

A FICÇÃO MILITAR-NAVAL BRITÂNICA E A SÉRIE *MESTRE DOS MARES*

RICARDO PEREIRA CABRAL*
Professor Doutor

SUMÁRIO

Introdução
Histórico do gênero
A Marinha britânica do período abordado pelos livros
O autor Patrick O'Brian
A série *Mestre dos Mares*
O romance naval no Brasil
Conclusão

INTRODUÇÃO

O gênero literário conhecido como novela marítima (que tem, na língua inglesa, várias designações, como *nautical fiction*, *naval fiction*, *sea fiction*, *naval adventure fiction* e *maritime fiction*) é normalmente composto de romances de aventura dentro de determinado contexto histórico. Várias dessas obras possuem

personagens fictícios inspirados em pessoas ou sujeitos reais e abordam acontecimentos reais da História, tais como campanhas militares, aventuras e viagens de exploração, entre outros temas. A principal característica é que a ação se desenvolve no ambiente marítimo e se utiliza da linguagem e dos usos e costumes dos homens do mar. Outro aspecto muito importante é que o enredo, na maior parte

* Professor colaborador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval (PPGEM/EGN) e do Programa de Pós-Graduação em História Militar Brasileira/Unirio.

das obras, tem fatos históricos como pano de fundo. Os autores fazem com que seus personagens fictícios interajam com personagens históricos, sem mudar o curso dos acontecimentos reais.

As obras desse gênero literário caracterizam-se pelo uso do peculiar linguajar marítimo e fazem uso de descrições detalhadas e bem realistas das lides marinheiras na operação dos navios, das adversidades do clima, das condições do mar e dos perigos com os quais as tripulações tinham que lidar no alto-mar ou navegando próximo às costas e a estreitos e canais. Essas condições tão adversas, na maioria das vezes, se configuram como um ambiente hostil e um desafio à sobrevivência dos homens a bordo, que são alguns dos grandes atrativos para os aficionados pelo gênero.

HISTÓRICO DO GÊNERO

O interesse das sociedades por obras que têm o mar e os homens do mar como elemento central vem desde a Antiguidade. Daquele período histórico, podem-se citar a *Odisseia*, de Homero, e *O Périplo pelo Mar Eritreu*, de autor desconhecido, escrito provavelmente no século I d.C. Da Idade Média, destacamos *Gesta Danorum*, de Saxo Grammaticus, e *A Saga de Erick, o Vermelho*, sem autor conhecido. Na Idade Moderna, o britânico Richard Hakluyt escreveu duas obras sobre o tema: *Divers Voyages Touching the Discovery of America* (1582) e *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation* (1589-1600). Do mesmo período é o poema épico de Camões, *Os Lusíadas*.

Na Idade Moderna, as circum-navegações recebiam atenção não só de governantes, políticos, comerciantes e intelectuais, mas também do público de

maneira geral, interessado nos romances de aventuras, em que pesem as limitadas tiragens, o valor das obras e o reduzido número de alfabetizados. Esses relatos de viagem e das explorações realizadas, a partir do século XVI e XVII, por uma série de capitães do mar, como Fernão de Magalhães e Juan Sebastián Elcano (1519-1522), Francis Drake (1577-1580), Thomas Cavendish (1586-1588), Jaques Mahu e Oliver van Noort (1598-1601), George Spilberg (1614-1617), Willem Schouten e Jacob Le Maire (1615-1617), entre tantos outros, continham descrições detalhadas dos perigos enfrentados, das rotas seguidas e da descoberta de pontos geográficos importantes. Traziam também informações relevantes sobre aquelas rotas e relatos das aventuras vividas pelas tripulações. Estes livros de viagens são enquadrados pelos especialistas como romances de não-ficção e têm seus aficionados até hoje.

A partir do século XIX, as novelas marítimas chamam ainda mais a atenção do público atraído pela aventura, pela luta do homem contra os desígnios da natureza e pela bravura, a valentia e os costumes singulares dos homens do mar. Diversos autores se destacam neste tipo de literatura, como Daniel Defoe, Walter Scott, Robert Louis Stevenson, R. M. Ballantyne, Joseph Conrad e Rudyard Kipling. Na França, se sobressaíram Eugène Sue, Alexandre Dumas, Edouard Corbère, Vitor Hugo e Jules Verne; nos Estados Unidos da América (EUA), Edgar Allan Poe, Herman Melville e Jack London.

Na literatura militar naval, a primeira obra sobre o tema seria de John Davis, que escreveu, em 1805, *The Post-Captain* ou *The woden walls well-manned*. O pioneiro do gênero nos Estados Unidos foi James Fenimore Cooper, com destaque para a obra *The Pilot: A Tale of the Sea* (1824). Escrevendo a partir da sua expe-

riência como homem do mar e usando uma linguagem acessível, ele procurou explicar de modo simples as técnicas de navegação e os usos e costumes dos marinheiros. Cooper era um escritor popular na sua época e usou a literatura como forma de incentivar seus compatriotas a investirem nas lides marítimas e na US Navy (Marinha dos EUA)¹.

Nas décadas de 1820 e 1830, entre os ingleses se destacaram: William Nugent Glascock, autor de *The Naval Sketch Book* ou *The Service Afloat and Ashore* (1826)²; Frederick Chamier, com o romance autobiográfico *The Life of a Sailor*, publicado de forma serial no *The Metropolitan Magazine* (1831-1832), e outros livros, como *The Last of Nelson's Agamemnon* (1836) e *The Arethusa* (1837); e Frederick Marryat³, editor do *The Metropolitan Magazine* (1832-1833), com destaque para *Peter Simple* (1834) e *Midshipman Easy* (1836), obras que consagram um estilo de romance naval⁴. Além de romancista, Chamier expandiu a obra *Naval History*, de William James,

com a inclusão dos eventos mais recentes (primeiro terço do século XIX), e se tornou uma referência no período ao abordar as táticas navais e a ação do comandante antes e durante a batalha.

Esses autores se destacaram em meio a tantos outros que se dedicaram a escrever sobre as campanhas navais da Royal Navy durante as guerras da revolução contra Napoleão e outros temas ligados ao mar. Tais obras podem ser enquadradas no subgênero romance de aventura. Um ponto interessante é que a maioria dos autores citados teve uma carreira ligada às lides navais, ou seja, suas obras foram escritas a partir de suas próprias experiências ou de pessoas e/ou casos de que tiveram conhecimento.

No século XX, seguindo esta tradição, os autores de maior renome são o italo-ínglês Rafael Sabatini⁵ e os ingleses C. S. Forester, Patrick O'Brian e Dudley Pope⁶, cujas obras tiveram grandes tiragens e inúmeras edições, além de terem sido adaptadas para filmes e séries. A maioria dos escritores citados utilizava como fontes

1 James F. Cooper deixou uma obra grandiosa, entre as quais merecem ser citadas, dentro do escopo deste artigo, as seguintes: *The Red Rover* (1827), *Homeward Bound or The Chase: A Tale of the Sea, Home as found: Sequel of Homeward Bound* (1838), *Old Ironsides* (1839), *The Two Admirals* (1842) e *The Sea Lions: or The Lost Sealers* (1849). Além disso, são de sua autoria obras históricas como *The History of the Navy of the United of States* (1839) e *Lives of Distinguished American Naval Officers* (1846).

2 William N Glascock escreveu obras como *Sailors and Saints ou Matrimonial Manœuvres* (1829); *Tales of a Tar, with Characteristic Anecdotes* (1836) e *Land Sharks and Sea Gulls* (1838), que são contos e romances sobre a vida e usos e costumes no mar e ações da Royal Navy, fontes sobre o período dos navios a vela, e *Naval Service* ou *Officers' Manual* (1836), um manual para jovens oficiais.

