

# A MARINHA REAL BRITÂNICA NO TEMPO DE HORATIO NELSON: *Officers and gentlemen*

(Parte II)

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA\*  
Capitão de Mar e Guerra (RM1)

---

Antes da Guerra de Independência dos Estados Unidos da América do Norte, em dezembro de 1775, o primeiro-ministro britânico William Pitt, em discurso na Câmara dos Comuns, disse sobre a Royal Navy (RN): “Devemos ter nossa Marinha tanto e tão bem tripulada quanto possível antes de declarar guerra... não é pois agora necessário para nós, uma vez que estamos à beira de uma guerra, usar todos os métodos pensáveis para encorajar os marinheiros mais hábeis e capacitados a ingressar no serviço de Sua Majestade?”<sup>1</sup> O que Pitt desejava era aumentar os efetivos da RN com os melhores homens disponíveis em mais 55 mil marinheiros, desejo atendido pelo Parlamento logo em seguida.

Alfred Mahan dizia, ao final do século XIX, que a Grã-Bretanha (GB) contava com

os melhores marinheiros do século XVIII, pois, além da quantidade de população disponível voltada para o mar, os britânicos possuíam um “caráter” que os distinguiu de seus contendores franceses e espanhóis. Seria isso verdade? Como combatentes tais como Horatio Nelson eram convocados e adestrados para a luta no mar? É exatamente isso o que se pretende discutir aqui: o modo como se formavam os oficiais de carreira da Royal Navy no período de vida de Nelson.

## OS OFICIAIS DE CARREIRA

A entrada de um jovem na RN, no século XVIII, para se tornar um oficial de carreira não se dava por concurso público ou por um processo de escolha por almirantes. A RN espelhava a sociedade britânica estratificada

---

\* Graduado em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Mestre e doutor em História Comparada, UFRJ. Instrutor de Estratégia e História Naval da Escola de Guerra Naval, ex-diretor do Serviço de Documentação da Marinha.

1 FERGUSSON, Neil. *Império. Como os britânicos fizeram o Mundo Moderno. op. cit.*, p. 56.

do período<sup>2</sup>, no qual se sabia quem provinha de uma classe nobre ou de uma mais abundante 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, impossível.

**Um jovem que desejasse se voluntariar para ser *midshipman***<sup>3</sup>, primeiro passo para ser oficial na RN, deveria provir de algumas classes sociais perfeitamente determinadas na sociedade britânica. Ele poderia ser **originário da classe nobre**, ligada à família real, como, por exemplo, o príncipe William, filho de Jorge III e futuro William IV, que teve um papel relevante na carreira de Nelson. Ele poderia provir também **da aristocracia que adquiriu um pariato**, como foi o caso do Almirante Howe, neto de visconde, ou de Lorde Cornwallis, que era filho de um conde. Segundo Brian Lavery, a chance de promoção rápida para esses voluntários era grande, e por certo teriam grande influência na condução dos destinos da RN<sup>4</sup>.

Outro grupo de voluntários poderia ser originário **de proprietários de terra**, que, embora não tivessem o pariato, por sua condição financeira e atividade política, tinham influência em seus condados e comunidades. Esse era percentualmente um grupo de voluntários muito numeroso.

Um grupo também muito numeroso era o **de jovens filhos de oficiais de Marinha ou de parentes destes**. Existiam famílias muito tradicionais ligadas à RN, como os Samaurez, os Hood e os Parker. Se um

jovem tivesse um capitão ou um almirante na família, suas chances de ser *midshipman* eram realmente grandes. Nelson, por exemplo, contou com a indicação e proteção do irmão de sua mãe, Capitão Maurice Suckling, para entrar na RN. Fatos incríveis, no entanto, ocorreram nesse grupo, como o do célebre Almirante Rodney, vencedor da Batalha dos Santos, que, por sua influência, promoveu seu filho de apenas 15 anos de idade ao posto de capitão. Mais tarde, esse jovem oficial fracassaria na profissão e seria levado à corte marcial por negligência e impedido de ser promovido a almirante<sup>5</sup>.

O outro grupo de voluntários provinha **da classe média, como filhos de ministros da Igreja da Inglaterra**, comerciantes, médicos, advogados e integrantes do Exército e do serviço estatal, grupo também expressivo de candidatos.

Por fim, **o grupo menos numeroso provinha da burguesia comercial e de trabalhadores mais modestos**. Segundo Brian Lavery, a maioria desses *midshipmen* não conseguiu prosseguir na carreira por falta de “influência”.<sup>6</sup>

O historiador inglês Michael Lewis, baseando-se no *Dicionário Biográfico Naval*, de William O’Byrne, publicado em Londres em 1849, e na *Biografia da Marinha Real*, de John Marshall, também publicada em Londres, em 1823, listou um grupo de 1.800 oficiais da RN entre os anos de 1793-1815 e de onde provinham os seus genitores, chegando a um número interessante por cada grupo de *midshipmen* entrante na RN no século XVIII, o que dá uma ideia dos números e do percentual das classes sociais dos quais os oficiais eram oriundos. Os números são os seguintes:

2 MACFARLANE, Alan. *História do casamento e do amor*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990, p. 60.

3 Em inglês a palavra é *midshipman*, traduzida em português para guarda-marinha, um posto intermediário entre aspirante e oficial. Por uma questão de fidelidade com o sentido da palavra, que também pode significar cadete do mar, prefere-se utilizar a palavra original em inglês *midshipman* para descrever, como era no século XVIII, o aprendiz de oficial no mar. Trata-se de uma escolha pessoal de nomenclatura.

4 LAVERY, Brian. *Nelson’s Navy. The ships, men, and organization 1793-1815*. Annapolis: USNI, 1989, p. 90.

5 Idem.

6 Idem.

Grupo social ou ocupação dos pais	Número absoluto no grupo	Percentual no total de listados
Família Real e pares do Reino	216	12 %
Proprietários de terra	494	27,4%
Família Naval	434	24,1%
Igreja	156	8,7%
Exército	132	7,3%
Advogados, médicos, serviço governamental, artistas	177	9,9%
Comércio e classe trabalhadora	191	10,6%
<b>Total</b>	<b>1.800</b>	<b>100%</b>

Tabela 1. Fonte: LEWIS, Michael. *A Social History of the Navy 1793-1815*. London: Chatham, 2004, p. 31 e 36.

Dessa maneira, um jovem que desejasse entrar na RN como *midshipman* deveria ser indicado a um capitão, geralmente comandante de um navio de guerra. Normalmente essa escolha seria pessoal do próprio capitão, atendendo a um parente ou a pedido de conhecido de influência em sua comunidade. Esse capitão não necessitava da autorização do Almirantado para aceitar um jovem como *midshipman* em seu navio; bastava ele querer recrutá-lo. Não existia custo com essa escolha; assim, um comandante de navio recrutava o aprendiz naval que desejasse. Existiam famílias abastadas e influentes que solicitavam o recrutamento de seus filhos por meio apenas de conexão social. Esses jovens eram tratados como jovens *gentlemen*<sup>7</sup> por normalmente provirem de classes mais abastadas da sociedade britânica. Michael Lewis afirmou o seguinte sobre a característica de ser *gentleman* na sociedade britânica do período, que vale a pena reproduzir:

Naqueles dias [século XVIII], a expressão *officer and gentleman* [oficial e

cavalheiro] tinha um significado real, tão real que qualquer homem que chegasse a ser um oficial poderia se considerar (se não fosse anteriormente) a ser também um *gentleman*; e seu *status* era frequentemente aceito pela opinião pública e, algumas vezes, até pela sociedade. Mas tal ascensão era rara. A maioria dos oficiais já era nascida *gentleman* ou pelo menos “quase nascida *gentleman*”, enquanto a grande maioria dos homens não era nem de perto *gentleman*.<sup>8</sup>

O ser oficial de Marinha e *gentleman* era uma condição social inseparável na RN do século XVIII; no entanto, tal condição provinha de uma longa luta por poder e influência na Marinha de guerra desde os tempos de Elizabeth I no século XVI.

