

Dois motins

Helio Leoncio Martins

Vice-Almirante, membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).

RESUMO

A partir da síntese histórica de dois motins deflagrados pelas guarnições dos navios de guerra da Marinha inglesa fundeados nos ancoradouros de Spithead e Nore em 1797, em plena guerra contra a França Revolucionária, o autor introduz um estudo comparativo com as revoltas de marinheiros que ocorreram na Esquadra brasileira em 1910.

PALAVRAS-CHAVE: MOTIM, MARINHA INGLESA; REVOLTA DOS MARINHEIROS DE 1910

ABSTRACT

The author describes two mutinies that broke out in the Royal Navy of the United Kingdom warships anchored in Spithead and Nore in 1797 during the French Revolutionary Wars, and compares these with the sailor revolts that occurred in the Brazilian fleet in 1910.

KEY-WORDS: MUTINY, ROYAL NAVY OF THE UNITED KINGDOM, THE CHIBATA REVOLT OF 1910

INTRODUÇÃO

Abordagem do Tema

Há uma certa confusão entre as palavras motim e revolta. A meu ver não são bem sinônimas, embora os dicionários as equalizem. Para que fique explícito este trabalho, vamos defini-las como as entendo. O motim é um levante de caráter corporativo, normalmente aplicado às sublevações militares. As razões que o causam, e os objetivos a alcançar, contrariam o regime em vigor, quando ele não é considerado mais suportável, e é normalmente desencadeado pelos subalternos contra os oficiais, que representam a autoridade que o aplica.

A revolta é de âmbito maior, nacional, repelindo determinações locais, sociais, econômicas. Quando envolve instituições militares, pode ter início ou compartilhar com motim. Ou transformar-se em revolução que, vitoriosa, traduz-se em mudança total ou parcial do regime político vigente, orientação econômica, status social.

A revolta dos funcionários de uma repartição governamental é capaz de incluir parada pacífica, com cartazes, círculo com mãos dadas, invasão dos escritórios o que, naturalmente, pode evoluir para algo mais sério de convulsão social.

Já o motim militar, quando deflagrado, representa a atitude rebelde de centenas ou de milhares de homens, e agora mulheres, armados, preparados especialmente para aplicar a violência, e, sujeitando-se a uma disciplina rígida, como não existe na vida civil, não cabendo manifestações outras que não o rompimento dessa cerzidura disciplinar, utilizando a *ultima ratio*, que são as armas.

O tipo de elemento humano dos possíveis amotinados é muito peculiar. Voluntário ou não, sob aspecto pessoal é inserido na sociedade, mas, profissionalmente, está à margem dela. Mesmo em tempo de paz, sem que figure perspectiva de sua utilização real, dispensa todas as garantias trabalhistas, férias, horas extraordinárias, fixidez de moradia, greves,



comodidades e, se necessário, folgas em domingos, feriados e à noite. O contrato que tem com a nação inclui cláusula de risco de vida, a qualquer tempo. Ainda luta ele com queixas da sociedade, por considerar que as Forças Armadas representam gasto orçamentário sem retribuição, embora além do preparo difícil a que são submetidas para, a qualquer momento, inesperado que seja, dar seqüência efetiva às suas atividades, também executam, graças à sua situação peculiar, trabalhos paramilitares que cooperam para a evolução social, econômica e científica da nação.

Sendo peculiares, esses elementos também têm que ter tratamento peculiar, tanto internamente, das autoridades de diversos escalões, como externamente do governo. Internamente, ao lado de rígida disciplina, há no relacionamento superiores-subalternos aspectos paternalistas. Uma das obrigações dos comandantes é cuidar de seus comandados, até em seus interesses particulares, à vista de sua fragilidade, com poucas defesas legais. O seu relacionamento é tanto mais importante porque uns devem dirigir os outros em situações de grandes riscos (na guerra), e uma confiança de equipe é imprescindível. Não se trata de patrões e empregados, mas companheiros, apenas separados hierarquicamente, em níveis diferentes, por obrigações funcionais. Isto, em unidades pequenas, exigindo maiores contatos pessoais, é sensível, mas da mesma forma deve existir com chefes afastados, atuando de forma indireta.