3 Chamier foi bastante popular a sua época, e sua produção foi grande: *The Unfortunate Man* (1835); *Ben Brace, the Last of Nelson's Agamemnon* (1836); *The Arethusa* (1837); *Jack Adams, the Mutineer* (1838); *The Spitfire* (1840); *Tom Bowling* (1841) e *Jack Malcolm's Log* (1846).

4 Maryatt escreveu 27 romances dedicados à vida no mar, entre os quais: *The Naval officer, or Scenes in the Life Adventures of Frank Mildmay* (1829); *The King's Own* (1830); *Newton Forster, the Merchant Service* (1832); *The Pirate* (1836); *The Phantom Ship* (1839); *Masterman Ready, or the Wreck of the Pacific* (1841) e *The Privateer's Man, or One Hundred Years Ago* (1846).

5 Podemos destacar a série *Captain Blood* (com quatro livros) e novelas navais como *The Sea Hawk* e *The Black Swan* (ambas tornaram-se filmes de sucesso na época).

6 Autor de 24 livros relatando as aventuras do Lord Ramage (*The Lord Ramage Novels*), escritos de 1965 até 1989, e dos quatro livros da série *Ned Yorke*, de 1981 a 1987. Diferentemente de Forrester e O'Brian, Pope foi tripulante de navios mercantes durante parte da Segunda Guerra Mundial, quando sobreviveu ao afundamento de seu navio por um submarino alemão.

de inspiração relatos verídicos publicados nos periódicos especializados da época, como *The Naval Chronicle*⁷; em jornais, como *The Times*; revistas; biografias; livros de memórias; diários pessoais e de bordo (livro de quarto, como é denominado na Marinha do Brasil); relatórios dos comandantes de navios e/ou esquadras envolvidas em ação; e cartas pessoais e memórias, entre outros documentos. Almirantes como Horatio Nelson, Cuthbert Collingwood, Sidney Smith, Thomas Cochrane e Graham Moore deviam muito de sua fama junto aos britânicos a esses periódicos e se preocupavam com sua imagem pública.

Uma das fontes mais ricas e interessantes são as publicações dos relatos de viagens de naturalistas como Charles Darwin, a bordo do *HMS Beagle* (1831-1836); Joseph Banks, que participou da primeira viagem de circum-navegação do globo do Capitão James Cook, no *HMS Endeavour* (1768-1771); e o Capitão Constantini Phipps, que comandou uma expedição ao Ártico e ao Polo Norte (1773) constituída de dois navios, o *HMS Racehorse* e o *HMS Carcass*, que levavam os naturalistas Charles Irving e Olaudah Equiano, além do astrônomo Is-

rael Lyons. Esses são exemplos entre outros tantos cientistas que acompanharam expedições de exploração das Marinhas britânica e norte-americana⁸. Registre-se, ainda, que, entre os tripulantes que guarneciam o *HMS Carcass*, viajava o jovem Guarda-Marinha Horatio Nelson.

A novela marítima ou naval se enquadrava bem no estilo romântico europeu e no período vitoriano britânico, predominantes no século XIX, pois apresentava uma visão centrada no indivíduo, ofertando aos seus leitores uma perspectiva bem pessoal acerca da realidade, contrária ao racionalismo e ao iluminismo característico do período anterior. Muito dos autores do romantismo se inspiraram em lendas da Antiguidade e/ou do medievo e até mesmo em fatos históricos, buscando dar raízes aos Estados Nacionais e ao sentimento patriótico. Outro aspecto do estilo romântico é a interação do homem com o ambiente marinho, os desafios que este lhes apresenta a sua sobrevivência, a coragem e a fragilidade da condição humana perante as forças da natureza e do destino, com grande dose de realismo e precisão na descrição da rotina do navio e do trabalho árduo e perigoso dos marinheiros⁹.

⁷ *The Naval Chronicle* foi um periódico britânico publicado mensalmente entre janeiro de 1799 e dezembro de 1818. Continha informações sobre a Marinha Real do Reino Unido, incluindo biografias, histórias, notícias e ensaios sobre assuntos náuticos, bem como poemas e baladas sobre uma variedade de tópicos relacionados. Os fundadores do jornal foram James Stanier Clarke e John McArthur, e a equipe editorial incluiu Stephen Jones e John Jones. Além de contarem com colaboradores como Francis Gibson e Charles Vinicombe, sob iniciais como pseudônimos. Outro colaborador foi Nicholas Pocock, que forneceu uma longa série de ilustrações sobre os eventos relatados. Muitos dos relatos publicados foram redigidos pelos próprios comandantes dos navios ou esquadras envolvidos na ação ou eram os relatórios apresentados por estes mesmos capitães aos comandante da Esquadra a que estavam subordinados e/ou ao Almirantado. O *site* está disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://historiconavalfiction.com/general-hnf-info/naval-facts/the-naval-chronicle>. Acesso em: 3 de jun. 2019.

⁸ Um interessante relato é o de CONNIFF, Richard. "The Navy's Ex Ex and a legacy of military naturalists". *Navy Times*. Aug. 16, 2019. Disponível em: https://www.navytimes.com/news/your-navy/2019/08/16/the-navys-ex-ex-and-a-legacy-of-military-naturalists/?utm_medium=social&utm_source=facebook.com&utm_campaign=Socialflow+NAV&fbclid=IwAR3fkQYW1AIJSqJ6K4WzF9uSXnLr39EflAUIlkRp3iwj6IuXftuPQOPaw4. Acesso em: 18 de ago. 2019.

⁹ Para uma ideia melhor sobre a produção literária britânica do século XIX, sugiro PECK, John; COYLE. *A Brief History of English Literature*. New York: Palgrave Macmillan, 2002.

Os romances se passavam em ambientes predominantemente masculinos, onde se exaltavam o heroísmo, a devoção, a disciplina, as crenças e os costumes e se usava o linguajar bem peculiar, que exprime as particularidades desse ambiente e só faz sentido para os iniciados nas lides marítimas. O oceano domina a cena e representa um local de perigo à medida que o navio avança mar adentro, expondo toda a fragilidade humana à fúria dos elementos, a coragem e a determinação dos homens do mar em lidar com este ambiente para chegar a seus destinos. Isso é uma verdade, literalmente. Por outro lado, existe uma dimensão metafórica, pois o mar pode representar o caos, uma força destrutiva aterrorizante, o desconhecido e o imprevisível, um universo em constante mutação. Contra isso, a ideia de voltar para casa ou ao destino significa um retorno à segurança. Durante a viagem, é essencial para o seu sucesso que os membros individuais da tripulação

funcionem como uma unidade para que consigam superar os desafios que o mar a todo momento lhes lança. No entanto, é mais provável que o foco da ação e do autor recaia mais sobre o herói do que na tripulação como um todo, ressaltando as qualidades deste, que serão testadas ao limite. Durante a viagem, os perigos podem estar numa força hostil, em uma tripulação amotinada, em monstros marinhos, em forças sobrenaturais (criadas pela imaginação dos marinheiros) ou podem estar nas costas e praias estrangeiras, onde as

culturas encontradas ameaçam a segurança dos viajantes por vários motivos. No mundo masculino das histórias do mar, os marinheiros enfrentam a violência com violência e se utilizam muitas vezes da sua astúcia, destreza, resiliência e persistência e de seus conhecimentos náuticos para superar as dificuldades surgidas ao longo da viagem e voltar para casa, o seu porto seguro, como o Ulisses que existe em cada um deles. No entanto, tão logo chegam à segurança em terra e ao contato com amigos e familiares, a rotina os amargura e o chamado do mar torna-se cada vez mais forte, os levando a embarcar novamente, como se o mar fosse tão vital para suas vidas como alimentar-se e como o ar que respiram (PECK, 2002, 12-13).