O sociólogo alemão Norbert Elias, nos anos 30 do século XX, efetuou um estudo sociológico sobre a gênese da profissão naval que se tornou paradigmático para os historiadores navais. Ao estudar a origem da oficialidade naval inglesa, Elias

7 A palavra em português é “cavalheiro”; no entanto, por uma escolha pessoal, prefere-se utilizar a expressão inglesa *gentleman*, por ser mais característica que cavalheiro, que nos conduz a pensar em “homem de sentimentos e ações nobres”. A sua denotação no século XVIII incluía essa designação e também o homem de boa sociedade, de educação esmerada, cortês, brioso, nobre e honrado.

8 LEWIS, Michael. *A Social History of the Navy*. London: Chatham, 2004, p. 23.

percebeu claramente um antagonismo e franca disputa entre dois grupos sociais que compunham a comunidade naval no século XVI. De um lado os *gentlemen*, isto é, membros da nobreza e da aristocracia com suas “virtudes” de honra, berço, brio e fina educação, e de outro lado membros das classes mais baixas, como comerciantes e artesãos, que primavam pela praticidade, pelo pouco refinamento e pela baixa educação formal. Dessa rivalidade entre os dois grupos surgiu a institucionalização da profissão de oficial da Marinha inglesa.

Elias percebeu inicialmente que os oficiais da Marinha britânica do século XX se consideravam, ou pelo menos queriam ser considerados, *gentlemen*. De onde surgira aquele desejo? Elias percebeu que dominar as lides marinheiras era apenas uma das funções desses oficiais. Tanto no passado como no tempo em que ele viveu, os oficiais de Marinha da RN imaginavam ser líderes militares no comando de homens no mar. Uma de suas funções mais importantes era combater com eficiência no mar, dominando tanto a tática naval como a arte de manobrar navios. Em tempos de paz, assim como de guerra, esses oficiais teriam contato com representantes de outros países, esperando-se que fossem capazes de falar uma ou duas línguas estrangeiras, de representar dignamente o seu país com tato e polidez e de se comportar com boas maneiras e civilidade. Em resumo, deveriam

unir em uma só pessoa as qualidades de um bom marinheiro com as de um *gentleman*. Essas características provinham de longo tempo e de grandes disputas na RN.

Por certo, o comando de um navio do século XVI ao século XVIII requeria essas duas características fundamentais. Por um lado, o comandante deveria possuir competência no campo militar para efetuar os combates no momento e no local mais apropriados, e, por outro lado, deveria agregar conhecimentos marinheiros suficientes para levar sua embarcação para esse local, percebendo as condições de navegação e de mar mais favoráveis<sup>9</sup>. A primeira característica de um bom comandante, a competência militar, derivava dos valores e *habitus*<sup>10</sup> dos nobres, logo de *gentlemen*, isto é, coragem, espírito de combate, colaboração, nobreza, orgulho, disciplina e hierarquia. A segunda característica de um eficiente comandante, sua condição de bom marinheiro, provinha de homens acostumados com as lides náuticas, não associadas à nobreza e sim a mercadores, que aprenderam essas habilidades, a partir de navios mercantes em mares bravios, com a utilização de trabalho manual ostensivo, não condizente com a característica de se ser *gentleman*.<sup>11</sup>

Os tarimbeiros, provindos das classes baixas e médias urbanas que ascendiam ao comando de navios, começavam cedo na carreira, normalmente como grumetes, com

9 A expressão inglesa para esse tipo de marinheiro que viria a se opor aos *gentlemen* era “tarpaulin”, que pode ser traduzido em português para tarimbeiro. Na língua inglesa, tarpaulin significa “encerado, pano alcatroado, capa encerada”, que se relacionava com o marinheiro criado nas lides marinheiras, nas quais o alcatrão era muito usado em lonas e cabos. Fonte: LIMA, Alexandre de Azevedo. *Termos Náuticos. Inglês/Português v1*, Rio de Janeiro: SDGM, 1981, p. 765.

10 O conceito de *habitus* está associado à obra de Pierre Bourdieu. Para esse sociólogo francês, o *habitus* queria denotar certas propriedades implantadas nas mentes e nos corpos dos seres humanos. Ele definiu tais propriedades como disposições transferíveis e duráveis por meio dos quais as pessoas percebem, pensam, apreciam, agem e avaliam o mundo. Elas podem variar desde formas de comportamento corporal, fala, gesto, vestuário e maneiras sociais até tipos específicos de conhecimento mútuo e memória coletiva, passando por uma ampla gama de habilidades motoras e práticas. Fonte: SCOTT, John. *Sociologia: conceitos-chave*. Rio de Janeiro: Zahar, 2010, p. 98.

11 ELIAS, Norbert. *The Genesis of the Naval Profession*. Dublin: University College Dublin Press, 2007, p. 3.

10 ou 11 anos de idade, passando por um período de sete anos de aprendizado a bordo, podendo servir tanto em embarcações mercantes como de guerra. Aos poucos eles iam subindo na hierarquia, sempre em constante contato com as lides náuticas. A distância entre os comandantes tarimbeiros e os marinheiros era pequena. Esses comandantes não se mostravam superiores, podendo dormir no convés “sem coisa alguma sobre ele, exceto uma lona<sup>12</sup>, que seus marujos estariam satisfeitos”.<sup>13</sup> Se ele levasse um filho consigo para o navio, ele seria elogiado ou punido junto com outras crianças a bordo sem qualquer preferência ou distinção. Um comandante tarimbeiro exigia pouco para si, suas acomodações eram frugais, sendo capaz de conversar com seus marujos, conhecer todos pelo nome, beber juntos no convés e enfrentar o mau tempo ao lado de todos.

Os *gentlemen*, por outro lado, provindo das classes mais elevadas, com conexões na corte, chegavam ao comando de navios em razão das suas relações sociais com o rei, normalmente nos navios de guerra, uma vez que não cogitavam de um período a bordo de aprendizado para aprender o ofício do marujo comum. Preocupavam-se, precipuamente, com seu desempenho militar. Quando embarcados, os *gentlemen* levavam consigo criados, músicos, barbeiros e diversos acompanhantes. Eles assumiam em relação aos marujos um ar de superioridade que os distinguiam das classes mais baixas. O seu estilo de vida permanecia o mesmo que em terra, com comida diferenciada e melhores acomodações, normalmente no tombadilho, local onde se encontravam os oficiais *gentlemen*<sup>14</sup>. Quando comandando um navio de guerra, o comandante *gentleman* fazia

questão de se afastar dos seus marujos e raramente entabulava uma conversa com o simples marinheiro. Essa distância era bem marcada pelo posicionamento de um fuzileiro real permanentemente de plantão na porta que dava acesso ao seu camarote particular, de modo a manter os marujos distantes.

Os *gentlemen* não queriam se misturar com os marinheiros que provinham de outra classe social, pois os consideravam brutos, desonrados e mal-educados. Por outro lado, os marinheiros não queriam se envolver com aqueles nobres esnobes, no entanto mantinham um desejo latente de um dia também se tornarem *gentlemen*.