Aos governos cabe agir e se interessar para que os militares profissionais não se sintam, mormente em tempo de paz, como elementos de segunda classe, de baixa prioridade no conceito nacional, negando-lhes a consciência de seu valor, de sua utilidade, privando-os dos instrumentos de sua profissão, não lhes concedendo o necessário para uma vida digna, pois as exigências da carreira não lhes permitem ter outra fonte de renda. Se, em vez de lhes ser demandada eficiência no que fazem, e, pelo contrário, serem eles obrigados a lutar para tê-la, isto

os burocratizará, perderão o sentimento de instituição dedicada à Pátria, passando a ser um bando, com insatisfações, exigências, sentimento do dever inferior às vantagens pessoais, mas armados...

Não se pode listar, tabelando, o porquê dos motins. Variam com a época, os hábitos, as circunstâncias. As situações de motim não surgem de repente. O tecido disciplinar vai sendo corroído, e leva algum tempo até ser rompido. Às vezes, quando existe uma causa em andamento, ela passa despercebida mesmo por aqueles que a estão provocando.

Conhecer como se desenvolveram os motins – e o que os motivaram – é uma fonte preciosa de ensinamentos para que as causas sejam evitadas e os movimentos controlados. Quando pesquisava para a elaboração do livro *Revolta dos Marinheiros – 1910*¹ (com o título errado, pois as duas “revoltas” que ocorreram naquele ano tiveram as características de motins, embora ameaçando o Rio de Janeiro), procurei a Royal Navy Library, em Londres, e perguntei sobre o que dispunham sobre o assunto. Recebi dois volumes incluindo relatórios, autos, comentários, cobrindo todos os motins havidos na Royal Navy desde o século XVII. No intróito, um almirante dizia ser publicação de obrigatória leitura dos oficiais e mesmo inferiores, como importante orientador de liderança e direção de subordinados.

A fim de mostrar como se concretizam os conceitos acima, um tanto subjetivos, tentarei analisar em conjunto o maior motim registrado na Marinha Real Britânica (Royal Navy), deflagrado na Esquadra do Canal da Mancha, em 1797, e o da Marinha brasileira em 1910. São épocas diversas, circunstâncias outras, bem diferentes, em navios de tipos incomparáveis, envolvendo elementos humanos, de pouca similitude, mas os movimentos apresentam certa correlação.

O motim britânico desenvolveu-se em duas fases. Foram praticamente dois motins: o primeiro em Spithead, fundeadouro de Portsmouth, e logo a seguir em Nore, na embocadura do Rio Tâmisa. Ambos inicialmente baseados nas mesmas reivindicações,

¹ MARTINS, Helio Leoncio. *Revolta dos Marinheiros – 1910*. São Paulo: Editora Nacional, 1988.

essencialmente com relação ao trato dado às guarnições, no primeiro referindo-se aos ínfimos soldos recebidos, e, no segundo, ampliando-se com outras exigências.

No Brasil também o motim dos marinheiros em 1910 teve duas fases: a primeira, violenta, causada pelos castigos infligidos e o regime de bordo nos novos navios. A segunda foi uma repetição mal feita da anterior, animados os baderneiros pela projeção que este último tivera, mas, desarmados, foram facilmente dominados.

HIERARQUIA NA ROYAL NAVY NO SÉCULO XVIII

Os postos e graduações da Royal Navy no século XVIII eram diferentes dos atuais. Deste modo, sua tradução direta não teria significação. Preferi, neste trabalho, citá-los em inglês, explicando aos quais proxima-mente correspondem na atualidade.

As graduações das praças eram *ordinary seaman*, marinheiro comum; *able seaman*, marinheiro de primeira classe; e *petty officer*, sargento e suboficial. Acima havia o *warrant officer*, o oficial auxiliar, especializado, piloto, artilheiro, carpinteiro, cirurgião, intendente, mestre de marinharia, professor ou capelão.

O posto inicial dos oficiais era o *lieutenant* e o superior, *captain*. O *lieutenant*, de acordo com a função que exercia a bordo, poderia ser primeiro, segundo ou terceiro. O *captain*, conforme sua antiguidade, seria o *pos-captain*. Sua função era de comando. Quando este se exercia em um navio menor, fragata, corveta ou brigue, chamava-se *commander*.

Os oficiais-generais eram, gradativamente, *rear admiral*, contra-almirante; *vice admiral*, vice-almirante; e *admiral*, almirante. Em cada um desses postos, poderiam receber uma das denominações *of red*, *of white* ou *of blue*, o que definia sua posição na linha de batalha.