Nas novelas navais, os personagens normalmente são masculinos, o enredo é focado nas virtudes masculinas e seus leitores são, predominantemente, homens. Em geral, a mulher aparece como uma figura secundária, uma

Os romances do século XIX se passavam em ambientes predominantemente masculinos, onde se exaltavam heroísmo, crenças e costumes particulares que só fazem sentido para os iniciados nas lides marítimas

peessoa frágil, que deve ser protegida, a amante ideal, a esposa virtuosa, o amor inalcançável e a recompensa de uma vida feliz, após tantas aventuras e atribulações, como Lady Barbara Wellesley (irmã fictícia de Arthur Wellesley, Duque de Wellington) nos livros *The Happy Return* e *Flying Colours*, da série *Hornblower*, de C. S. Forester, ou Sophia Willians, que se tornaria esposa de Jack Aubrey no quarto livro da série (*The Mauritius Command* ou *Expedição à Ilha Maurício*). São raras as obras do gênero em que a mulher desem-

penha um papel mais relevante ou que seja protagonista na trama, como, por exemplo, *Clarissa Oaks*, da série *Aubrey-Maturin*.

O estilo inglês de novela naval tratava basicamente de pessoas, de marinheiros e oficiais em seu ambiente e, de forma direta ou indireta, servia para reforçar o caráter marítimo da nação, os valores sociais, o espírito aventureiro e a engenhosidade do povo britânico e de sua estreita ligação com o mar, criando uma profunda conexão entre todos os habitantes da ilha, fossem eles ligados diretamente às lides marítimas ou não. Os romances forneciam uma imagem muito positiva da Marinha, fosse a Mercante ou a de Guerra, e ressaltam a importância de ambas para a prosperidade e segurança da Grã-Bretanha (PECK, 2001, 2-5, 27-29).

A série *Mestre dos Mares*, ou *Aubrey-Maturin*, é um bom exemplo da novela naval, pois combina aventuras, descrição detalhada da rotina dos navios de guerra e, com precisosismo técnico, a navegação e as embarcações a vela do período, narrando com grande realismo os combates no mar e as táticas empregadas. O'Brian consegue descrever as expedições científicas com enorme riqueza de

detalhes geográficos, aspectos relativos à vida natural (em especial de pássaros) e ações de espionagem, havendo um pouco de romance e intrigas políticas, além de fornecer uma descrição do ambiente social dos marinheiros e de seus usos, costumes e tradições.

A MARINHA BRITÂNICA DO PERÍODO ABORDADO PELOS LIVROS

A carreira de um oficial na Marinha Real começava no posto de *midshipman*¹⁰.

Segundo Alves de Almeida, o recrutamento vinha dos vários estamentos elegíveis para o oficialato na sociedade britânica.

A Royal Navy espelhava a sociedade britânica estratificada do período, em que se sabia quem provinha de uma classe nobre ou de uma mais abastada ou mesmo da burguesia e da classe mais baixa da população.

Por essa estratificação, dificilmente um jovem da classe mais modesta da sociedade teria chances de subir na carreira até alcançar o posto de capitão, ainda menos de almirante, contudo isso não seria por si só impossível¹¹.

O estilo inglês de novela naval tratava de marinheiros e oficiais em seu ambiente e servia para reforçar o caráter marítimo da nação, os valores sociais, o espírito aventureiro e a engenhosidade do povo britânico e de sua estreita ligação com o mar

10 A tradução mais utilizada é guarda-marinha. Os *midshipmen* eram rapazes acima de 11 anos até 17 anos, embarcados a fim de aprender o ofício de oficial da Marinha Real. O posto foi criado durante os reinados das dinastias Tudor e Stuart. A primeira referência a esse posto com as características que trataremos neste artigo é de 1662.

11 ALMEIDA, Francisco E. A. "Jovens Nelsons: a formação da oficialidade naval britânica no século XVIII". *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História* – ANPUH. São Paulo, julho 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1297093535_ARQUIVO_TextoANPUH2011.pdf. Acesso em: 1º de nov. 2011.

O embarque em um navio da Royal Navy se fazia mediante indicação (nobreza ou capitães da Marinha Real), em navios das várias classes. Tais navios eram onde os jovens seriam formados nas lides marinheiras, como líderes militares nos combates, reunindo conhecimentos sobre a arte da navegação (matemática e astronomia), a guerra no mar (a tática naval e a manobra dos navios a vela, algo bastante complexo) e o manejo de armas. Além disso, os jovens deveriam aprender a se comportar como cavaleiros (*gentlemen*) e adquirir o conhecimento de uma ou duas línguas estrangeiras. Tais ensinamentos eram passados por um mestre-escola (nos navios maiores) e/ou pelo próprio capitão. Os *midshipmen* também tinham lições com os *midshipmen* mais antigos e tenentes, mas neste caso aprendiam com a prática diária das atividades no navio. Os livros *Midshipman Horwblower* (1950), de C. S. Forester, e *Mr. Midshipman Easy* (1836), de Fredrick Marryat, oferecem uma boa ideia de como eram a vida e a dura rotina desses jovens oficiais nos séculos XVIII e XIX. Estas obras seriam como *bildungsroman*, romances de formação, mostrando o elenco de personagens em uma série de arcos de acontecimentos focando em um

O personagem heroico era recompensado por seus feitos com promoções na carreira, acumulando honrarias, riquezas e, no final da sua jornada, a admiração dos seus contemporâneos, a paz merecida e o amor de uma mulher

determinado personagem ao longo da sua carreira, conforme recebia as promoções e os feitos associados a isso. Essa evidência poderia indicar que o personagem heroico era recompensado por seus feitos com promoções na carreira, acumulando honrarias, riquezas e, no final da sua jornada, a admiração dos seus contemporâneos, a paz merecida e o amor de uma mulher¹².

A forma mais comum para um jovem que desejava ser oficial na Marinha Real era embarcar na 1ª classe de voluntários. Neste caso, serviria pelo menos três anos antes da promoção para *midshipman*. A esta altura da sua carreira, era percebido como um oficial em potencial e teria que servir por mais três anos como oficial de Marinha ou companheiro de mestre (um tipo de aprendiz) antes de fazer o exame para tenente. Um *midshipman* que tivesse passado no exame não

era automaticamente promovido a tenente, mas permanecia como *midshipman* intitulado que passou como oficial de Marinha ou firmava um compromisso como companheiro de mestre, com o título de *master's mate*¹³, enquanto aguardava a promoção a tenente. Os candidatos fracassados também assumiam compromissos como *master's mate*, mas estavam limitados a se tornarem mestres em vez de tenentes.

12 Recomendo a leitura da obra de CAMPBELL, Joseph. O herói de mil faces. São Paulo: Pensamento, 2007.

13 *Master's mate* era um *midshipman* experiente que ajudava o mestre, mas não estava na linha de promoção para tenente. Em meados do século XVIII, era muito mais provável que ele fosse um oficial de Marinha superior, ainda esperando passar no exame de tenente ou receber sua comissão, mas assumindo uma responsabilidade a bordo. Seis *master's mate* eram permitidos em um navio de 1ª classe, três em um de 3ª classe e dois na maioria das fragatas.

