

A MARINHA REAL BRITÂNICA NO TEMPO DE HORATIO NELSON: A vida cotidiana e as táticas de combate

(Parte IV – final)

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

SUMÁRIO

A vida cotidiana e a rotina a bordo dos navios da Royal Navy (RN)
A medicina a bordo dos navios da RN
Disciplina e punições nos navios da RN
A tática e o modo britânico de combater
Conclusão

A Marinha Real britânica à qual Horatio Nelson se agregou em 1771 era um instrumento de política externa da Grã-Bretanha (GB) com rotinas, procedimentos e táticas que a faziam, apesar das inúmeras deficiências, uma máquina eficiente.

O que se pretende discutir neste artigo derradeiro desta série são alguns desses aspectos, tais como a vida cotidiana e difícil que permeava todos os tripulantes da Royal Navy (RN), o sistema disciplinar violento e arbitrário como a única forma compreensível de controle daqueles homens rudes,

o modo como os doentes e feridos eram tratados pelos cirurgiões, e as táticas de combate que tiveram tanto sucesso contra os adversários, principalmente franceses.

A VIDA COTIDIANA E A ROTINA A BORDO DOS NAVIOS DA ROYAL NAVY

Sem uma organização mínima, um navio de linha do século XVIII não poderia ser conduzido com eficiência em combate. O número de tripulantes era grande, em razão das

* 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. Colaborador assíduo da *RMB*.

atividades realizadas a bordo, principalmente os trabalhos em mastros, velas e canhões, que demandavam grandes guarnições. Naquela época não existia nenhuma automação, e todos os serviços eram realizados manualmente, daí a demanda por grandes efetivos.

Os marinheiros e suboficiais eram divididos em grupos de serviço e designados para tarefas específicas. Eles poderiam servir em certos mastros, abrindo e ferrendo velas, ou em certos canhões, como carregadores e municionadores. Ao primeiro-tenente competia designá-los para essas tarefas, de acordo com as suas aptidões ou as necessidades do navio. Geralmente ele dividia a tripulação em dois ou três grupos de serviço, sendo o primeiro sistema, o de dois grupos, o mais comum; assim, para cada tarefa existiam sempre dois homens, um em atividade e outro descansando.

Os suboficiais e auxiliares não concorriam a esses grupos de serviço. Eram os chamados “permanentes”¹, pois suas funções eram fixas e eles podiam ser requisitados a qualquer momento, independentemente dos grupos de serviço. Normalmente não trabalhavam à noite, a não ser que fossem requisitados em emergência ou quando fossem tocados “postos gerais” para a tripulação. Faziam parte desse corpo o mestre disciplinador e seus auxiliares, o armeiro, o mestre do navio, o carpinteiro chefe, cozinheiros, secretários de oficiais e alguns outros suboficiais com tarefas específicas. Em uma fragata de 36 canhões existiam 12 permanentes para cada

grupo de serviço. No total, esse grupo variava entre 7% e 10% da guarnição.²

Outro conjunto de marinheiros era o dos gajeiros³, com mais adestramento e composto de marujos com melhores condições físicas e técnicas. A esse grupo cabia a manobra de velas nos três mastros principais do navio, o traquete à vante, o grande no centro e a mezena à ré. Por serem os melhores marinheiros disponíveis, trabalhavam as velas nesses três mastros, a 20 ou 25 metros de altura, muitas vezes em mares bravios e em condições adversas. Requeriam-se coragem, sangue frio, boas condições físicas e arrojo para essas funções. Os mais jovens normalmente guarneciam as vergas⁴ mais altas dos mastros. Seus números variavam conforme a classe do navio. Em uma fragata com 36 canhões, existiam 12 gajeiros no traquete, 13 no grande e nove na mezena em cada grupo de serviço. Existiam suboficiais que eram os encarregados do traquete, do grande e da mezena.⁵

Outro conjunto era o dos gajeiros⁶ dos gurupés⁷ que, por serem mais velhos e pesados, trabalhavam na parte de vante do navio, sem ter que subir nos mastros como os gajeiros do conjunto anterior. Eram considerados bons marinheiros, no entanto não possuíam as virtudes e o vigor dos jovens. Além dos gurupés, trabalhavam também nas âncoras do navio. Seu número variava: em uma fragata de 36 canhões existiam dez gajeiros dos gurupés para cada grupo de serviço.

Outro conjunto de marinheiros era o dos marinheiros de ré⁸ que, por sua pouca experiên-

1 Em inglês, *idlers*.

2 FREMONT-BARNES, Gregory. *The Royal Navy 1793-1815*. Oxford: Osprey, 2007, p. 21.

3 Em inglês, *topmen*.

4 Vergas eram pedaços grandes de madeira que se fixavam nos mastros em ângulos retos para suportar as velas do navio.

5 FREMONT-BARNES, Gregory. *The Royal Navy 1793-1815*. op. cit. p. 21.

6 Em inglês, *forecastle men*.

7 Gurupés é considerado também um mastro. Prolonga-se pela proa do navio, em uma inclinação aproximada de 35 graus. Fonte: PIOVESANA, Alberto. *Noções Básicas sobre Navios a Vela*. Rio de Janeiro: Fundação de Estudos do Mar. p. 35.

8 Em inglês, *afterguard*.

cia, atuavam à ré do navio, no tombadilho e na popa. Apesar de sua pouca prática, esse grupo era formado, em sua maioria, por *landsmen*⁹ mais antigos conduzidos por marinheiros especializados ou ordinários. Podiam cooperar com os gajeiros em caso de necessidade. Em uma fragata de 36 canhões, existiam 14 marinheiros de ré em cada grupo de serviço.