O ser bom comandante requereu a agregação de ambas habilidades, no entanto a necessidade de um *gentleman* ser forçado a realizar trabalho manual, como as classes mais baixas da sociedade inglesa, lhe era extremamente traumatizante e desonrosa. O que Elias quis entender era como poderia um *gentleman* tornar-se um tarimbeiro sem perder a sua característica de ainda ser *gentleman* e nem diminuir o seu *status* social?

A rivalidade entre esses dois grupos socialmente divergentes resultou em uma fusão de características militares e náuticas que moldou o ser oficial de Marinha inglês a partir do século XVI até o final do século XVIII. Esse tipo de rivalidade foi essencial, segundo Elias, para que a Inglaterra (e depois a Grã-Bretanha) tivesse condições de competir com vantagem contra seus maiores opositores do período, a Espanha e a França, que não tiveram essas mesmas condições<sup>15</sup>, permanecendo atreladas à diferenciação e ao afastamento entre os dois grupos sociais, com terríveis consequências para a luta no mar. Para Elias, o sistema

12 Daí a expressão em inglês *tarpaulin*.

13 ELIAS, Norbert. *Escritos e Ensaios. Estado, Processo, Opinião Pública*. Rio de Janeiro: Zahar, 2006, p. 101.

14 Idem.

15 ELIAS, Norbert. *The Genesis of the Naval Profession*. op. cit, p. 3.

político inglês provou ser o mais adequado para o desenvolvimento de uma Marinha de Guerra, e a supremacia marítima britânica pode ser imputada à sua estrutura política e à rivalidade eficaz entre esses dois grupos pelo controle dos comandos navais, resultando, por consequência, em aberta cooperação ao invés de antagonismo.<sup>16</sup>

Na França, a burocracia foi uma das razões para a inferioridade das suas forças navais, transformando seus oficiais em combatentes cautelosos. Segundo Elias, “quando uma ação dava errado, os oficiais [franceses] tinham que fazer um relatório detalhado dos eventos pelos quais eram considerados responsáveis. Isso os tornava supercautelosos”.<sup>17</sup> Na Marinha francesa, os nobres continuaram a dominar os rumos da força, com um fosso profundo entre combatentes nobres e marinheiros, pelo menos até a Revolução Francesa, quando muitos desses aristocratas foram executados e afastados de suas atividades pelos revolucionários, com nocivos resultados para a armada francesa, em razão da falta de especialistas para combater os britânicos no mar. Na Inglaterra, a colaboração entre os dois grupos a partir do século XVI foi maior, e a fusão desses dois “tipos” em um

só elemento, o oficial de Marinha, redundou no domínio das tarefas militares e marinheiras, resultando em eficiência no combate.

Para Elias, o conflito entre *gentlemen* e tarimbeiros na RN levou à criação de uma nova instituição hierárquica que permitiu adquirir tanto conhecimentos militares específicos de *gentlemen*, como habilidades marinheiras de tarimbeiros, o posto de *midshipman*, e assim moldar um novo corpo de oficiais de Marinha mais profissional e completo.<sup>18</sup> Essa especialização do corpo de oficiais a partir de *midshipman* foi o resultado de uma interdependência intensa entre os dois grupos, de longa duração, induzindo os protagonistas a cooperar e a ter “fortes sentimentos de solidariedade”.<sup>19</sup> Esse processo foi longo, cheio de altos e baixos e extremamente conflituoso. A criação do posto de *midshipman* foi uma tentativa acertada para dotar os jovens *gentlemen* entrantes na RN de instrumentos que os tornassem marinheiros.

A idade média de recrutamento de um jovem era de apenas 11 anos, quando se agregava como “voluntário de 1ª classe”, ficando por dois anos até ser designado oficialmente como *midshipman*. Segundo o antropólogo inglês Alan Macfarlane, existia uma tradição inglesa de se enviar filhos jovens e crianças para



Quadro a óleo: Midshipman do século XVIII por Thomas Rowlandson

16 Ibidem, p. 14.

17 Ibidem, p. 13.

18 Ibidem, p. 17.

19 Ibidem, p. 20.

ganhar o sustento fora de casa. A RN foi uma instituição que acolhia esses jovens, rompendo os vínculos da “unidade doméstica de produção e consumo, separando as gerações dos pais e dos filhos”<sup>20</sup>. Para esse estudioso, existiam fortes evidências de que esse padrão comportamental prevaleceu até o século XIX. Em um navio de linha de 1ª classe podiam existir até 24 *midshipmen*; em um de 2ª classe, 18; em um 3ª classe, 12; nas 4ª, 5ª e 6ª classes variava o número, de acordo com os seus diferentes tamanhos.<sup>21</sup>

Um *midshipman* também poderia entrar na RN via Portsmouth Naval Academy, fundada em 1729, que tinha a tarefa de preparar jovens *gentlemen* para serem futuros oficiais, sendo geralmente escolhidos filhos de oficiais de Marinha. Essa academia ministrava aulas formais a alunos entre 13 e 16 anos de idade por um período de três anos escolares. Eram ensinadas navegação, marinharia, matemática, física, astronomia, artilharia, fortificação e outras matérias aos alunos. Essa instituição de ensino da RN nunca foi popular, possivelmente, segundo Brian Lavery, pela aversão a estudos acadêmicos na RN e por burlar o privilégio de os capitães indicarem os voluntários a servirem em seus navios<sup>22</sup>. Essa academia formava poucos voluntários, sendo que em 1773 tinha apenas 15 alunos. Michael Lewis acredita que somente 2,7% dos *midshipmen* vieram de Portsmouth, um número pequeno realmente, e a maioria de filhos de oficiais de Marinha.<sup>23</sup> Finalmente, em 1806 a academia foi formalmente fechada. Dois anos depois, ela foi substituída pelo Royal Naval College, também em Portsmouth, que continuou a educar

jovens voluntários *gentlemen* para se transformarem em oficiais, dessa feita em outros moldes e currículos<sup>24</sup>.

Normalmente o jovem *midshipman* recebia a bordo aulas formais de navegação, astronomia e trigonometria, além de artilharia, por um mestre-escola devidamente contratado para isso. A disciplina era rígida, e era exigido o cumprimento de diversas tarefas a bordo. Qualquer deslize era reportado ao comandante para as punições regulamentares. Quando não existia um mestre-escola, o próprio comandante do navio ministrava as aulas. Era muito comum o *midshipman* ficar sem almoçar se não estabelecesse com precisão a posição astronômica do navio na carta.<sup>25</sup> A vida a bordo para aqueles jovens *gentlemen midshipmen* era realmente muito dura.

Uma vez alcançada a idade de 15 anos, as aulas formais terminavam e era permitido que tivessem uma ração de bebida, normalmente rum, além de mudarem de acomodações para junto dos *midshipmen* mais antigos.

Em tempos de guerra, os *midshipmen* eram responsáveis por uma série de tarefas a bordo dos navios da RN. Eles poderiam ser mensageiros durante o combate, ou ser responsáveis pelas guarnições dos canhões, ou mesmo auxiliares do comandante ou de tenentes, transmitindo ordens e incentivando os marujos. O que se esperava, no entanto, é que agissem com valentia e fossem honrados. Quando o príncipe William, futuro rei, aos 13 anos de idade, em 1779, se agregou à RN, seu pai, o rei da Inglaterra Jorge III, lhe escreveu a seguinte carta:

20 MACFARLANE, Alan. *História do casamento e amor*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990, p. 94.

21 FREMONT-BARNES, Gregory. *Nelson's Officers and Midshipmen*. Oxford: Osprey, 2009, p. 8.

22 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 88.