O *midshipmen* era um jovem, mesmo um menino, que embarcava preparando-se para ser oficial.

A direção da Royal Navy era exercida (e ainda é) pelo Primeiro Lorde civil, que fazia parte do Gabinete (como ministro) e os Lordes do Almirantado, ou do Mar, o primeiro sendo o comandante de operações e os outros quatro, superintendentes do material, pessoal, etc.

FONTES BIBLIOGRÁFICAS

A descrição dos acontecimentos dos motins da Inglaterra baseia-se, principalmente, no livro *The Great Mutiny*, de autoria de James Dungan, editado pela *New American Library*, Estados Unidos da América, em 1967. Para as referências acerca dos acontecimentos no Brasil, utilizou-se a já referida obra deste autor, *Revolta dos Marinheiros* – 1910.

O MOTIM DE SPITHEAD

Cenário

No fim do século XVIII, a Royal Navy era todo-poderosa, enfrentava com galhardia as frotas francesa e espanhola lutando por Napoleão. Havia repelido uma tentativa de desembarque na Irlanda, havendo perigo de uma segunda. A “muralha de madeira” que defendia a ilha era a Esquadra chamada “do Canal”, comandada pelo Almirante Alexander Hood, Barão de Bridport, com 16 naus e 24 navios menores, guarnecidos por 12.500 homens. Bem adestrada, atirava com maior rapidez do que qualquer outra Marinha, tinha os melhores marinheiros. E outras esquadras semelhantes espalhavam-se pelos mares do mundo, no “policiamento” exercido pelo Império britânico.

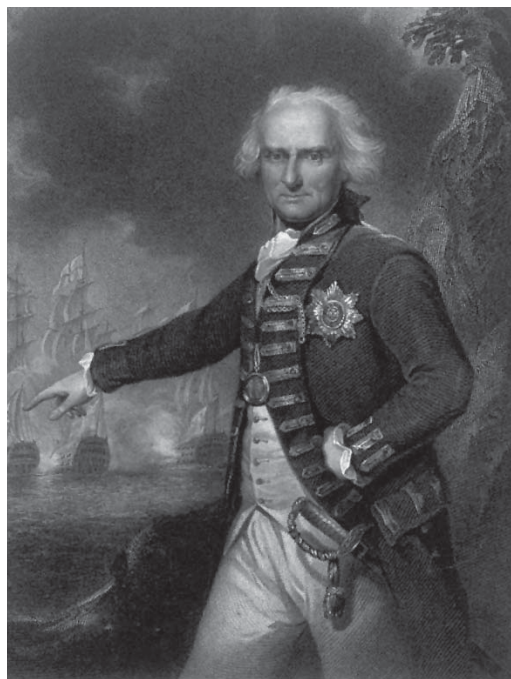


Figura 1. Almirante Alexander Hood, Barão de Bridport, comandante da Esquadra do Canal, em 1797

Esta excelente máquina de guerra, entretanto, era um inferno para os homens que a operavam, reconhecido mesmo na época. Em 1776, um certo senhor Samuel Johnson escrevia que um navio era pior do que uma prisão onde, pelo menos, o ar seria mais puro.

Os navios eram construídos especialmente para dispor do maior número possível de canhões. Os homens que os guarneciam, numerosos, pois tinham que operar simultaneamente com dezenas de canhões e manobrar as velas. Os canhões eram distribuídos por diversas cobertas, as quais, para não ser afetada a estabilidade do navio, com o peso alto representado pelo velame tangido pelo vento, eram bem baixas, forçando a permanência de cabeças inclinadas e pernas em arco de quem as habitava.