Outro conjunto era o dos marinheiros recrutas,¹⁰ formado, em sua maioria, por *landsmen* sem nenhuma experiência a bordo, normalmente recém-embarcados. Realizavam os piores e mais trabalhosos serviços como limpadores, carregadores de peso, transportadores de munição e em faxinas gerais no navio. Em uma fragata de 36 canhões, existiam oito marinheiros em cada grupo de serviço.

Quanto à organização administrativa, ela era dividida em relação ao número de tenentes a bordo. A tripulação era dividida igualmente em número de membros da guarnição pelos tenentes que tinham a responsabilidade de zelar pela saúde e pelo bem-estar de seus homens, incluindo a situação sanitária e o impedimento da bebida generalizada a bordo. Eram organizadas inspeções periódicas pelos tenentes, *midshipmen* e suboficiais para verificar essas condições gerais, e qualquer anormalidade era reportada para o julgamento do comandante, única autoridade investida para punir a tripulação.

A rotina diária pouco diferia da rotina dos navios a vela do século XVI. A tecnologia naval avançara pouco naqueles 200 anos de atividade marítima. Quando navegando, o dia típico em um navio da RN começava cedo, ainda de madrugada, quando os contramestres acordavam os marinheiros que entrariam de serviço às 8 horas da manhã. Após o des-

pertar, esses marinheiros arrumavam suas cobertas e limpavam os conveses pouco antes do café da manhã, que ocorria por volta das 7 horas. Essa era uma boa ocasião para as conversas entre os marinheiros, e os comandantes tendiam a deixar seus subordinados à vontade nesse período, só os interrompendo em caso de emergência. Esse café da manhã durava cerca de 45 minutos. Das 8 às 12 horas entrava um grupo de serviço em atividade nas velas e cabos, enquanto o outro grupo realizava atividades de manutenção e limpeza. Os períodos de serviço iam de 8 às 12 horas, depois das 12 às 16 horas, seguido de 16 às 18 horas, 18 às 20 horas, ou o primeiro quarto noturno, quando um grupo podia descansar, das 20 à 0 horas, de 0 às 4 horas, e das 4 às 8 horas¹¹, recomeçando novamente o dia. Não existiam horas livres para nenhum dos dois grupos de serviço, exceto à noite e quando ordenado pelo comandante, normalmente aos domingos. O propósito era a manutenção do navio e preparação para o combate, sendo normal a monotonia em travessias longas. Existiam funções importantes no serviço de bordo, como timoneiros e vigias que mantinham o navio no rumo e verificavam a aproximação de outras embarcações.

Às 11 horas ocorria uma grande inspeção diária conduzida pelos oficiais e *midshipmen*. Ao meio-dia, os oficiais e *midshipmen* faziam observações do sol para corrigir as posições astronômicas do navio e, dessa maneira, a sua derrota. Durante a manhã e grande parte da tarde, eram também conduzidos exercícios de armas portáteis, de marinharia e de artilharia. Caso estivessem em companhia de outros navios, existiam exercícios de bandeiras coordenados pelo almirante e

⁹ Ver artigo anterior da RMB.

¹⁰ Em inglês, *waister*.

¹¹ Em inglês, esse período de 4 às 6 horas e de 6 às 8 horas era chamado de *dog watch*, de modo a criar variedade e impedir que os períodos se repetissem para os tripulantes. Fonte: LAVERY, Brian. *Nelson's Navy. The Ships, Men and Organization 1793-1815*. Annapolis: Naval Institute Press, 1989, p. 200.

seus auxiliares. Logo depois era servido o jantar, por volta das 14 horas, e essa ocasião era a mais agradável parte do dia. As mesas eram servidas pelos cozinheiros, e as conversas durante a refeição levavam cerca de uma hora. Nessa ocasião servia-se rum, o que era uma esperada oportunidade para relaxarem. Os dois ou três grupos jantavam juntos, com exceção daqueles serviços que não podiam ser rendidos, como timoneiro e vigias. Existia, ainda, às 16 horas, uma sopa servida à tripulação, acompanhada de uma pequena dose de rum.

A comida a bordo dos navios da RN era a principal preocupação de toda a tripulação, além das doses de cerveja e de rum. De uma maneira geral, a comida era ruim. Às segundas-feiras, terças-feiras, quintas-feiras e domingos, os marinheiros comiam uma libra de porco ou carne, sempre salgados

para conservação. Nos demais dias servia-se peixe seco. Existiam também biscoitos secos duros feitos de pão, no qual era comum encontrarem-se vermes, em razão do tempo de exposição dessas guloseimas. Esses biscoitos, por serem duros demais, irritavam a gengiva e amoleciam os dentes dos tripulantes. Servia-se também pequena quantidade de cerveja, vinho, *brandy* ou rum por dia. A água era racionada e logo se deteriorava. O que normalmente se fazia era filtrá-la, a cada vez que fosse usada, em pedras levadas nos barris, o que melhorava um pouco o seu

gosto. Algumas vezes se utilizavam manteiga e queijo, dependendo da extensão das viagens. Frutas eram bem-vindas quando se chegava em portos nas Índias Ocidentais, na América, na África e nas Índias Orientais, pois evitavam doenças.¹²

As principais diversões dos marinheiros eram contar histórias navais, principalmente para os *landsmen* que embarcavam pela primeira vez, e cantar canções populares acompanhadas de violinos¹³, fato que poderia ocorrer inclusive no período noturno.