23 LEWIS, op. cit. p. 148.

24 RONALD, D.A B *Young Nelsons. Boys Sailors during the Napoleonic Wars*. Oxford: Osprey, 2009, p. 59.

25 FREMONT-BARNES. Gregory *Nelson's Officers and Midshipmen*. Oxford: Osprey, p. 8.

Embora em casa você seja um príncipe, a bordo no *HMS Prince George* você é somente um jovem aprendendo a profissão naval: mas o príncipe que você é o acompanha; assim, o que os outros jovens fazem você não deve fazer. Nunca deve ser abandonado de seus pensamentos que maior obediência é necessária de você para seus superiores na Marinha, assim como maior polidez a seus colegas e maior compreensão com seus inferiores do que com os outros que não foram informados que essas qualidades são essenciais para um *gentleman*<sup>26</sup>.

Durante a Batalha de Trafalgar, muitos desses jovens *midshipmen* ansiavam o combate valentemente. No próprio capitânia de Nelson, o *HMS Victory*, existiam um jovem de 10 anos de idade, quatro de 12 e seis de 13. Pouco antes da batalha, Nelson se dirigiu aos seus *midshipmen* dizendo: “Amanhã eu farei algo do que vocês, jovens *gentlemen*, terão muito o que dizer e pensar pelo resto de suas vidas”.<sup>27</sup> Thomas Dalrymple, um mestre-escola instrutor de *midshipmen* a bordo do *HMS Mars*, que participou de Trafalgar, afirmaria posteriormente que muitos de seus pupilos “se comportaram como jovens Nelsons”<sup>28</sup>. Esse era o espírito que acompanhava o ser *midshipman* no final do século XVIII.

Ao atingir a idade de 19 anos, os *midshipmen* podiam se candidatar ao exame para tenente. Os candidatos também obtinham um certificado, emitido pelos comandantes, provando que possuíam “tempo de mar” de pelo menos seis anos. Muitos dos certificados podiam conter informações falsas, tanto na

idade dos candidatos a tenente, uma vez que era exigida a idade mínima de 19 anos, quanto no “tempo de mar”, certificados esses emitidos por comandantes inescrupulosos, em razão de interesses nem sempre ostensivos. O próprio Nelson teve a idade alterada de 15 para 18 anos, de modo a poder submeter-se antecipadamente ao exame para tenente.<sup>29</sup>

O exame para tenente requeria um grupo avaliador de três capitães que tivessem experiência de mar e comando navios da RN. Os exames podiam ser conduzidos em Londres, Portsmouth e Plymouth ou em postos avançados da RN, com a devida autorização do comandante em chefe local. Normalmente, o exame constava de questões teóricas e práticas envolvendo marinaria, navegação, astronomia, matemática e liderança. Se o *midshipman* falhasse na prova, poderia realizar outros exames meses depois. Muitos *midshipmen* tentaram inúmeras vezes essas provas, permanecendo nesse posto anos ou mesmo décadas.

Se o jovem passasse no exame para tenente, ele ainda deveria aguardar comissão nos navios da RN. Em períodos de guerra, ele seria aproveitado imediatamente, pois existiriam vagas para tenentes. Em períodos de paz, ele poderia permanecer anos na esfera, até abrir uma vaga para tenente em algum navio da RN. O historiador inglês Gregory Fremont-Barnes argumentou que existiam 2 mil *midshipmen* sem função na condição de “aprovados para tenente”, em 1813, esperando comissão.<sup>30</sup> Muitos aceitavam ser suboficiais em outros navios até a abertura de vagas, de modo a ter melhor remuneração que a de *midshipman*.

Ao se apresentar em um navio, o jovem tenente era incluído na *Navy List*<sup>31</sup> e, as-

26 RONALD, op. cit. p. 35.

27 Ibidem, p. 200.

28 Ibidem, p. 15.

29 LEWIS, op.cit. p. 157.

30 FREMONT-BARNES, Gregory. *Nelson's Officers and Midshipmen*. op. cit. p. 10.

31 A *Navy List* era uma listagem de todos os oficiais da RN a partir do posto de tenente até almirante por antiguidade.

sim, estava elegível para receber metade do salário<sup>32</sup>, caso não houvesse vagas no futuro. Daquele momento em diante, o jovem tenente *gentleman* dependeria de suas conexões sociais, além de seu desempenho no mar na guerra e na paz como oficial a bordo de um navio da RN.

Sua promoção na escala hierárquica era por escolha, não necessitando aguardar a reserva ou morte daqueles tenentes mais antigos que ele. Isso criava situações insólitas, como, por exemplo, o tenente mais antigo da *Navy List* em 1799 estar como o número 1 desde 1744, isto é, por mais de 50 anos. Ou mesmo o número 2 desde 1747, e o três e o quatro desde 1757.<sup>33</sup>

Normalmente o jovem tenente assumia uma divisão de marinheiros a bordo do navio, sendo, assim, responsável pelo bem-estar e asseio de seus subordinados. Além disso, coordenava os trabalhos de sua divisão, supervisionava as tarefas dos *midshipmen*, mantinha o navio em formatura, reportando ao comandante qualquer anormalidade, conservava as dependências de sua divisão arrumadas e limpas e treinava seus homens em armas leves e em técnicas de artilharia e abordagem.

O tenente mais antigo de bordo era designado primeiro-tenente e eventual substituto do comandante, responsável pela administração do navio, pela preser-

vação da disciplina e pela navegação<sup>34</sup>. Esse oficial não corria quartos<sup>35</sup>, no entanto deveria estar sempre disponível no tombadilho<sup>36</sup> para qualquer eventualidade. Os primeiros-tenentes de navios de 1ª classe tinham maiores chances de serem promovidos, em razão da proximidade com almirantes e de maior exposição, no caso de serem eficientes. Em um navio de linha existiam de três a oito tenentes, que se acomodavam em camarotes próprios para a sua graduação e dividiam a praça-d'armas<sup>37</sup>. Em um navio de linha de 3ª classe de 74 canhões, por exemplo, existiam cinco tenentes, e em uma fragata de 5ª classe, três ou quatro<sup>38</sup>. Em combate, os tenentes comandavam baterias de canhões, auxiliados pelos *midshipmen*.

O jovem tenente poderia ser promovido por escolha de três formas distintas. A primeira, em razão de suas conexões políticas e sociais, sendo inclusive comum os filhos de pares, com ligações com almirantes do Almirantado, serem escolhidos primeiro para promoção. A segunda, o jovem tenente chamava a atenção do almirante comandante em chefe de uma estação que tinha a autoridade de indicar o oficial para promoção, normalmente ratificado pelo Almirantado. No caso de morte de comandantes ou de afastamento de oficiais por corte marcial, esse almirante poderia promover automati-

32 Este caso chama-se *half pay* e protegia o oficial em caso de indisponibilidade para o serviço por doença ou falta de vagas.

33 *Ibidem*, p. 11.

34 Na Marinha brasileira, era e continua sendo chamado de “imediate”. Em inglês, esse cargo foi posteriormente designado *executive officer*, o mesmo que subcomandante.

35 Correr quartos significa correr os turnos obrigatórios de serviço de um grupo de oficiais e marinheiros. Normalmente os quartos corriam em dois turnos, e em alguns navios em três turnos. Com dois quartos, metade da tripulação estaria de serviço e a outra metade descansando. Com três turnos, 1/3 estaria de serviço no período noturno. Os tenentes eram os responsáveis pelos quartos de serviço. No caso de fainas gerais, os quartos eram suspensos e todos se apresentavam para as funções gerais a bordo. Fonte: LAVERY, Brian. *Life in Nelson's Navy*. op. cit. p. 39.