Tenente-comandante (lieutenant commander)

Já a promoção ao posto de *master and commander* (mestre e comandante), correspondente ao posto de capitão-tenente na Marinha do Brasil, dependia do almirante ao qual o tenente estava subordinado e era um reconhecimento por feitos meritórios em combate. Até 1750, o posto era amplamente considerado como o limite de avanço para aqueles oficiais sem patrocínio, especialmente os que haviam sido promovidos dentre a tripulação de um navio, chamados de *tarpuis* (na Marinha do Brasil, eram chamados de tarimbeiros). Os oficiais patrocinados seriam aqueles apadrinhados por parlamentares ou os que tinham conexões familiares. Estes eram mais propensos a passar apenas um período nominal como mestre e comandante de um navio de 5ª ou 6ª classe antes de serem elevados ao posto de *post-captain*.

No final do século XVIII, o posto evoluiu para um estágio de serviço mais regular entre tenente e capitão. Em 1794, a Marinha Real encurtou o termo “mestre e comandante” para “comandante”, mas “mestre e comandante” permaneceu (não oficialmente) como designação comum por vários anos. O livro *Master and Commander*, de Patrick O’Brian, retrata bem esse período da carreira do oficial, comandando pequenos navios (corvetas e fragatas, navios de 5ª e 6ª classe)¹⁴.

O posto era considerado como um reconhecimento aos serviços prestados por vários oficiais durante as Guerras Napoleônicas. O resultado dessa prática foi a promoção de mais comandantes do que o número de navios de 5ª e 6ª classe

existentes. Em 1812, a Lista da Marinha registrou 586 comandantes contra 168 navios disponíveis. Os comandantes que não eram designados para o comando de um navio ficavam em terra recebendo a metade do salário, com perspectivas bem limitadas de progresso futuro. Era comum, na época, se apresentarem para assumir postos na Marinha Mercante e até mesmo em outras Marinhas, já que eram valorizados. Um bom exemplo é o caso do futuro Vice-Almirante Sidney Smith, que serviu na Marinha Real sueca quando era capitão.

Os *post-captains* são oficiais no comando de um navio da Marinha que foram promovidos a capitão, independentemente da posição, ou comandantes que receberam o título de capitão como cortesia, tendo ou não um comando. Exemplos são Jack Aubrey, na obra *Master and Commander*, e Horatio Hornblower, em *Hornblower e Hotspur*. Esse costume foi extinto.

Captain (capitão)

A origem do termo remonta à Antiguidade. Nos países de língua inglesa, designa o oficial que comanda um navio. Na Marinha Real, o posto de capitão se refere ao comandante de navio de guerra a partir da 4ª classe, apesar do que era costume, naquela Marinha, chamar de capitão, informalmente, o oficial em função de comando de qualquer navio de guerra quando estava a bordo, mesmo que este oficial fosse um tenente, ou, mais formalmente, qualquer oficial no comando do navio. A promoção se dava por merecimento, normalmente um ato de bravura ou feito meritório, e ficava a cargo do almirante em comando. Podemos citar como exemplos

14 Os navios eram classificados a partir do número de canhões que carregavam nos bordos, a saber: 1ª classe – 100 ou mais canhões; 2ª classe – 98 ou 90 canhões; 3ª classe – 80, 74 ou 64 canhões; 4ª classe – 50 canhões; 5ª classe – 44, 40, 38, 36 ou 32 canhões; 6ª classe – 28, 24 ou 20 canhões.

Hornblower and the Hotspur (1937), de C. S. Forester, e *Post Captain* (1972), de Patrick O'Brian, que promoveram seus heróis (Hornblower e Aubrey) ao posto de capitão após grandes feitos.

Comodoro

Em 1674 foi criado o posto de comodoro, com o propósito de evitar a promoção de almirante e reduzir os custos da Marinha Real. Inicialmente, o posto era um título temporário com direito a insígnia, concedido a capitães em comando de esquadrões compostos de mais de um navio. Depois passou por várias transformações, cujos detalhes extrapolam os propósitos deste artigo. Jack Aubrey ocupa este posto nas obras *Expedição à Ilha Maurício* (*The Mauritius Command*, de 1977), *O Comodoro* (*The Commodore*, 1995) e *Os Cem Dias* (*The Hundred Days*, 1998). Hornblower, de C. S. Forester, também ocupa o posto no livro *The Commodore* (1945).

Admiral (Almirante)

A Rainha Elizabeth I (1558-1603) dividiu a Marinha Real em três esquadras, que eram designadas por cores das insígnias dos seus comandantes (azul, branco e vermelho), todas comandadas por um almirante. Havia três classes de almirantes, diferenciadas por bandeiras coloridas no alto do mastro da mezena. Em 1620, foram criados os postos de vice-almirante e contra-almirante, que comandavam parte da linha de batalha. O dispositivo era a nau capitânia com o almirante à frente e comandando um esquadrão e toda a linha; o segundo terço ficava sob o comando de um vice-almirante, e o último terço de contra-almirante. Em 1688, foi criado o posto de almirante de esquadra, e em 1805 o de almirante do Esquadrão Vermelho,

que antes era comandado por um vice-almirante. A ordem de precedência era vermelho, branco e azul, ou seja, almirante de esquadra, almirante do Esquadrão Vermelho, almirante do Esquadrão Branco e almirante do Esquadrão Azul; depois vice-almirante do Esquadrão Vermelho, do Branco e do Azul. No último grau vinham os postos de contra-almirante dos esquadrões Vermelho, Branco e Azul, o que perfazia um total de dez graus hierárquicos de almirantes.

As promoções entre os almirantes eram por antiguidade e aconteciam à medida que as vagas fossem abertas. Os almirantes sem comando eram chamados de “almirantes do amarelo” e ficavam em terra recebendo metade do pagamento e aguardando um comando, o que nem sempre ocorria. Este *ranking* de postos foi abolido na reforma de 1864.

Os marinheiros

A Marinha Real era composta basicamente de voluntários, pelo menos teoricamente, mas havia uma falta crônica de marinheiros nas tripulações. Tal fato se acentuou durante as Guerras da Revolução e do Império, quando a Marinha passou de 83 navios (1793) para 188 (1815), isso contando apenas os navios de 1ª a 6ª classe, não levando em consideração chalupas, brigues e outros navios de apoio, com o pessoal indo de 65 mil (1794) para 140 mil (1815).

As baixas eram numerosas, devido aos perigos inerentes de se combater em um navio de guerra e à vida muito difícil (e, em muitos casos, insalubre) dos marinheiros, sujeitos aos mais variados tipos de doença, ferimentos (não só causados pelos combates, mas devido ao próprio serviço a bordo, como o manuseio das velas, por exemplo), à alimentação de baixa qualida-

de, à disciplina extremamente rígida e aos baixos salários, entre outros problemas.

Como a falta de pessoal era uma constante, a Marinha Real recrutava à força pescadores, marinheiros a bordo de navios mercantes, bêbados, mendigos e todos aqueles considerados aptos para os serviços de bordo. Era comum o comandante do navio designar um tenente (ou aspirante) junto com um grupo de marinheiros (*press gang*) para percorrer as ruas e até mesmo cadeias a fim de coletar homens para compor a tripulação (FREMONT-BARNES, 2007, 4-10).

O AUTOR PATRICK O'BRIAN

Patrick O'Brian, ele mesmo um grande personagem devido a sua história de vida, foi um dos principais romancistas navais ingleses do século XX. Uma das propostas deste artigo é apresentar algumas das características da série por ele escrita e analisar os perfis dos principais personagens.

Patrick O'Brian é o pseudônimo de Richard Patrick Russ (1914-2000), filho de pai alemão e mãe inglesa. Richard era o oitavo de nove filhos, e sua mãe faleceu quando ele tinha quatro anos. Seus biógrafos o descrevem como um garoto solitário, com educação limitada pela pobreza e que se refugiava nos livros e na escrita. Seu pai, Charles Russ (1876-1955), casou-se de novo quando o filho tinha oito anos. A madrasta era Zoe Centre (1878-1964), viúva de um oficial naval, a quem o menino se apegou bastante.