Depois do jantar, o navio era preparado para a navegação noturna, ocorrendo o silêncio às 20 horas, no verão, e às 21 horas, no inverno¹⁴. Todas as luzes eram extintas à noite, de modo a se evitar incêndio e a indicar a posição do navio aos inimigos. O mestre disciplinador era o responsável em enfatizar esse requisito. Os grupos de serviço eram

rendidos à 0 hora e às 4 horas, e a rotina cumprida logo após esse horário e um novo dia começava. Essa era a rotina básica de um navio da RN na época de Nelson.

A MEDICINA A BORDO DOS NAVIOS DA RN

A saúde era fundamental para manter tanto o moral como a eficiência do navio em combate. O próprio Nelson disse que “a grande coisa em todo o serviço militar é a saúde”¹⁵. O maior responsável pela

A saúde era fundamental para manter tanto o moral como a eficiência do navio em combate

★ ★ ★

A medicina do período era rudimentar e muitas vezes bárbara

12 HICKOX, Rex. *All you wanted to know about the 18th Century Royal Navy*. Bentonville: Rex Publishing, 2005, p. 17.

13 LAVERY, Brian. *Life in Nelson's Navy*. Gloucestershire: Sutton Publishing, 2007, p. 49.

14 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 200.

15 Ibidem, p. 212.

manutenção da saúde da tripulação era o cirurgião. Em um navio de linha de 3ª classe, existiam dois auxiliares que o ajudavam nas atividades diárias.

Além das tarefas sanitárias a bordo, o cirurgião deveria manter registros dos tripulantes e informar sempre ao comandante a situação de saúde da tripulação. Os homens recentemente chegados no navio passavam por uma inspeção de saúde, principalmente os convocados compulsoriamente e os provindos do sistema de quotas. Existia no navio uma enfermaria¹⁶, normalmente no castelo de proa a boreste¹⁷, com macas suspensas¹⁸, e dotada de um banheiro, para uso dos doentes lá localizados. Esse local era considerado adequado, pois afastava os doentes dos são que se alojavam nos conveses a meio navio¹⁹; além disso, era ventilado e permitia que aqueles que estivessem com diarreia recorressem a um banheiro privativo.

A medicina do período era rudimentar e muitas vezes bárbara. Não existia penicilina para combater infecções, nem anestesia para aliviar as dores. Como a sociedade inglesa no século XVIII, as condições de higiene eram ruins²⁰, fruto da ignorância e até de superstições. A bordo proliferavam ratos, pulgas, baratas e piolhos, e o cheiro era insuportável. Muitos cirurgiões acreditavam que as doenças eram transmitidas pela respiração dos doentes, os “miasmas”. A expectativa de vida dos marinheiros no período era de 36 anos de idade, e quase todos eram infestados de parasitas que

existiam em suas roupas e macas de dormir, provocando coceiras e irritações²¹.

A principal doença que afligia os marinheiros no século XVIII era o escorbuto, causado pela falta de vegetais frescos. A partir de 1795, foi determinado que os navios levassem limões para o combate a essa doença, o que diminuiu sobremaneira a sua incidência. Doenças infecciosas eram muito temidas, e o tifo foi a pior. Embora as opiniões variassem, a maior parte dos cirurgiões acreditava que roupas sujas, água de má qualidade e “ares ruins” eram as causas dessa doença. Como exemplo, durante o ano de 1797 o cirurgião do *HMS Gladiator* tratou 17 homens com febre, a maioria com tifo, e nenhum com escorbuto.²² Em razão dessas condições, os cirurgiões auxiliavam diretamente os tenentes na preservação das condições de higiene das divisões.

A febre amarela era a mais comum nos trópicos.²³ Era uma doença muito temida por todos, e ocorreram surtos principalmente nas Índias Ocidentais, com trágicas consequências para as tripulações. Uma epidemia entre 1794 e 1796 matou milhares de soldados do exército britânico na região, além de atingir os navios nessa estação. Dos 500 homens a bordo da Fragata *HMS Vanguard*, 120 morreram em razão da febre amarela. O combate a essa doença na época era a sangria, totalmente ineficaz, como se sabe hoje.

Além das doenças contagiosas, ocorriam outras enfermidades que incomodavam bastante os tripulantes. Hérnias eram co-

16 Em inglês, *sick berth*.

17 Na parte direita.

18 Em inglês, *hammock*.

19 Esse arranjo foi criado pelo comandante do *HMS Centaur*, Capitão Markham, ao final dos anos 1790 e se tornou padrão nos navios da RN. Fonte: *Ibidem*, p. 214.

20 Aproximadamente dois terços das crianças nascidas na GB durante o século XVIII morreram antes de completar 5 anos de idade. Fonte: HICKOX, op. cit. p. 39.

21 *Ibidem*, p. 40.

22 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 215.

23 *Idem*.

muns, e o remédio era um cinto de metal usado pelo doente para pressionar o local afetado²⁴. Pode-se imaginar a dor desses sofredores com tal expediente! Reumatismo era também comum, em razão, principalmente, das difíceis condições a bordo, além de doenças psicossomáticas, que atingiam um a cada mil homens no mar, sete vezes mais que a média inglesa no período, em razão principalmente do estresse e das condições insalubres e perigosas²⁵. Os cirurgiões utilizavam intensivamente “sangrias” para “limpar” o sangue, pois acreditavam que o sangue contaminado era substituído por outro limpo pelo próprio organismo.