36 Em inglês *quarterdeck*, local próprio a bordo onde ficavam os oficiais.

37 Em inglês *wardroom*, local das refeições dos oficiais de bordo.

38 *Ibidem*, p. 29.

camente os tenentes. Assim, naturalmente, vagas de tenentes em navios de 1ª classe eram muito procuradas, pois eram passaportes para a promoção. Em 1797, a bordo do *HMS Ville de Paris*, de 1ª classe, foram promovidos de uma só vez sete tenentes.<sup>39</sup> A terceira forma de promoção era por meio de suas ações em combate. Normalmente depois de importantes batalhas, um número grande de tenentes era promovido. Após as batalhas do Glorioso Primeiro de Junho e de Trafalgar, todos os primeiros-tenentes dos navios participantes das batalhas foram promovidos. As ações individuais de navio contra navio também eram recompensadas com promoções. Nelson, por exemplo, demonstrou grande habilidade desde jovem. Aos 19 anos, já um distinto tenente, sob a indicação de seu tio, Capitão Maurice Suckling, *controller* da RN, conseguiu ser promovido a mestre e comandante e um ano depois era novamente promovido a capitão<sup>40</sup>, com apenas 20 anos de idade.

Os tenentes podiam comandar pequenas embarcações do tipo escuna com até 18 canhões. Um caso conhecido foi o do Tenente William Bligh, comandante do *HMAV Bounty*, envolvido em um motim célebre orquestrado por seu imediato, Mestre Fle-

tcher Christian.<sup>41</sup> Podiam também substituir comandantes mortos durante determinado período até a chegada de novo comandante nomeado pelo Almirantado.

O tenente poderia ascender aos postos acima, de mestre, comandante ou capitão<sup>42</sup>, conforme suas conexões profissionais e políticas. Caso tivesse boas conexões, ele passaria diretamente a capitão e, assim, tornava-se passível de comandar um navio de linha. O posto de mestre e comandante fora inicialmente criado no final do século XVII e era um intermediário entre tenente e capitão. Sua criação oficial foi em 1747 e correspondeu ao posto de major no Exército britânico. A partir de 1794, esse posto passou apenas a ser de comandante, perdendo a designação de mestre, e se tornar o único caminho para ser promovido a capitão.<sup>43</sup> O mestre e comandante poderia comandar pequenos navios, como brigues e chalupas, com até 28 canhões<sup>44</sup>. Alguns oficiais sem conexões permaneceram como mestres e comandantes até o fim de suas carreiras em *half pay*, sem possibilidades de acesso a capitão. Durante períodos de guerra, as promoções de todos os postos foram aceleradas; assim, muitos mestres e comandantes foram promovidos nesses períodos.

39 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 97.

40 O posto de capitão era chamado de "*post captain*" no final do século XVIII. Em português, o posto de capitão é chamado de capitão de mar e guerra. Por uma questão de escolha pessoal, resolveu-se manter a palavra capitão para identificar esse posto. Assim, os postos da RN no período eram *midshipman*, tenente, mestre e comandante e capitão. Os postos de oficial-general serão apresentados à frente. Outro detalhe importante é que, em inglês, o comandante de navio, *commanding officer*, também era chamado de *captain* pela tripulação, nesse caso indicando uma função e não um posto hierárquico.

41 William Bligh escreveu um livro célebre sobre esse motim ocorrido em 1789 a bordo de seu navio, o *HMAV* (Her Majesty Auxiliary Vessel) *Bounty*, cujo título foi *Mutiny on the Bounty*, arquitetado por seu imediato, Fletcher Christian. O motivo alegado para o motim foram os maus tratos de Bligh contra a tripulação. Bligh chegaria em 1814 a ser promovido a vice-almirante na RN. Ele lutaria ao lado de Nelson como comandante do *HMS Glatton* de 54 canhões na Batalha de Copenhague, em 1801. Em 1961, foi lançado pelo mercado cinematográfico o filme *O Motim do Bounty*, estrelado por Marlon Brando no papel de Fletcher Christian, cabeça do motim, e tendo Trevor Howard como Bligh. Fonte: BLIGH, William. *Mutiny on the Bounty*. Vercelli: White Star, 2006 e TRACY, Nicholas. *Who is who in the Nelson's Navy*. London: Chatham, 2006, p. 44.

42 Não confundir o posto de comandante, *commander* em inglês, com o de comandante de navio, em inglês *commanding officer*. O tenente podia ser um comandante de navio, isto é, *commanding officer*.

43 HICKOX, Rex. *All you want to know about 18th century Royal Navy*. Bentonville: Rex Publishing, 2005, p. 30.

44 FREMONT-BARNES, Gregory. *The Royal Navy 1793-1815*. op. cit 57.

Suas tarefas como comandantes de navios eram idênticas às dos comandantes do posto de capitão, embora não estivessem elegíveis a ascender a almirantes. A partir de 1827, foram designados imediatos de navios de linha comandados por capitães<sup>45</sup>.

Nelson, como tenente, foi promovido a mestre e comandante, permanecendo apenas seis meses nessa graduação, indo rapidamente a capitão, segundo o historiador Joel Hayward em razão de “sua excepcional habilidade, energia e comprometimento” e por ter recebido o comando de uma chalupa e depois de uma fragata, navio típico de um comando de capitão, “tudo antes de 21 anos de idade”<sup>46</sup>. Seja como for, Nelson foi a capitão com muito pouca idade, e por certo suas conexões no Almirantado, por meio de seu tio, Capitão Suckling, o ajudaram a galgar postos rapidamente.

O posto seguinte e mais desejado por um oficial de Marinha era o de capitão, que lhe permitia comandar um navio de 1ª a 6ª classes. Eles eram colocados em ordem de antiguidade na promoção na *Navy List* e não existia escolha para a promoção a almirante. As promoções ao posto seguinte, contra-almirante, seguiam rigorosamente a lista por antiguidade constante da *Navy List*. Com até três anos de posto, o jovem capitão era equivalente a tenente-coronel

no Exército britânico. Ao ultrapassar os três primeiros anos, ele conseguia alguns privilégios, como a correspondência a coronel no Exército, podendo vestir duas dragonas em seu uniforme, em vez de uma como capitão com menos de três anos.

Normalmente o tamanho dos navios de linha correspondia ao tempo de posto. Assim, um capitão recentemente promovido comandava inicialmente uma fragata de 5ª ou 6ª classe<sup>47</sup>. Outro capitão mais antigo na *Navy List* comandaria um de 2ª ou mesmo de 1ª classe, com o respectivo aumento de responsabilidades e salários. Dessa forma, o comando de uma fragata era considerado o passo inicial para o comando de um navio de linha de maior classe. A RN possuía comandantes de fragatas que depois foram promovidos ao Almirantado com distin-



Capitão Horatio Nelson, futuro almirante, Visconde Nelson e Duque de Bronti (óleo sobre tela de J. F. Rigaud)

ção, em razão de suas capacidade marinheira, valentia e ousadia em combate.

Existia somente uma exceção a isso, que era o caso do navio capitânia do almirante comandante da esquadra ou divisão. Esse oficial-general normalmente escolhia seu “capitão de bandeira”, isto é, o comandante de seu navio de linha capitânia, não se importando com sua antiguidade na *Navy List*. Nelson, por exemplo, em Trafalgar, estava a bordo de um navio de linha de 1ª classe, o *HMS Victory*, enorme para a

45 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 98.