Como Richard Russ, O'Brian revelou um talento precoce com apenas 12 anos e escreveu seu primeiro romance, *Caesar: The Life Story of a Panda-Leopard*, contando com a ajuda de seu pai. O livro foi lançado três anos depois (1930) e teve relativo sucesso, angariando boas críticas.

A obra foi seguida por outras, tais como *Beasts Royal* (1934) e *Hussein: An entertainment* (1938).

Apesar de já ter uma reputação no meio literário como escritor de contos navais, tentou entrar para a Marinha Real e a Força Aérea Real em busca de estabilidade financeira, tendo fracassado em ambos os casos. Com os recursos advindos do seu último livro, viajou pela Europa, aperfeiçoou seu francês e complementou a renda com uma série de empregos temporários.

Em 1937, de volta a Londres, O'Brian se casou com Elisabeth Jones, com quem teve dois filhos, Richard (1937) e Jane (1939). O casamento acabaria em 1940 ou 1941 (os biógrafos não sabem ao certo), e Jane, que nascera com espinha bífida, faleceu em 1942.

Durante a Segunda Guerra Mundial, Russ fez vários trabalhos, tais como motorista de ambulância, redator de textos de propaganda e especialista em francês. Esses trabalhos lhe proporcionavam uma renda regular, já que a carreira literária estava meio que suspensa. Pouco antes da guerra, conheceu Mary Tolstoy (na ocasião casada com um aristocrata russo). Foram amantes e parceiros durante todo esse período e, após se divorciarem dos antigos cônjuges, casaram-se em 1945. Nesta ocasião, sem uma razão muito clara, Russ, com apoio de Mary, resolveu mudar seu nome para Patrick O'Brian.

O fim da guerra levou o casal a se mudar para o norte do País de Gales, num vilarejo chamado Cwm Croesor, e a retomada da carreira literária aconteceu com o lançamento de *Book of Voyages* (1947), uma série de contos sobre marinheiros e a vida no mar, o tipo de literatura que o fascinara quando jovem. A obra contém um número impressionante de referências culturais, denotando uma erudição pouco comum para um romance de entretenimento.

Em 1949, nova mudança, dessa vez para Collioure, uma vila de pescadores catalã às margens do Mediterrâneo, no sul da França e na fronteira com a Espanha. Este período da vida de O'Brian foi muito produtivo, com o lançamento de várias obras, como *Testemonies* (1953) e *The Road to Samarkand* (1954). Esta última chama atenção pelo fato de ser o primeiro livro do autor com uma história ambientada no mar, repleta de aventuras em locais exóticos, baseada em uma série de contos para adolescentes que publicou na década de 1936 a 1940, com muitas passagens que posteriormente seriam abordadas na série *Mestre dos Mares*¹⁵.

Tendo em vista a temática deste artigo, duas obras chamam atenção: *The Golden Ocean* (1956)¹⁶ e *The Unknown Shore* (1959)¹⁷, destinadas ao público juvenil. Estes livros foram baseados nos relatos publicados sobre a viagem, em direção ao Pacífico, da esquadra¹⁸ comandada pelo Comodoro George Anson, realizada entre 1740 e 1744¹⁹.

A missão da esquadra de Anson era conquistar Manila dos espanhóis. A viagem foi bastante atribulada e cheia de percalços, diga-se de passagem. A partir do relato da viagem, O'Brian escreveu seus dois livros contendo versões fictícias dos fatos históricos ocorridos no caminho, como as lutas contra os espanhóis, o motim no HMS *Wager* e a captura do *Nossa Senhora de Cavodonga*, o galeão de Acapulco, carregado de tesouros, o que rendeu a Anson e à tripulação sobrevivente um excelente prêmio. As obras faziam uma descrição bem realista do ambiente da navegação a vela no período, com diálogos considerados bastante criativos, mesclando personagens reais, como o Comodoro Anson, Tenente Saumarez, David Cheap, Jack Byron e Tobias Barrow, e fictícios – Peter Palafox (a obra foi escrita a partir de seu ponto de vista) e Sean O'Mara. Os livros se destacaram por terem despertado muito interesse e fornecerem uma série de detalhes, com termos e expressões marinheiras típicas do

15 Personagens principais: Capitão Sullivan; seu sobrinho Derrick (um adolescente típico); Professor Ayrton (primo de Sullivan) e Ross, amigo do capitão e marinheiro do navio *The Wanderer*. O'Brian tinha publicado três contos com esses personagens: “Noughts and Crosses” (1936), “Two's Company” (1937) e “No Pirates Nowadays” (1940) no *Oxford Annual for Boys*. Estes contos eram uma literatura bastante comum para adolescentes da época.

16 *The Golden Ocean* (1956) narra as aventuras do Guarda-Marinha Peter Palafox a bordo do *HMS Centurion*. O'Brian se baseou em WALTER, Richard. *Voyage round the World in the years MDCCXL, I, II, III, IV* by George Anson, Esq; Commander in Chief of a Squadron of His Majesty's Ships, sent upon an Expedition to the South-Seas, London: Printed for the Author by John and Paul Knapton for the author, 1748. Disponível em: <https://archive.org/stream/voyageroundworld00walt#page/n5/mode/2up>. Acesso em: 24 de maio 2019.

17 *The unknown shore* (1959) é uma ficção sobre o motim ocorrido no HMS *Wager*, a partir do ponto de vista do Aspirante Jack Byron e de seu amigo Tobias Barrow, o médico do navio. Os livros de O'Brian basearam-se no relato de John Byron na obra *Narrative of the Hon. John Byron; Being an Account of the Shipwreck of The Wager; and the Subsequent Adventures of Her Crew*, publicada em 1768. O livro se encontra disponível para aquisição pelos interessados.

18 A esquadra era assim composta: HMS *Centurion* (navio de 4ª classe, nau capitânia, deslocando 1.005 ton, com 60 canhões e 400 homens), HMS *Gloucester* (853 ton, 50 canhões e 300 homens), HMS *Seven* (853 ton, 50 canhões e 300 homens), HMS *Pearl* (600 ton, 40 canhões, 250 homens), HMS *Wager* (599 ton, 24 canhões e 120 homens) e HMS *Tyral* (200 ton, oito canhões e 70 homens). Dois mercantes, *Anna* e *Industry*, levavam suprimentos extras. Havia um contingente de 500 soldados de baixo valor militar.

19 O relato da expedição do Almirante George Anson foi publicado pelo Capitão Richard Walter, comandante do HMS *Centurion*, a partir das narrativas e de outros documentos do almirante em questão, constantes de suas próprias anotações. O livro *A voyage round the World, in the years MDCCXL, I, II, III, IV* está disponível em: <https://archive.org/stream/voyageroundworld00walt#page/n5/mode/2up>. Acesso em: 9 de ago. 2019.

período, chamando atenção pela erudição e pelo profundo conhecimento do autor sobre técnicas de navegação e ciências como geografia, ornitologia e astronomia. Outro atrativo de ambas as obras foram as narrativas bem realísticas dos combates navais, como em *Golden Ocean*.

Esses livros tiveram um sucesso limitado, apesar de terem atraído a atenção dos leitores e aficionados por sagas navais. Além disso, verificamos que essas obras contêm várias características estilísticas e personagens que, mais bem elaborados, estarão presentes na série *O Mestre dos Mares*.