As doenças venéreas também eram comuns, principalmente depois de se atracar em portos estrangeiros. Por muito tempo o Almirantado acreditou que os marinheiros procuravam se contaminar para fugir dos embarques, e os multava a cada contaminação. Essa prática terminou somente em 1795. O tratamento

para gonorreia e sífilis constava de um preparado de sulfato de mercúrio a ser tomado por 25 dias, complementado por purgantes. Muitos comandantes permitiam a entrada de prostitutas a bordo, de modo a manter os marinheiros nos navios e evitar as constantes deserções. Muitas dessas prostitutas mantinham relações sexuais com diversos marinheiros dias a fio, agravando a transmissão de doenças e infecções. Os cirurgiões tinham dificuldades em manter o controle das doenças nessas circunstân-

cias. O temor das deserções suplantava a preocupação com doenças.

Ocorriam muitos acidentes a bordo dos navios, principalmente quedas de mastros e vergas, com fraturas e hemorragias internas. Se as fraturas fossem graves, muitos preferiam a amputação do membro afetado. Faziam-se suturas de cortes no corpo, no entanto não existia a assepsia, o que podia provocar infecções. Para ferimentos perfurantes, normalmente aumentava-se a área atingida, provocando hemorragia local, de modo a “retirar o sangue contaminado” e depois se procurava retirar o objeto perfurante. Se a perfuração fosse no abdômen,

pouco o cirurgião podia fazer, em razão da contaminação fecal, advindo a morte por infecção generalizada.²⁶

Em combate, a enfermaria era um teatro de horror. No piso, colocava-se areia para absorver o sangue dos feridos e evitar tropeços. Geralmente os ferimentos eram provocados por tiros de mosquetes, que entra-

vam no corpo trazendo sujeira e pedaços de roupa do atingido, contaminando o marinheiro. Outro ferimento comum era o de farpas de madeira que voavam em todas as direções quando um mastro ou convés era atingido por tiros de canhão. Também evoluíam para contaminação e infecção.

Muitos desses ferimentos requeriam amputações. O paciente recebia rum, uísque ou láudano como anestésico, e o cirurgião tinha poucos minutos para realizar a amputação de um membro. Quanto

Em combate, a enfermaria era um teatro de horror

★ ★ ★

Nelson, depois de sua morte em Trafalgar, foi mantido em um tonel de brandy para ser enterrado na Inglaterra

²⁴ Em inglês, *trusser*.

²⁵ Idem.

²⁶ HICKOX, op. cit. p. 41.

mais rápido agisse, melhor, pois diminuía a possibilidade de choque e de maior perda de sangue. Colocava-se também um pedaço de couro na boca do paciente para ele morder, e uma serra era utilizada no procedimento. Algumas amputações levavam no total de quatro a cinco minutos no máximo. Muitos feridos desmaiavam de dor ou morriam de infecção dias depois. As artérias eram cauterizadas.

Durante o combate, os mortos e os membros amputados eram simplesmente lançados ao mar para dar espaço a outros feridos serem operados, com exceção para os oficiais mais graduados, cujos corpos eram conduzidos a seus camarotes para serem sepultados no mar posteriormente.

Nelson, depois de sua morte em Trafalgar, foi mantido em um tonel repleto de *brandy* para ser enterrado na Inglaterra.

A vida a bordo de um navio da RN no período era bem difícil. Basta ver que as deserções eram endêmicas. De que maneira os oficiais conduziam a disciplina dos marinheiros nesses navios?

DISCIPLINA E PUNIÇÕES NOS NAVIOS DA RN

O arcabouço legal para a disciplina naval se baseava nos chamados *The Articles of War*, que foram formulados no período de reinado de Carlos II após a Restauração, sofrendo alterações em 1749 e após a morte do Almirante Byng na Guerra dos Sete Anos, modificando-se, inclusive, o artigo que reiterava a pena de morte para as circunstâncias que o atingiram.

Os *Articles of War* podiam ser divididos em quatro grandes grupos. O primeiro abarcava artigos que atentavam contra Deus e a religião, incluindo ofensas contra o Criador, linguagem ofensiva e profana. O segundo grupo incluía artigos que puniam contra crimes atentatórios ao poder executivo do rei e do governo – nesse grupo estavam listados crimes como espionagem, negligência do dever e manter contato com o inimigo; muitas dessas faltas eram punidas com a pena de morte. O terceiro grupo apresentava artigos que puniam atos que violavam e transgrediam os direitos e as tarefas que os “homens deviam a seus iguais”, incluindo aí assassinato, roubo e furto, muitos passíveis de pena de morte. Por fim, o último grupo

incluía as ofensas militares, tais como recusa de combater o inimigo, negligência ou covardia, também passíveis de pena de morte²⁷.

Existiam diversas brechas nessa legislação que permitiam a livre

interpretação do comandante do navio, que era o único que poderia imputar uma pena a qualquer membro da tripulação. A ele competia o julgamento e a intensidade da pena. Se fosse um comandante justo, a sorte seria da guarnição. Se fosse injusto, azar para todos. A liberdade e o poder imputados a um comandante eram enormes, e isso tinha uma explicação interessante e pertinente. Muitas vezes um navio da RN encontrava-se afastado de sua base por muitos meses, e até anos, submetido apenas à disciplina dos oficiais sob a direção do comandante. As comunicações do século XVIII eram precárias, e a disciplina tinha que ser imposta de qualquer maneira em tripulações geralmente rudes e brutas, pois, caso contrário, degeneraria em

A disciplina naval se baseava nos *The Articles of War*, que foram formulados no reinado de Carlos II

27 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 216.

confusão, desordem e caos. Pode-se compreender essa liberdade de ação, e poucas vezes o Almirantado interferiu nas decisões desses comandantes, interpretando que eles agiram corretamente nos melhores interesses da GB e do rei.