46 HAYWARD, Joel. *For God and Glory. Lord Nelson and his Way of War*. Annapolis: Naval Institute Press, 2003, p. 2.

47 LAVERY, David. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 98.

época, com mais de 100 canhões. O comandante do navio era o Capitão Thomas Hardy<sup>48</sup>, com apenas 36 anos de idade, bem mais moderno que a maioria dos capitães subordinados a Nelson. Hardy já havia comandado o *HMS Elephant* sob as ordens de Nelson na Batalha de Copenhague, como “capitão de bandeira”. Thomas Hardy era um dos favoritos do Almirante e esteve ao seu lado nos momentos finais em Trafalgar.

No mar, o capitão, comandante de um navio, era responsável por tudo o que ocorria a bordo. Sua responsabilidade era tão grande que existia um ditado que dizia que “um navio não era melhor que seu capitão”.<sup>49</sup> Sua reputação de *gentleman* e de combatente eficiente baseava-se naquilo que era percebido por sua tripulação e pelos almirantes seus comandantes. Como apontado, o capitão comandante de navio tinha poder total sobre seus marinheiros e oficiais e ampla liberdade de ação, inclusive para escolher os *midshipmen* que seriam adestrados em seu navio.

Sua postura era normalmente distante, embora em combate estivesse todo o tempo no tombadilho, ao lado de seus oficiais. Em tempos de paz, ele tinha o poder de diminuir salários de seus subordinados e de usar a chibata para corrigir faltas disciplinares. O navio refletia a postura de seu comandante. O Capitão Edward Riou,<sup>50</sup> da Fragata *HMS Amazon*, que foi morto em combate ao lado de Nelson em Copenhague, produzia uma série de ordens e obrigações escritas a serem cumpridas pela tripulação, sendo muito querido por todos que de sua companhia privavam. Outros eram detestados, tais como

o Capitão James Gambier,<sup>51</sup> do 3ª classe *HMS Defense*, de 74 canhões. Ele era extremamente religioso e procurava impingir a seus comandados os ditames da Bíblia e de textos sagrados, com grande resistência e impopularidade por parte de sua tripulação.

Ao receber o comando de um navio por ordens do Almirantado, o capitão se apresentava na nova comissão, içava o seu pavilhão de comando e passava a dormir a bordo para coordenar a preparação de sua unidade para o mar. Ele verificava todo o armamento, a situação de navegabilidade e conservação do navio, os mantimentos estocados e a necessidade de adquirir outros itens de recompletamento, além dos claros sempre existentes na tripulação, de modo a determinar que fossem estabelecidos grupos de captura para arregimentar à força novos marinheiros.<sup>52</sup> Contava com o seu imediato, na figura do primeiro-tenente, para conduzir os serviços administrativos de bordo, sempre a ele se reportando. A ele, capitão, era imputada a tarefa de julgar os faltosos de bordo, punindo os transgressores, inibindo uma série de vícios, imoralidades e indisciplinas e defendendo a honra da Grã-Bretanha, “queimando, afundando e destruindo” o inimigo. No total, eram 48 itens a serem observados por ele durante o seu período de comando.<sup>53</sup> O capitão, comandante de navio, era um juiz da suprema corte e, conforme o historiador John Masefield diria em 1905, “era uma espécie de homem próximo da divindade”.<sup>54</sup> Não existia recurso de seus atos, suas decisões eram absolutas, com poder sobre seus homens de vida ou morte.<sup>55</sup> Assim, ele podia transformar a vida de qualquer um

48 TRACY, op. cit. p.171.

49 HICKOX, op. cit. p. 29.

50 TRACY, op. cit. p. 305.

51 Ibidem, p. 148.

52 Esses grupos eram chamados de *press gangs*.

53 MASEFIELD, John. *Sea life in Nelson's time*. 3ª ed. Annapolis: USNI, 1971, p. 26.

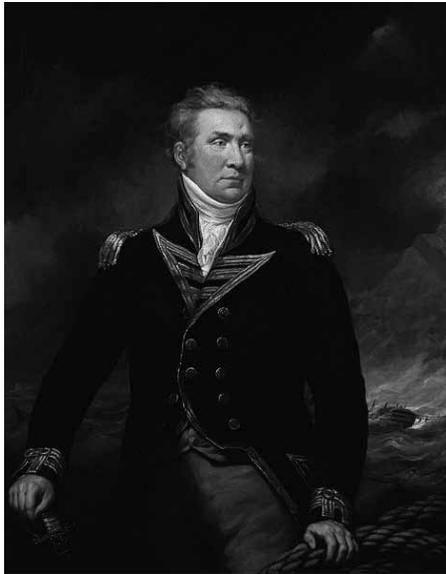
54 Idem.

55 Ibidem, p. 27.

a bordo em um paraíso ou em um inferno. Vivia, dessa maneira, sozinho em suas acomodações espaçosas a bordo na popa, longe de seus marinheiros, inacessível e distante, protegido sempre por um fuzileiro real que guardava a porta de seu camarote contra intrusos<sup>56</sup>. Almoçava e jantava sozinho com seus pensamentos. Quando se dirigia ao tombadilho, local apropriado para os oficiais *gentlemen* ficarem, todos os demais tenentes e *midshipmen* se dirigiam para bombordo, afastados dele, em sinal de respeito. A ele ninguém poderia se dirigir, a não ser para discutir assuntos de serviço. Nenhum marinheiro poderia falar com o capitão sem estar descoberto, isto é, sem chapéu ou gorro. Quando voltava de uma conferência ou visita protocolar, do porto para o navio, ele era recebido com honras por um contramestre, que utilizava o apito e um toque especial, com marinheiros formados<sup>57</sup>, tradição que permanece até hoje em todas as Marinhas. Os oficiais e *midshipmen* também o aguardavam

no portálio para os cumprimentos. Esta cerimônia servia tanto para a chegada como para a partida do capitão.

Em viagem, ele não corria os quartos de serviço e não interferia nas atividades administrativas de bordo, deixando para o primeiro-tenente essa supervisão. Um



Capitão Sir Edward Pellew, futuro Primeiro Visconde de Exmouth, comandante de fragata que alcançaria o almirantado posteriormente

fato curioso é que os marinheiros não apreciavam capitães que fossem considerados “bonzinhos demais”. Gostavam de comandantes do tipo tarimbeiros e que fossem também *gentlemen*, justos e disciplinados, que conhecessem tanto as lides marinheiras como boas maneiras e etiqueta e que julgassem suas faltas com isenção e imparcialidade<sup>58</sup>. Não apreciavam tampouco capitães rígidos e cruéis, que não entendiam o mundo no qual vivia a guarnição de marinheiros. Nelson, por exemplo, era muito querido e respeitado por seus oficiais e marinheiros. Em certa ocasião, durante o bloqueio naval ao porto francês de Toulon, um marinheiro o derrubou acidentalmente com sua maca de dormir, fato que poderia levar a uma punição pelo código disciplinar naval. Ao ver Nelson caído, este marinheiro o ajudou a levantar-se, constringido, pronto para ser punido ou pelo menos repreendido. Nelson, com humor e bom-senso, disse: “Menino, não foi culpa sua, mas minha. Eu deveria

prestar mais atenção, em vez de ficar no seu caminho”<sup>59</sup>. A tripulação adorou tal observação vinda de um herói nacional e *gentleman*.