No entanto, em que pese o número limitado de vendas, a temática naval e o estilo literário de O'Brian chamaram a atenção do editor Joseph Wharton Lippincott Jr. presidente da editora norte-americana J.B. Lippincott Company, interessado em encontrar um substituto para Cecil Scott Forester, criador da série de romances de guerra navais de grande sucesso chamada *Hornblower*, o qual havia falecido em 1966. O editor encomendou a O'Brian uma obra com uma temática semelhante à desenvolvida por Forester em seus livros, e o resultado foi *Mestre e Comandante* (1969), dando início à série.

A SÉRIE *MESTRE DOS MARES*

A série se constitui de 20 livros, sendo posteriormente lançado por seus editores mais um incompleto, com apenas três capítulos. O primeiro, *Master and Com-*

mander (1969), foi um sucesso de crítica e público, depois vieram 19 livros, todos com grandes tiragens.

O'Brian ambientou a série no período das Guerras Napoleônicas e um pouco além, mais precisamente de 1800 a 1815, e se inspirou em diversos episódios reais da história naval inglesa e na vida de vários personagens do período, como os almirantes Horatio Nelson, Edward Pellew, Thomas Cochrane e Sidney Smith. A história do último e incompleto livro da série, *21* (na edição norte-americana) ou *The Final Unfinished Voyage of Jack Aubrey*, tem início após as Guerras Napoleônicas.

O autor envolveu seus principais personagens, Jack Aubrey e Stephen Maturin, em contextos históricos, mas as ações destes não são decisivas, pois eles estão em outra região quando os acontecimentos mais importantes daquela conjuntura estão ocorrendo. A fim de dar maior precisão e um sentido maior de "realidade", o autor fez a dupla se relacionar

O'Brian fez seus protagonistas se relacionarem com personagens reais, como uma ficção histórica, preocupando-se com a fiel reconstrução dos locais e do ambiente social e político do período

com personagens reais que estavam presentes naquele momento, como uma ficção histórica, preocupando-se com a fiel reconstrução dos locais e do ambiente social e político do período. A título de exemplo, podemos citar o Duque de Clarence (futuro Rei William IV) e Lord Melville (*The Letter of Marque* ou *A patente de Corso*, 1988), Sir Stamford Raffles (*The Thirteen Gun Salute* ou *Treze Salvas em Honra*, 1989).

A série segue a sequência cronológica das promoções de Jack Aubrey e do

seu encontro com Maturim em Mahon, na Ilha de Minorca, em *Master and Commander* (1969), até sua promoção a contra-almirante do Azul no livro *Blue at the Mizzen* ou *Azul na Mezena* (1999). Em 2004, foi lançado o último livro da série *The final unfinished voyage of Jack Aubrey*, com apenas três capítulos, pois O'Brian não havia terminado a obra quando faleceu, em 2000.

Nem sempre a cronologia seguida nos livros corresponde ao tempo histórico. Eventos narrados em vários livros são comprimidos em poucos anos ou meses, como, por exemplo, ocorre a partir do décimo volume, *The Far Side of the World* ou *O Lado mais distante do Mundo* (1984), seguindo até o 18º, *The Yellow Admiral* ou *Almirante em Terra* (1996), retomando o encadeamento com o tempo histórico no romance *The Hundred Days* ou *Os cem dias* (1998).

Vários acontecimentos históricos estão presentes na série. Podemos citar como exemplos as campanhas para a conquista da Ilha Maurício (na época conhecida como Ilha de França – 1809-1811) e a morte do Capitão Robert Corbert em circunstâncias controversas – O'Brian assume que a tripulação do seu navio HMS *Néréide* o matou, em 1810. Também são narradas as batalhas navais entre o HMS *Java* e o USS *Constitution*, ocorridas em 1812, e entre o HMS *Chesapeake* e o USS *Shannon*, em 1812, durante a Guerra de 1812 (ou Segunda Guerra de Independência dos Estados Unidos – 1812-1815), que estão na obra *The fortune of War* (1979). Está presente, ainda, o julgamento do *Captain* Thomas Cochrane pela fraude na Bolsa de Valores de Londres (1814), no livro *The Reverse of Medal* ou *O butim da guerra* (1986).

Com relação ao estilo da escrita, O'Brian narra as aventuras de Aubrey e Maturim preferencialmente na terceira

pessoa e utiliza os pontos de vista dos dois personagens principais na composição da sua história. Eventualmente, utiliza a técnica da narrativa na primeira pessoa, quando seus personagens estão escrevendo relatórios, cartas ou diários, permitindo ao leitor se inteirar de fatos do passado por meio da descrição de determinados eventos para os quais se deseja chamar a atenção. Por vezes, o autor usa outros personagens para contextualizar o período da ação ou transmitir informações relevantes sobre eventos do passado. Outro aspecto interessante é que raramente a narrativa se afasta dos personagens principais; quando isso acontece, é para montar o cenário ou fornecer as informações necessárias para dar continuidade e agilidade à narrativa.

Às vezes, o autor se apresenta quando seus personagens escrevem para jornais ou cartas particulares ou fazem registros em diários ou no Diário de Bordo sobre eventos que não estão descritos ou para expressar sentimentos e opiniões. As histórias apenas ocasionalmente se desviam do ponto de vista ou do local de fala dos dois personagens principais. A utilização de termos náuticos e a descrição de manobras dos navios são de uma precisão que denotam grande conhecimento e erudição em relação às técnicas de navegação e aos navios do período.

Nos primeiros volumes, O'Brian se utiliza de Aubrey ou de outros personagens secundários e até da narrativa em primeira pessoa para explicar a estrutura e organização do navio e suas manobras e descrever o ambiente marinho daquele momento específico da história, sem quebrar a sequência da narrativa, integrando-a ao enredo de forma aceitável.

O autor busca dar uma visão bem realista e completa da complexidade que era viajar em um navio a vela do século XIX, das particularidades da navegação do perí-

odo, dos usos e costumes e das superstições dos homens do mar. A fim de dar conta de emergir o leitor neste universo tão particular e fascinante, O'Brian se utiliza em profusão de uma série de termos náuticos. A compreensão das complexas manobras realizadas e dos vários instrumentos utilizados é um desafio, mas, ao mesmo tempo, seu estilo de narrativa é apaixonante.

Disposto a socorrer seu leitor na árdua tarefa de compreender tantos termos marítimos, o autor se utiliza de personagens secundários, às vezes de Aubrey e, em especial, de Maturin, a partir do livro *The Fortune of the War*, para explicar os eventos e as ações que a tripulação está realizando e o que tais manobras significam, sem quebrar a continuidade da narrativa, integrando as explicações de forma coerente na história.

Na publicação dos livros em português, pela Editora Record, encontramos no final do obra artigos e glossários que explicam um pouco mais desse mundo dos navios a vela.

Na série, O'Brian fez a dupla Aubrey-Maturin realizar a circum-navegação pelo globo nos seguintes livros: *The Far side of the World* (1984), *The Letter of Marque* (1988), *The Thirteen Gun Salute* (1989), *Clarissa Oakes* (1992), *The Wine Dark Sea* (1993) e *The Commodore* (1995). O autor conduziu seus leitores a paisagens exóticas no Pacífico, na Melanésia, nas Galápagos e em ilhas desoladas em altas latitudes do Sul. São histórias repletas de aventuras, com a dupla de heróis enfrentando mares bravios, ilhas vulcânicas, tufões, afundamentos e ataques de piratas, explorando

os Andes e se envolvendo em tramas políticas e de espionagem.