De forma a manter um navio com eficiência, era necessária uma disciplina estrita. Rex Hickox considerava como disciplina em um navio da RN no século XVIII a soma de obediência, competência, lealdade e confiança mútua²⁸. Quando um marinheiro era punido, ele o era porque colocara seus companheiros em perigo e, dessa maneira, o próprio navio. Todos dependiam de todos para conduzir o navio e lutar no mar. Geralmente não existia prisão a bordo, prendendo-se o culposo em ferros e diminuindo suas rações de comida e bebida. Dessa maneira, a chibata²⁹ era o instrumento mais eficiente utilizado naquele período.

Um ponto importante era o tipo de punição por chibatadas que era imposto à guarnição: dura, brutal e rápida. Hoje, ao discutirmos a chibata como um instrumento punitivo cruel e desumano, estamos analisando sob o ponto de vista do século XXI, com valores e cultura ocidental do tempo presente, de respeito aos direitos humanos. Realmente, utilizar-se um instrumento de castigo que

infligia dor ao punido era cruel; no entanto, naquele período toda a comunidade naval dos oficiais e marinheiros considerava esse expediente normal e muitas vezes até necessário. Muitos marinheiros viam a chibata como a única forma de controlar maus elementos que eram negligentes e covardes, expondo suas vidas à morte a todo o momento. A chibata, segundo os marinheiros do período, não era ruim por si só. Ela se transformava em instrumento cruel se fosse utilizada em qualquer falta por comandantes insensíveis, o que não era incomum. Existiam marinheiros que eram contumazes em receber chibatadas e eram normalmente indiferentes

Um ponto importante era o tipo de punição por chibatadas que era imposto à guarnição: dura, brutal e rápida

a essa punição³⁰.

A tripulação gostava de comandantes que fossem justos na punição, que fossem bravos, bons marinheiros e intransigentes com a negligência. Esses marinheiros suportariam qualquer punição provindo desse capitão e o acompanhariam a qualquer ação, pois, para eles, seus atos eram sempre justos. Esses marinheiros, por outro lado, detestavam comandantes pouco exigentes que não exigissem o melhor da tripulação, pois sabiam

que esses capitães os deixariam, na hora do perigo, em situações perigosas, perdendo os faltosos e negligentes. Pior ainda, eles detestavam os comandantes tiranos que

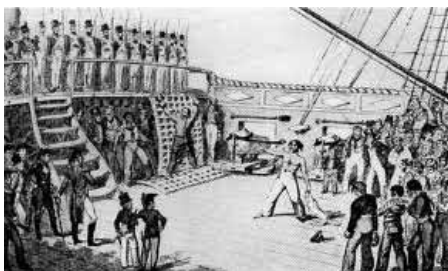


Imagem de uma faina de chibatadas conduzida em um navio de guerra inglês do século XVIII

28 HICKOX, op. cit. p. 23.

29 A chibata era chamada de 'cat of nine tails' ou gato de nove rabos por possuir nove cordas de couro, saindo de um cabo de madeira. Fonte: Ibidem, p. 106.

30 MASEFIELD, John. *Sea Life in Nelson's Time*. 3. ed. Annapolis: Naval Institute Press, 1971, p. 71.

chibatavam todos por pequenas infrações e arbitrariamente. Eles eram não só temidos, mas odiados.³¹

Muitos comandantes não gostavam de utilizar a chibata para corrigir seus faltosos. Um desses casos foi o do capitão, depois almirante, Collingwood, segundo de Nelson em Trafalgar. Disciplinador severo, Collingwood exigia o máximo de seus homens. Todos o temiam. Ele trazia seu navio em perfeita ordem, disciplina e total fidelidade de sua guarnição, utilizando a chibata o mínimo possível. Dizia ele que os seus marinheiros iriam bater continência para um

uniforme que estivesse secando no convés se assim ele determinasse, tal o nível de confiança e respeito que seus homens tinham por ele. Ele raramente chibatava mais que um marinheiro por mês e punia apenas faltas graves, tais como bebedeira a bordo, incitamento ao motim e roubo, com seis, nove e, no máximo, 12 chibatadas.³²

O uso da chibata, assim, era o método mais usual a bordo para controlar a guarnição, em-

bora não fosse tão comum como imaginado. Sua aplicação requeria uma formatura geral assistida por todos. Os chapéus eram retirados da cabeça, o comandante lia a sentença a ser aplicada ao faltoso, indicando o artigo do *Article of War* referenciado na punição, passando a palavra ao faltoso para qualquer justificativa, normalmente declinada. O marinheiro, então, era preso ao mastro, e sua camisa era retirada. O contramestre, então, aguardava ordem do comandante, que determinava “cumpra o seu dever”³³, e as chibatadas eram aplicadas ao faltoso até o máximo de 12 no dia³⁴. A chibata então

era limpa pelo contramestre, retirando-se carne e sangue do punido, e o cirurgião se aproximava para ver as condições do faltoso. Normalmente eram colocados vinagre e sal nos ferimentos, de modo a evitar infecções³⁵. O cerimonial então estava terminado. Logo que possível, o marinheiro

voltava às suas funções rotineiras. O procedimento tinha um efeito intimidador e dissuasório para a tripulação.



Imagem do Almirante Cuthbert Collingwood, Barão de Collingwood, disciplinador severo e brilhante chefe naval

Existiam cortes marciais para faltas graves, tais como as que requeriam penas de morte

31 Idem.

32 Ibidem. p. 72.

33 Em inglês, a ordem era *do your duty*.

34 Muitos comandantes aplicavam mais de 12 chibatadas. Se existisse mais de uma falta, poderia ser transferida a punição para outros dias, até o máximo de cem chibatadas. Fonte: LAVERY, Brian. *Life in Nelson's Navy*. op. cit. p. 52. e HICKOX, op. cit. p. 107.