O capitão, comandante de navio, que visse sua embarcação incluída na lista de reserva e descomissionada da RN corria o

56 Uma das características fundamentais do *gentleman*.

57 Os chamados *side boys*.

58 Idem.

59 LAVERY, Brian. *Life in Nelson's Navy*. op.cit. p. 24.

sério risco de ficar em *half pay* até surgir nova vaga em outro navio. Ele não reverteria a comandante, mas permaneceria em *half pay* até ser chamado para nova comissão pelo Almirantado.

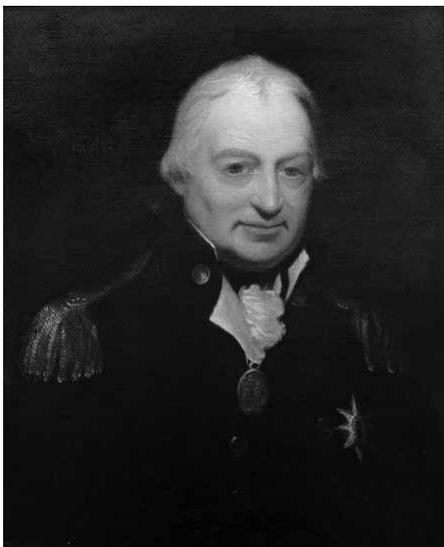
Até 1794, um capitão estava autorizado a ter quatro serventes para cada cem homens a bordo. Se ele fosse designado para outro navio, poderia levar com ele não somente serventes, mas o patrão e a guarnição de seu escaler, alguns suboficiais, seu secretário, seu comissário de abastecimentos e alguns marinheiros selecionados. Se fosse para um navio de 1ª classe, poderia levar até 80 homens; de 2ª classe, 65; de 3ª classe, 50; de 4ª classe, 40; de 5ª classe, 20; e de 6ª classe, 10.<sup>60</sup>

Sua promoção a contra-almirante, primeiro posto do almirantado, se daria exclusivamente por antiguidade (ele dependia da promoção de oficiais mais antigos para que se abrissem as vagas correspondentes) ou por falecimento de almirantes. Dessa maneira, ao ser promovido, o capitão passava a ser o contra-almirante mais moderno da *Navy List* e iniciava a ascensão na longa escada hierárquica do Almirantado. Não existia possibilidade de um capitão ser selecionado por influência política ou mesmo pela proteção de almirantes mais antigos

para ultrapassar oficiais mais antigos na lista de capitães. No entanto, poderiam ser abertas vagas de almirantes colocados em *half pay* por falta de comissões na atividade, criando-se, dessa forma, novas vagas para promoção, sempre por antiguidade.

Um posto transitório acima de capitão e anterior ao de contra-almirante era o de comodoro. Esse posto, raramente preenchido, não era permanente e era designado a um capitão comandante de um grupo ou pequeno esquadrão de navios, quando não existiam almirantes para assumir esses comandos. Os comodoros eram escolhidos na lista de capitães pelo Almirantado, e este posto correspondia ao posto de brigadeiro-general no Exército britânico. Sendo temporário, ao terminar a missão ou tarefa, o comodoro revertia ao posto de capitão em sua antiguidade na *Navy List*.<sup>61</sup> Esse posto passou a ser permanente em 1806.

Os postos acima de capitão eram os de almirantes, designados pelo Almirantado. Normalmente os almirantes comandavam divisões e esquadrões de navios que compunham as esquadras. Por serem promovidos automaticamente por sua antiguidade, eram homens com grande experiência em operações navais e de grande conhecimento nas lides



Almirante Sir John Jervis, futuro Lorde e Primeiro Conde St. Vincent, vencedor da Batalha do Cabo de St. Vincent

60 MASEFIELD, op. cit. p. 26.

61 FREMONT-BARNES, Gregory. *The Royal Navy 1793-1815*. op. cit. p. 26.

marinheiras, com diversos comandos de navios de linha. O número de anos nos quais labutaram na RN os fazia, conhecidos pela força. Caso fossem incapazes de assumir funções de mando, o Almirantado os promovia a contra-almirantes e imediatamente os colocava sem função em *half pay*, o que aumentava a flexibilidade da administração naval. Daqueles promovidos e designados para funções de comando eram esperadas qualidades de liderança, experiência administrativa, conhecimento técnico-profissional, perspicácia tática e estratégica e, a mais importante, a percepção política para defender os interesses do Império quando afastados da Grã-Bretanha, agindo independentemente em uma época em que as comunicações eram difíceis e problemáticas.

Alguns almirantes assumiam funções administrativas em terra, arsenais, bases e colônias britânicas espalhadas ao redor do globo. Existiam também funções específicas no Almirantado, geralmente completadas por oficiais gerais nos últimos postos, em razão de suas conexões políticas e seus desempenhos profissionais. Um exemplo clássico desse caso foi o do Almirante Lorde John Jervis, primeiro Conde St. Vincent. Em 1797, quando comandava uma divisão de navios, em frente às costas espanholas, com a missão de impedir a saída de navios franceses e espanhóis do Mediterrâneo para se agregarem aos navios franceses de Brest para a projetada invasão da Grã-Bretanha, Jervis interceptou uma divisão espanhola que se encontrava perto do Cabo São Vicente. Irrompeu então um

combate naval que ficou conhecido na história naval como Batalha do Cabo São Vicente, com uma estrondosa vitória de Jervis. Nelson, inclusive como comodoro, teve uma participação destacada nesse combate naval. Pela atuação de Jervis nessa batalha, ele foi alçado ao pariato, recebendo o título de Conde St. Vincent. Por suas qualidades de liderança e desempenho profissional, Jervis foi designado primeiro lorde do mar entre 1801 e 1804.<sup>62</sup>

A partir das guerras anglo-holandesas no século XVII, a RN foi dividida em três esquadras, que receberam cores designativas. A esquadra mais antiga foi chamada de esquadra vermelha. A seguinte, de esquadra branca, e a mais moderna, de esquadra azul. Os almirantes dessas esquadras hasteavam seus pavilhões de cores nos topos dos mastros de seus navios capitânicas. Como as esquadras eram divididas em divisões comandadas por almirantes mais modernos, as cores acompanhavam seus chefes; assim, uma divisão da esquadra vermelha comandada por um contra-almirante também tinha seu pavilhão de cor vermelha hasteado no mastro de seu navio capitânia.

Existiam então três postos de oficiais-gerais. O mais moderno e primeiro posto do almirantado era o de contra-almirante<sup>63</sup>, seguido de vice-almirante<sup>64</sup> e de almirante<sup>65</sup>, o posto mais antigo e máximo da hierarquia. Assim, pode ser percebido que existiam inicialmente nove postos de oficial-general na RN, acrescida de outro posto em 1805, na sequência a seguir determinada:

62 Ibidem, p. 47.

63 Em inglês, *rear-admiral*, ou almirante da divisão de ré da esquadra (*rear division*).

64 Em inglês, *vice-admiral* ou almirante da divisão de vante da esquadra (*van division*).

65 Em inglês, *admiral* ou almirante comandante da esquadra, normalmente localizado no centro.

<b>Terminologia em português</b>	<b>Terminologia em inglês</b>
Almirante de Esquadra	<i>Admiral of the Fleet</i>
Almirante da Esquadra Vermelha – a partir de 1805	<i>Admiral of the Red</i>
Almirante da Esquadra Branca	<i>Admiral of the White</i>
Almirante da Esquadra Azul	<i>Admiral of the Blue</i>
Vice-Almirante da Esquadra Vermelha	<i>Vice-Admiral of the Red</i>
Vice-Almirante da Esquadra Branca	<i>Vice-Admiral of the White</i>
Vice-Almirante da Esquadra Azul	<i>Vice-Admiral of the Blue</i>
Contra-Almirante da Esquadra Vermelha	<i>Rear-Admiral of the Red</i>
Contra-Almirante da Esquadra Branca	<i>Rear-Admiral of the White</i>
Contra-Almirante da Esquadra Azul	<i>Rear-Admiral of the Blue</i>

A escala hierárquica era longa a partir de contra-almirante, sempre por antiguidade. Quando um almirante da Esquadra Vermelha ascendia a almirante de esquadra ou quando falecia, automaticamente abria-se uma vaga, e um almirante era promovido por antiguidade a almirante da Esquadra Vermelha, abrindo uma vaga de almirante da Esquadra Branca e assim por diante, seguindo até o contra-almirante da Esquadra Azul, que abria uma vaga para um capitão ascender ao almirantado. Só existia um almirante de esquadra na RN; os demais postos mantinham-se com os efetivos completos, conforme as necessidades em caso de guerra e paz, utilizando-se o conhecido processo de *half pay*. Os almirantes mantinham-se sempre em atividade, e sua graduação era mantida até o seu falecimento.