O lado espião de Maturim aparece com frequência durante a série em livros como *Post Captain* (1972), e quase sempre ele envolve Aubrey diretamente em suas ações. Há um ciclo longo começando *The Reverse of the Medal* (1986) e finalizando em *The Thirteen Gun Salute* (1989) em que os protagonistas lutam contra dois traidores, Andrew Wray e Edward Ledward, que estavam a serviço dos franceses.

Jack Aubrey e Stephen Maturin, os principais personagens

Para analisarmos os personagens principais, temos que abordar como

O'Brian trabalhou a questão do herói. Inicialmente podemos afirmar que o herói é uma figura arquetípica, que reúne em si qualidades, dons e os atributos necessários que lhe permitem superar grandes problemas e não hesitar em se sacrificar pelo bem

O herói é uma figura arquetípica, que reúne em si qualidades, dons e atributos que lhe permitem superar grandes problemas e não hesitar em se sacrificar pelo bem comum

comum. Tais atitudes e qualificações fazem dele um ser excepcional. Sua jornada é repleta de desafios, que são superados pela sua capacidade superior em relação aos homens comuns. As ações do herói e seus feitos gloriosos não se fazem sem sacrifícios, perdas, renúncias e a morte iminente. Ao longo da sua jornada, o herói muitas vezes exhibe suas limitações e fragilidades e dúvida da sua capacidade de solucionar o problema e de superar desafios. Tal comportamento aproxima o herói, este ser excepcional, do ser humano

comum, provocando empatia nos leitores ao se identificarem com ele. O herói, ao mesmo tempo, é um ser insatisfeito e inquieto, pois se sente incompleto e sente falta da aventura, da mudança, das novas descobertas e do perigo.

No caso aqui abordado, Aubrey e Maturin formam uma dupla de heróis. Os dois indivíduos, mesmo apresentando diferentes personalidades, têm as mesmas características, entre elas o gosto pela aventura, e suas virtudes se complementam. Suas limitações são superadas pelo esforço individual e pela cooperação entre ambos, a fim de que consigam ultrapassar os obstáculos, as dores, as aflições e os perigos que se apresentam ao longo da sua jornada. A solidariedade e a cumplicidade que a dupla constrói ao longo da série de livros reforçam a amizade e o companheirismo entre os parceiros.

Capitão John Aubrey, ou Lucky Jack Aubrey, foi um oficial da Real Marinha Britânica na época das Guerras da Revolução e do Período Napoleônico. O personagem é descrito como possuidor de grande conhecimento das táticas de combate naval e de navegação, um líder nato, audacioso, corajoso, intrépido, preocupado com a tripulação (treinamento e estado de espírito) e com o navio e que buscava manter-se pronto para aproveitar todas as oportunidades. Aubrey possui as qualidades que todo comandante de navio deve ter e que são estimuladas nas escolas de formação atualmente. Esses atributos pessoais são estudados, nos dias de hoje, nas escolas de formação do oficial de Marinha, na disciplina de Liderança. Neste sentido, podemos afirmar que Aubrey era um especialista no combate comandando pequenas uni-

dades²⁰, como, por exemplo, as fragatas do período em que a série é ambientada (CORDIAL, 2019).

O personagem tem muito daquela inquietação romântica, tão característica dos heróis do século XIX. No entanto, quando Aubrey sai do seu ambiente, em terra, o vemos ingênuo e indeciso em muitas oportunidades, exibindo fraquezas e fragilidades, tornando-se mais humano e fugindo da imagem que tradicionalmente temos do herói.

O personagem Jack Aubrey foi inspirado nos almirantes Horatio Nelson e Thomas Cochrane. Segundo Alves de Almeida, o capitão Jack Lucky Aubrey apresenta o comportamento típico de um comandante de fragata, audaz, corajoso, combativo e arrojado, com grande conhecimento de navegação, dotado de grande capacidade de discernimento e iniciativa. Tais qualidades eram o que se esperava de um comandante de um navio de guerra da Marinha Real à época em que os comandantes se viam em ação longe de suas bases, com comunicações precárias, em que uma ordem podia levar meses para chegar. Esses comandantes tinham que tomar decisões a partir de orientações bem sumárias, a fim de salvaguardar os interesses do império onde quer que estivessem.

Os enredos dos livros *Mestre e Comandante*, *O Reverso da Medalha* e *Azul na Mezena* foram inspirados diretamente em fatos ocorridos na carreira do Almirante Thomas Cochrane. A fonte principal dos acontecimentos que inspiraram parte dos enredos dos livros de O'Brian foram as memórias de Cochrane.

Nelson é citado como um grande exemplo de comandante naval, e mui-

20 Não só as fragatas, mas também corvetas e chalupas eram os navios de 5ª e 6ª classe do período.

tas das atitudes e ações de Aubrey são inspiradas na vida do almirante. A série tem arcos de aventuras que se inspiraram em fatos ocorridos durante a viagem de circum-navegação de George Anson e nos embates entre a Marinha Real e a dos Estados Unidos na Segunda Guerra de Independência. Citamos como exemplo os livros *O lado mais distante do mundo* (1984), *Treze salvas em honra* (1989), *A Escuna Noz-moscada* ou *The Nutmeg of Consolation* (1991), Clarissa Oakes (1992), *Um mar escuro como vinho do Porto* ou *The wine-dark sea* (1993).

Já Stephen Maturin, o companheiro de aventuras e de vida de Jack Aubrey, é um personagem mais autobiográfico, se apresentando como uma projeção do próprio O'Brian, que nele insere várias das suas características e interesses pessoais, pois o autor era um apaixonado pelas ciências naturais, em especial a ornitologia. Outras coincidências entre personagem e autor foram que este também atuou como um espião na França ocupada durante a Segunda Guerra Mundial e morou na Catalunha francesa (Roussillon) no Pós-Guerra – características que deu ao personagem. As aptidões para as ciências com as quais O'Brian dotou Maturin fazem lembrar os grandes naturalistas da época, como Alexander Humbolt, Charles Darwin e Joseph Banks, que também serviram de inspiração na construção do personagem. A descendência irlandesa e catalã atribuída a Maturin explica o profundo senso

de honra, a religiosidade, sua lealdade para com os amigos, a militância política e as causas que defendia, já que sua terra natal estava presa a dois grandes reinos. Ao mesmo tempo tímido e introspectivo, todas essas facetas da sua personalidade se misturavam com uma certa fleuma que adquiriu junto aos ingleses. O habilidoso cirurgião naval e dublê de espião viveu em ambientes diversos da sua origem, o que lhe conferiu um alto grau de adaptação ao diferente e ao outro. Todos estes fatores possibilitaram ao autor desenvolver o personagem ao longo da série ressaltando sua mente curiosa e inquisidora em profunda ligação com um lado aventureiro, tal como a autoimagem que O'Brian tinha de si²¹.

Um dos aspectos mais interessantes da série é a ligação entre os personagens e seu navio com a HMS *Surprise*²². Eles embarcam na HMS *Surprise* no primeiro volume da série e nela vivem várias aventuras ao longo de vários livros. A *Surprise* original referenciada na série é uma corveta de construção francesa, da classe *Unité*, de 670 toneladas, 28 canhões e uma tripulação de 220 homens. Sua história teve início na Marinha francesa como *Unité*, lançada em 1794. Capturada pelos ingleses em 1796, foi reclassificada como navio de 6ª classe, fragata de 28 canhões, apesar de 24 caronadas de 32 libras em seu convés principal, 8 canhões de 32 libras em seus conveses superiores e dois (ou quatro) canhões longos de 6 libras. Era

21 Este lado espião de Maturin, suas características físicas e habilidades nos remetem a um outro grande personagem da literatura britânica, George Smiley criado por John Le Carré, que pode ter servido de inspiração para O'Brian.