35 HICKOX, op. cit. p. 24.

Existiam cortes marciais para faltas graves, tais como as que requeriam penas de morte, como motim, considerado a pior de todas e envolvendo oficiais, iniciadas normalmente por uma parte circunstanciada do comandante do navio. Essa corte, depois de reunida, congregava, pelo menos, de cinco até 13 capitães ou almirantes para definir as punições, depois de ouvir a parte ou partes envolvidas no crime. Se o acusado fosse considerado culpado, ele era enforcado, normalmente em seu próprio navio.

Na ocasião, os outros navios surtos no porto enviavam representantes oficiais e marinheiros para testemunhar a execução. Antes de qualquer punição, a sentença de pena de morte precisava ser confirmada pelo Almirantado. Existia a possibilidade da pena ser perdoada pelo rei, o que ocorria algumas vezes. Normalmente levava-se o acusado para o convés para ser enforcado, e, no último instante, o perdão do rei era lido para todas as testemunhas.³⁶ Pode-se imaginar a agonia e desespero do acusado



Imagem de um comandante típico do século XVIII, capitão Thomas Baillie em quadro pintado por Nathaniel Hone em 1779

aguardar até o último momento para o perdão real, que era mantido em segredo até aquele instante. O Almirante Byng não obteve o esperado perdão em 1757. Para o caso de oficiais, a sentença de morte era por fuzilamento.

Existiam casos esporádicos de punições envolvendo deserções ou agressões a oficiais em que não se aplicava a pena de morte, mas sim cem a mil chibatadas,

decididas por corte marcial, o que era um sofrimento atroz para o faltoso. Um marinheiro no século XVIII havia pedido, inclusive, para ser morto em vez de sofrer tal martírio, dizendo: “Estou certo que não poderei passar por essa tortura; preferiria ser sentenciado à morte por fuzilamento ou enforcado na verga”.³⁷ Geralmente essa punição requeria as chibatadas à prestação em diversos navios da RN, 20 em cada um, tomando diversos dias e servindo

como fator inibidor para outros recalcitrantes. Muitos marinheiros que sofreram essa punição morreram no processo.

As deserções eram faltas crônicas nos navios da RN. Presume-se que cerca de 25% das tripulações desertaram naquele período. Entre maio de 1803 e junho de 1805, ocorreram na RN 5.662 deserções de marinheiros especializados, 3.903 deserções de marinheiros ordinários e 2.737 deserções de *landsmen*³⁸, números impressionantes. Esse tipo de falta podia

corresponder de chibatadas até a pena de morte, no caso de reincidências.

As punições aplicadas normalmente eram as seguintes: bebedeira a bordo, a mais comum, 12 chibatadas; reincidência, 12 chibatadas a mais; roubo, 36 chibatadas; sujeira contumaz, 18 chibatadas; dormindo em serviço, seis chibatadas; urinando na popa, 12 chibatadas; ações libidinosas com

36 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 217.

37 Idem.

38 LEWIS, Michael. *A Social History of the Navy 1793-1815*. London: Chatham, 2004, p. 134.

jovens marinheiros³⁹, 48 chibatadas e dois meses de confinamento⁴⁰.

Existia uma punição que envolvia a própria tripulação como executora. O comandante, em vez de mandar aplicar chibatadas no faltoso, transmitia a punição para ser aplicada pela própria tripulação⁴¹. Normalmente envolvia casos de furto. O ladrão era colocado amarrado e sentado em uma banheira puxada no convés principal. Duas filas de marinheiros eram colocadas nesse convés, todos munidos de chicotes de três pontas, e o faltoso passava sentado por essas duas filas apanhando com os chicotes, em um verdadeiro corredor de chicotadas. A severidade da punição variava com os sentimentos dos tripulantes contra esse ladrão. Esse tipo de punição foi abolido em 1806⁴².

Outras punições menos drásticas envolviam redução da quantidade de comida e da ração de rum a bordo (muito temida, pois a bebida era muito apreciada pela guarnição), rebaixamento de posto e diminuição do soldo. Outro sistema muito antipático utilizado a bordo era o uso de pequenas varas de bambu ou cabos solteiros por oficiais, *midshipmen* e suboficiais para chicotear marinheiros que eram lentos ou negligentes nas atividades rotineiras a bordo. Houve alguns casos de marujos e até *midshipmen* que, por terem sido indolentes, foram amarrados no maçame de bordo durante algumas horas. O confinamento também foi utilizado; no

entanto, ele servia para prender com correntes o pé ou a perna daqueles faltosos que aguardavam o julgamento do comandante.

Pode-se observar que as punições eram geralmente severas, assim como a vida a bordo era dura. A severidade das punições variava de navio a navio, dependendo da autoridade maior a bordo, o seu comandante. Alguns comandantes foram acusados de brutalidade; no entanto, suas penas foram brandas em relação ao sofrimento infligido a seus subordinados. No ano de 1881, finalmente a chibata foi abolida na RN, depois de forte oposição da opinião pública na GB⁴³.

A TÁTICA E O MODO BRITÂNICO DE COMBATER

No ano de 1881, finalmente a chibata foi abolida na RN, depois de forte oposição da opinião pública na GB

As tarefas alocadas à RN no século XVIII eram: fustigar as colônias dos adversários apresando seus navios mercantes e atacando suas bases coloniais; defender a ilha contra

a ameaça de invasão pelo mar; proteger as linhas de comunicação britânicas e dos aliados contra ataques inimigos; proteger nacionais estacionados em diversas possessões no império; e mostrar a bandeira em defesa dos interesses britânicos nos mares e oceanos.