Um caso excepcional de longevidade na RN foi o do Almirante de Esquadra Provo Wallis. Nascido em 1791, Provo entrou para a RN em 1800, com apenas nove anos de idade, como um jovem *midshipman* e *gentleman*. Em 1813, ele era tenente,

sendo promovido por atos de heroísmo a comandante nesse mesmo ano.<sup>66</sup> Em 1819, foi promovido a capitão; em 1851, a contra-almirante; em 1857, a vice-almirante; em 1863, a almirante, já contando com 72 anos, sempre em atividade. Em 1877, foi promovido a almirante de esquadra, já com quase 87 anos, em *half pay* naturalmente, pois a idade já pesava bastante. O mais interessante é que Provo continuava na *Navy List* como *half pay*, podendo ser chamado a qualquer momento pela RN. No seu centésimo aniversário, Provo continuava lúcido, escrevendo e lendo com facilidade, sendo festejado não só na RN como em todo o Reino Unido como um dos sobreviventes do período de Nelson. Faleceu um ano depois, com 101 anos de idade, tendo sido um dos últimos almirantes de esquadra do período a vela na RN.<sup>67</sup>

As responsabilidades de um almirante em comando no mar eram grandes. Ele era responsável pela sua divisão de navios e por guiá-los com eficiência em combate, procurando sempre destruir o adversário.<sup>68</sup>

66 Durante uma ação na Guerra de 1812 contra os EUA.

67 LEWIS, op. cit. p.184.

68 Foi exatamente nesse aspecto que o Almirante Sir John Byng falhou, sendo levado a corte marcial e a posterior fuzilamento (ver *RMB* do 3º trimestre – 2ª parte).

Era esperado também que ele tivesse capacidade de representar diplomaticamente a Grã-Bretanha, principalmente em locais onde inexistiam embaixadores ou cônsules britânicos. Como o sistema lidava com capitães que reconhecidamente estavam despreparados para assumir uma função de mando como contra-almirante da Esquadra Azul?

Em razão da rigidez hierárquica, o Almirantado não poderia preterir-lo na promoção, uma vez que a antiguidade era o critério no avanço profissional, no entanto poderia promovê-lo a contra-almirante da Esquadra Azul e colocá-lo em *half pay*, aguardando futura comissão<sup>69</sup>. Ao mesmo tempo, se o sistema desejasse promover um capitão mais moderno na *Navy List*, ele promoveria os capitães mais antigos e os colocaria em *half pay*, permitindo a promoção desse oficial a contra-almirante da Esquadra Azul. Esse expediente foi utilizado pelo Almirantado para promover Nelson a contra-almirante. O sistema de esquadrões por cores subsistiu na RN até 1864, quando foi descontinuado e a bandeira de cor branca adotada para todos os navios de guerra. A cor vermelha denotou, a partir daquele instante, os navios da Marinha Mercante.<sup>70</sup>

Apesar de as promoções serem por antiguidade, existia o patronato de alguns almirantes com capitães promissores, o que para o sistema não era uma atividade danosa, pois os capitães eficientes eram logo percebidos pelos seus chefes imediatos, almirantes, que queriam promovê-los e engajá-los como seus assistentes, comandantes de divisão, com a certeza de que contariam com almirantes leais e competentes.

As acomodações dos almirantes a bordo de seus navios capitânicas ficavam na popa, constando de uma cabine de trabalho com varanda, um camarote de dormir com sanitários próprios e uma cabine de refeições, atendidas por serventes, cozinheiros, secretário e auxiliares. Os almirantes tinham sempre, assim como o comandante do navio, um fuzileiro real zelando por sua segurança. Em navios de 1ª classe, normalmente as acomodações do almirante ficavam no convés abaixo do comandante e acima da praça-d'armas dos oficiais.<sup>71</sup>

O que se esperava de um almirante durante o combate? Primeiro, que agisse como *gentleman*, defendendo sua honra, sua dignidade e a Grã-Bretanha. Segundo, que se posicionasse no tombadilho próximo do comandante para que fosse visto por todos os marinheiros, exposto a todos os perigos do combate. Por essa postura, Nelson acabou sendo localizado por um atirador francês durante a Batalha de Trafalgar e alvejado mortalmente. Em terceiro, era fundamental que o almirante mantivesse frieza na ação, de modo que a eficiência e o moral fossem mantidos em combate. Em quarto lugar, era primordial que o almirante não demonstrasse nenhuma hesitação, temor ou preocupação. E, por fim, esperava-se que tomasse as decisões táticas com critério e objetividade, sendo que o mais importante era a vitória. Se ele procedesse conforme o apontado e não obtivesse a vitória, esperava-se que ele pelo menos salvasse o maior número de navios subordinados a ele e apoiasse aqueles avariados, impedindo a sua captura pelo inimigo<sup>72</sup>. Porém nada substituía a vitória.

69 Pejorativamente, esse almirante era chamado de contra-almirante da Esquadra Amarela ou almirante amarelo. Fonte: LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 99.

70 HICKOX, op. cit. p. 28.

71 No caso de navios de 1ª classe, como o *HMS Victory*. Fonte: LONGRIDGE, Nepean. *The anatomy of Nelson's ships*. Hertfordshire: Model and Allied Publishing, 1977, p. 20.

72 FREMONT-BARNES, Gregory. *Nelson's Officers and Midshipmen*. op. cit. p. 57.

Um exemplo típico de como deveria se comportar um *gentleman* almirante é descrito por William Smith, de 21 anos de idade, servente do Almirante Cuthbert Collingwood, segundo no comando de Lord Nelson durante a Batalha de Trafalgar. Smith afirmou que Collingwood falava calmamente durante a fase mais árdua do combate, dizendo:

Em nenhuma ocasião pude observar uma pequena mudança de sua maneira de proceder usual. Isso me impressionou tanto que não se apagará de minha mente. Eu me pergunto como uma pessoa

cuja mente estava absorvida com tantas coisas importantes poderia, com a maior calma e equanimidade, perguntar gentilmente como eu estava me sentindo e falar de assuntos comuns como se nada importante estivesse acontecendo.<sup>73</sup>

A RN esperava exatamente esse tipo de reação de um *officer and gentleman* almirante da força durante o combate.

Em próxima edição da *Revista Marítima Brasileira*, serão discutidas a carreira e a vida das praças que compunham as tripulações dos navios da Royal Navy no século XVIII.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História da Marinha da Inglaterra; História marítima; Nelson, Horatio;

<sup>73</sup> Ibidem, p. 56.