22 Existe uma réplica da HMS *Surprise*, exposta para visitação no *Maritime Museum of San Diego*. A fragata, lançada em 1970, foi inicialmente designada HMS *Rose*. Em 2001, a 20th Century Fox comprou a fragata e a renomeou *Suprise* para as filmagens de *Master and Commander* lançado em 2003. Desde seu lançamento o navio tem sido usado como cenário para várias filmagens como *The man whitout country* (1972), o já citado *Master and Commander* (2003) e *Pirates of Caribbean: On Stranger Tides* (2003).

um navio poderoso para sua classe. A HMS *Surprise* original foi vendida e desmontada em 1802.

O ROMANCE NAVAL NO BRASIL

No Brasil, não existe uma tradição de romances tendo o mar como principal cenário, como há entre os ingleses e os norte-americanos. Alguns escritores brasileiros lançaram obras com temáticas ligadas ao mar, às lides marítimas e aos marinheiros. Autores como Antônio Luís von Hoonholtz (A Corveta *Diana* – romance marítimo), João do Rio (*O fim de Arsênio Godard*), Adolfo Caminha (*O Bom Crioulo*), Olavo Dantas (*Gaivota dos Sete Mares*, *O Romanceiro do Mar* e *Nas Voltas do Mar*), Gastão Penalba (*Luvas e Punhais*, *Rajada de Glória*, *Patescas e Marambaias* e *Crônicas do Mar*) e Jorge Amado (*Os Velhos Marinheiros* ou *O Capitão de Longo Curso*) podem ser citados como exemplos da pouca produção voltada para essa temática. Em consequência, são poucos os autores que escreveram novelas marítimas, apesar de livros com a temática naval terem boas vendas, o que mostra um crescimento do público interessado, haja vista os bons números obtidos pela Editora Record com os romances da série *Mestre dos Mares*, de Patrick O'Brian.

Nos últimos anos tivemos lançamentos de um pequeno número de livros sobre a temática abordada neste artigo. A título de exemplo, podemos citar: *O velho marinheiro: a história da vida do Almirante Tamandaré*, de Alcy Cheuiche (2018); *A bordo do Contratorpedeiro Barbacena*, de João Carlos Gonçalves Caminha (1994); *Diário da Campanha Naval do Paraguai – 1866*, de Manuel Carneiro da Rocha (1999), *Aurora – Anjos do Apocalipse*, de Fritz Utzeri (1999) e *O anel do Capitão Shepherd*, de José Antônio Pedriali (2016).

CONCLUSÃO

Os romances históricos e as bibliografias romantizadas de grandes vultos históricos têm recebido a atenção de leitores, escritores e historiadores ao longo dos tempos. Dentro desse contexto, as lides marítimas têm, ao longo da História, inspirado os homens a escreverem sobre a vida no mar, suas aventuras, descobertas e combates, entre outros tantos assuntos que nos fascinam. Em alguns países, a literatura naval se reveste de uma importância maior, normalmente devido às singularidades locais e a uma relação intensa com o mar de uma parte significativa da população. Neste sentido, sobressaem-se o Reino Unido e os EUA com um grande número de publicações que vêm do século XVIII até hoje, de amplo espectro de estilos, como poemas, contos, novelas e romances, todas tendo o mar ou a vida no mar como seu elemento principal.

No romance de aventuras navais, destaca-se a longa série de livros de C. S. Forester, que tinha como principal personagem Horace Hornblower. O falecimento do autor, em 1966, deixou uma lacuna nos fãs desse estilo literário que inspirou Dudley Pope e Patrick O'Brian. Forrester foi a inspiração e um grande incentivador de Dudley Pope a escrever uma série sobre as batalhas navais travadas entre britânicos e franceses no período das Guerras da Revolução e do Império. A série de 18 livros de Pope tinha como personagem principal Lord Nicholas Ramange, abrangendo o período de 1796 a 1806. Os livros das aventuras foram lançados de 1965 a 1989.

Ao lançar a série de *Mestre e Comandante*, em 1969, Patrick O'Brian deu início à jornada dos seus protagonistas, que se estendeu até 1999. Os livros mostram a vida no mar a bordo de navios a vela, no início do século XIX, com elementos

como fuga de prisão, espionagem, naufrágios, explorações e combates navais entremeados com profunda interação entre os protagonistas e relações amorosas dos principais personagens. A parceria entre Aubrey e Maturin ao longo dos livros nos mostra visões diferentes do herói que são atribuídas a cada personagem. O autor mostra também como as virtudes dos protagonistas se complementam e como estes superam suas limitações,

tornando-se melhores, aspecto muito explorado por O'Brian.

Ao longo dos anos em que escreveu a série, O'Brian obteve reconhecimento dos leitores e de acadêmicos como Michael Howard sobre a importância do romance histórico para melhor conhecimento do período que abordam e se tornou, ao lado de Forrester, uma referência para os aficionados desse gênero literário (MURRAY; SINNREICH, 2017, 31).

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSOCIAL>; Literatura

BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, Francisco E. A. "Jovens Nelsons: A formação da oficialidade naval britânica no século XVIII". *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História* – ANPUH. São Paulo, julho 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1297093535_ARQUIVO_TextoANPUH2011.pdf. Acesso em: 1ª de nov. 2011.
- CAMPBELL, Joseph. *O herói de mil faces*. São Paulo: Pensamento, 2007.
- COCHRANE, Thomas. *The Autobiography of a Seaman*. Kindle Edition, Endeavour Press, 2015.
- CORDIAL, Bendan E. "Division officers can learn from Captain Aubrey". *Proceedings*. Vol. 145/5/1.395. May/2019. Annapolis: U.S. Naval Institute. 2019. Disponível em: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2019/may/division-officers-can-learn-captain-aubrey?fbclid=IwAR2apeNxdamCtmNSpWasuvd07k9ktQtL7kB-IuT3AvnSAHWZHyFNeyiERM4>
- CUNNINGHAM, A. E., ed. (1994). Patrick O'Brian: A Bibliography and Critical Appreciation. Boston Spa: British Library, 1994.
- FREMONT-BARNES, Gregory. *The Royal Navy 1793-1815. Battle Orders*. Oxford: Osprey Publishing, 2007.
- KING, Dean. Patrick O'Brian: A life revealed. London: Hodder & Stoughton, 2000.
- KOTHE, Flávio R. *O Herói*. São Paulo: Editora Ática, 2000.
- MURRAY, Williamson; SINNREICH, Richard Hart. *O passado como prólogo*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2017.
- O'BRIAN, Patrick. *Man-of-War: Life in Nelson's Navy*. Kindle Edition, 1974.
- PECK, John. *Maritime Fiction. Sailors and the Sea in British and American Novels, 1719-1917*. New York: Palgrave Macmillan, 2001.

- PECK, John. COYLE, Martin. *A Brief History of English Literature*. New York: Palgrave Macmillan, 2002.
- RASOR, Eugene. *English/British Naval History to 1815: A Guide to the Literature*. Santa Bárbara (CA): Praeger Publishers, 2004.
- The World of Patrick O'Brian: A Sea of Words, A Life Revealed, Harbors and High Seas, and Every Man Will Do His Duty* (English Edition) e Book Kindle.
- WALTER, Richard. Voyage round the World in the years MDCCXL, I, II, III, IV by George Anson, Esq; Commander in Chief of a Squadron of His Majesty's Ships, sent upon an Expedition to the South-Seas. London: Printed for the Author by John and Paul Knapton for the author, 1748. Disponível em: <https://archive.org/stream/voyageroundworld00walt#page/n5/mode/2up>. Acesso em: 24 de maio 2019.