Normalmente as fragatas, em razão de sua maior velocidade e flexibilidade, atacavam as linhas de comunicação inimigas, protegiam os comboios de navios mercantes britânicos e engajavam em combates individuais as

39 Em inglês, *attempting an unnatural crime with a boy*, em outras palavras sodomia.

40 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. Op. cit. p. 218.

41 Chamado em inglês 'running the gauntlet'.

42 Ibidem, p. 219.

43 Royal Navy & Marine Customs and Traditions. Disponível em www.hmsrichmond.org/avast/customs.htm. Acesso em: 31 de janeiro de 2011.

fragatas inimigas. Os navios de linha, por terem maiores dimensões, executavam ações de bloqueio e confrontavam a linha de batalha inimiga. Os britânicos, ao engajarem os seus adversários, tinham em mente a destruição efetiva da esquadra inimiga, ao contrário dos franceses, que, premidos por circunstâncias políticas e econômicas, preferiam o engajamento a distância, avariando os mastros e as velas dos ingleses, de modo a impedir a sua perseguição e dificultar as manobras desses adversários.⁴⁴

Geralmente a organização da esquadra competia ao almirante comandante, que tinha a tarefa de compor uma ou duas linhas de batalha com navios da 1ª à 4ª classe. Um navio se posicionava atrás do outro, em distância aproximada de 200 a 300 jardas, estando um grupo à frente sob o comando de um vice-almirante⁴⁵ e outro grupo à ré sob o comando de outro almirante, um contra-almirante⁴⁶. O comandante em chefe da esquadra tinha um grupo sob o seu controle no centro da formatura. As fragatas ficavam fora, de modo a transmitir as comunicações desse almirante aos demais navios na linha e proceder a esclarecimentos à vante da formatura. Utilizavam-se bandeiras com sinais específicos que, quando agrupadas, formavam ordens. Existiam megafones de metal que eram usados para troca de mensagens entre navios próximos um do outro.

Dessa forma, a maioria dos engajamentos entre esquadras adversárias se dava por combates de linha contra linha, podendo ser oblíquas ou paralelas. Cada navio, teoricamente, engajava seu adversário na linha

oposta. O propósito de se engajar pelas laterais era concentrar a artilharia contra o adversário, por boreste ou bombordo.

Os navios eram dependentes do vento reinante, tanto em intensidade como em direção. Aquele que estivesse a barlavento⁴⁷ poderia escolher o tipo e a aproximação para combate, enquanto o que se encontrasse a sotavento⁴⁸ deveria aguardar a aproximação do inimigo ou fugir do combate; assim era vantajoso procurar a chamada “perna do vento” para se colocar a barlavento e ter a iniciativa das ações. O maior desejo de um almirante seria concentrar dois navios contra um adversário⁴⁹, o que se dava, na maior parte das vezes, quando ele se encontrasse a barlavento. Outra manobra desejada era a quebra da linha adversária⁵⁰, desorganizando sua defesa e permitindo a concentração de fogos em ambos os bordos.

Os ingleses, a partir das Guerras Anglo-Holandesas, publicaram as chamadas *Fighting Instructions*,⁵¹ que estabeleciam obrigatoriamente a coluna como formatura de combate. A ideia original era pertinente, pois permitia o controle dos navios por parte do almirante e a concentração de fogos eficiente. Essas instruções permearam o modo inglês de lutar por quase 150 anos e, caso o almirante se afastasse das orientações delas emanadas, suas chances de corte marcial aumentariam. O combate linha contra linha passou a ser o lugar comum no final do século XVII e no século XVIII.

O que deveria ser uma vantagem no século XVII transformou-se em desvantagem

44 HUGHES JR, Wayne. *Fleet Tactics. Theory and Practice*. Annapolis: Naval Institute Press, 1986, p. 48.

45 Vice-almirante relativo ao grupo de navios de vante (van), provindo a expressão vice-admiral em inglês.

46 Contra-almirante relativo ao grupo de navios de ré (rear), daí a expressão em inglês rear-admiral.

47 Direção de onde vem o vento ou bordo da embarcação voltado para a direção de onde vem o vento.

48 Direção contrária de onde vem o vento ou bordo contrário de onde o vento sopra.

49 Em inglês, *doubling the enemy*.

50 Em inglês, *break the line*.

51 O livro de história naval que melhor descreve a evolução das *Fighting Instructions* a partir de 1530 até 1816 foi escrito por Sir Julian Corbett cujo título é *Fighting Instructions 1530-1816* publicado em 1905 pelo Navy Records Society, volume 29.

ao final do século seguinte, em razão do aumento dos navios de linha e das táticas postergadoras francesas, o que começou a impedir a decisão na batalha. De instruções gerais passou-se ao dogma. Nada podia ser modificado. Aquele que ousasse mudar alguma coisa deveria ser punido pelo Almirantado. Segundo o Professor Wayne Hughes, as táticas inglesas simplesmente se “ossificaram”.⁵² Qualquer tática inovadora ou criativa era descartada. O formalismo prevaleceu na RN até que, em 1782, Lorde Rodney se afastou do dogmatismo das *Fighting Instructions* na Batalha dos Santos e obteve brilhante vitória contra os franceses. Naquela oportunidade, ele quebrou a linha adversária, fugindo do combate formal em linha. Em 1794, na Batalha do Glorioso Primeiro de Junho, Lorde Howe também dispensou as normas dogmáticas e derrotou o almirante francês Villaret Joyeuse. Dessa vez, Howe rompeu a linha inimiga por bombordo em diversos pontos, trazendo confusão para a esquadra francesa. As *Fighting Instructions* começavam a ser abandonadas por táticas criativas e por comandantes ousados. John Jervis, em 1797, cumprimentou Nelson por ter explorado novas ideias durante a Batalha do Cabo São Vicente. Foi o sepultamento definitivo das *Fighting Instructions*.

O Professor Hughes indicou que, após a Batalha do Nilo, vencida por Nelson em 1798, cinco pontos cruciais a respeito da guerra no mar afetaram a tática naval.

O primeiro congregava a liderança, o moral, o treinamento, o condicionamento físico e mental, o poder e a permanência na ação, os quais, para ele, eram os elementos mais importantes na guerra naval. Para Hughes, Nelson reunia essas qualidades e por isso teve sucesso na Batalha do Nilo.

O segundo ponto, para Hughes, era a doutrina que servia como base para a liderança e o treinamento, sem que esses fossem dogmáticos. A doutrina indicava um procedimento no caos do combate, embora reconhecesse que “nenhum plano sobrevivia ao contato com o inimigo”. Flexibilidade aproveitando a doutrina. Segundo Hughes, Nelson entendeu que a doutrina era a base necessária para uma boa tática.

O terceiro ponto compreendia a tática e a tecnologia. Nelson entendeu perfeitamente a dependência de uma da outra. Diria Hughes que “conhecer a tática significa conhecer as armas”. Nelson compreendeu muito bem essa máxima e por isso ele prevaleceu.

O quarto ponto indicado por Hughes copiava Julian Corbett, que afirmou que o propósito da guerra era sempre as ações em terra. Lá estaria a decisão. Embora a destruição da esquadra adversária fosse um objetivo pertinente, a decisão em terra deveria prevalecer sobre tudo. Nelson percebeu isso no Nilo. Ao destruir a esquadra francesa em Aboukir, forçou a retirada de Napoleão do Egito.

Por fim, o quinto ponto era utilizar sempre a ofensiva, atacando vigorosamente o adversário. Atacar sempre e rápido, essa era a ação que Nelson procurava constantemente, e por isso teve êxito, segundo Hughes⁵³.

A importância de Nelson no campo da tática e no modo de combater britânico não estava escrita, mas se fundamentava em aplicação prática. Ele não gostava de ordens escritas formais, preferindo reunir seus comandantes de navios, o seu *band of brothers*, e com eles discutir o que desejava, ouvindo, discutindo, aceitando e contes-

52 HUGHES JR, op. cit. p. 48.

53 Ibidem, p. 24.

tando. Ele, ao contrário de muitos de seus colegas almirantes, deixava a critério de seus comandantes subordinados, a iniciativa das ações. Dizia sempre que “nenhum comandante agirá errado se colocar seu navio ao lado de um inimigo”⁵⁴, afirmando, com isso, que a iniciativa dos seus oficiais era incentivada.

Por ter sido único em sua época e em épocas posteriores, Nelson se destacou de seus pares. Sua liderança arrojada e sua personalidade fulgurante, em um momento de perigo para a GB, quando Napoleão ameaçava a integridade britânica, despertaram naturalmente a curiosidade de diversos escritores e historiadores em quererem compreender a Marinha desse herói nacional morto em defesa do rei e da GB.

CONCLUSÃO

Por tudo o que foi discutido nessa série de quatro artigos sobre a RN no tempo de Horatio Nelson, algumas conclusões logo surgem.

A primeira é de que a organização e a doutrina da Marinha visavam à sua função principal, que era o combate no mar e a vitória sobre os oponentes e a defesa dos interesses nacionais em qualquer ponto do globo.

Em segundo lugar, de que a liderança em ações de combate era o aspecto principal e aquele almirante ou comandante que não “defendesse os interesses do rei e do país” estava passível até da pena de morte, como foi o caso do Almirante Byng na Guerra dos Sete Anos.

Em terceiro lugar, de que a RN era um lugar duro, feito para homens rudes, brutais, temerários que enfrentavam as agruras de modo destemido se fossem bem liderados e que tais líderes existiram naquele final de século XVIII e início do século XIX.

Em quarto lugar, o reconhecimento do povo britânico com seus marinheiros que arriscavam suas vidas em locais inóspitos e mares bravios para defender os interesses da GB em qualquer ponto do globo onde fosse necessário.

Em quinto e último lugar, o apoio que o poder político nacional proporcionou ao poder naval da GB de modo a atender às suas necessidades básicas tanto no aspecto logístico como no financeiro, por meio de políticas que tinham perenidade e abrangência necessárias para transformar a RN no mais formidável instrumento nacional no final do século XVIII.

Esse instrumento nacional, a RN, foi o elemento fundamental que defendeu os interesses do já Reino Unido a partir de 1815, quando se iniciou o que se chama hoje em dia de *Pax Britannica*, que perdurou por quase cem anos.

E o que essa discussão tem a ver com a Marinha do Brasil?

Muito tem a ver conosco essa discussão. A Marinha do Brasil nasceu da congregação de duas Marinhas tradicionais e prestigiosas: a portuguesa, com sua organização, sua estrutura e seu pessoal; e a britânica, com sua organização para o combate e espírito ofensivo materializado em almirantes como Cochrane

A Marinha do Brasil nasceu da congregação de duas Marinhas tradicionais e prestigiosas: a Portuguesa e a Britânica

⁵⁴ LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 259.

e Taylor, que nos legaram parte dessa tradição naval. Somos filhos desse tempo histórico.

A Marinha do Brasil é fruto do que foi apresentado, e assim esse assunto muito nos interessa.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História da Marinha da Inglaterra; História marítima; Nelson, Horatio; Organização; Preparo do homem; Comando;