O convés dividia-se em dois territórios – a proa era dos marinheiros, a popa dos oficiais. De um tombadilho bem a ré, comandava-se a disposição das velas e o rumo. Em três cobertas (nas naus mais poderosas) posicionava-se a artilharia. Na cobertura mais alta, os canhões de calibre 12 (peso em libras dos projetis), na seguinte os de calibre 24 e na terceira os de calibre 32, isto é, os de maior peso mais abaixo. Essas cobertas serviam ao mesmo tempo de dormitórios, refeitórios e local de estar. E como as licenças eram raras, a fim de evitar deserções, havia marinheiros que permaneciam a bordo, sem pisar terra, por anos. Nos portos, podiam receber mulheres, havendo uma pequena cortina que cobria as macas quando desejavam maiores intimidades. Abaixo da última cobertura, abria-se uma caverna sem iluminação direta (em inglês, *orlop deck*), o cubículo do cirurgião, onde, à luz de lanternas, eram tratados os feridos (aí Nelson morreu...). Mas no mesmo nível ficavam os paióis de munição, de cabos, de velas, de suprimentos, de rum e os grandes tanques de água. Personagens pálidas, curvadas, aí trabalhavam (os *holders*). Mais abaixo, os porões, alagados pela água estagnada dos vazamentos e detritos, eram grande fonte das doenças, quase consideradas normais, pois a elas juntavam-se o artrismo e dores articulares devido à umidade das cobertas e a friagem do convés. O beribéri, causa-

do por falta de vitaminas, já era em parte dominado graças à prática obrigatória de chupar limões (daí os marinheiros ingleses serem apelidados de *limes*). Havia casos do rompimento dos intestinos provocado pela posição debruçados nas vergas para colher velas pesadas com as duas mãos.

Quanto à alimentação, a dieta semanal fixada por homem não era má, dentro das possibilidades da época e a deterioração dos alimentos, que eram renovados a cada seis meses. Isto se os fornecedores não fossem gananciosos e os fiéis que os adquiriam (*pursers*, em inglês) honestos, o que é negado por muitos cronistas. Os alimentos já chegavam a bordo estragados. O pior era a água que, em pouco tempo, tomava tons esverdeados, com suspensões suspeitas. Melhorava com a adição de rum. Uma dose desta bebida (tradicionalmente paga pela bolsa do reinante) era servida à tarde. A descrição acima se refere a uma nau, mas a situação era a mesma nos navios menores, fragatas, brigues, escunas.

Metade dos homens submetidos a este sistema de vida eram forçados a isto. As *press gangs* os recrutavam à força nas ruas, nas tavernas, bêbados ou sóbrios. Inicialmente, a ação dos recrutadores dirigia-se para marítimos experientes, tripulantes dos navios mercantes que, depois de longas viagens, gastavam em bebida o que haviam ganho. Depois de quatro anos de guerra, as esquadras cada vez necessitando mais e mais guarnições, a seleção não se fazia da mesma maneira. Qualquer homem razoavelmente robusto, encontrado só ou em pequenos grupos, era engajado. As *press gangs* erravam muitas vezes, arrastando elementos com funções definidas, famílias organizadas. Às vezes corrigiam o erro, mas nem sempre. Alguns dos recrutados seriam vítimas de denúncias de inimigos, outros indicados por espíões contratados para descobrir pessoal que satisfizesse os gabaritos da Royal Navy.

Havia críticos ásperez desse sistema, mesmo entre alguns almirantes, mas não se os ouvia, porque ele se enquadrava tanto em necessidade premente devido à guerra, como seria tradição antiga na Royal Navy. Houve mesmo permissão legal de serem

recrutados vagabundos, ladrões, vigaristas, tipos sem condições de suporte, o que com certeza piorou o nível das guarnições. Isto fazia parte de uma fixação de cotas de recrutamento que deveriam ser completadas. Com a necessidade de elas serem preenchidas, também foram atingidos elementos de melhor educação que tivessem algum problema com a justiça, tal como condenados por não pagamento de dívidas. Também entre eles vieram os chamados *old jacks*, influenciados pelos ventos da Revolução Francesa, politicamente revoltados, desde os que pleiteavam maior participação eleitoral, aumento do Parlamento ou até a criação de uma República Britânica, substituindo a monarquia.

O profeta e guru revolucionário era um escritor, Tom Payne, e sua bíblia, o *Direito dos homens*, com milhares de cópias baratas, que tinha penetração nas guarnições da Royal Navy. Em um de seus panfletos, clamou ser o pagamento do Exército e da Marinha o mesmo de cem anos atrás, quando as taxas (impostos) eram pouco mais do que um décimo do que eram no final do século XVIII. Mas, naturalmente a parcimônia dos soldos era sentida mesmo pelos elementos não políticos das guarnições.

“HUMILDE PETIÇÃO”

Os escritos de Tom Payne acabaram por ter efeito. Estando a Esquadra do Canal bloqueando Brest, um grupo de marinheiros, a maioria constituída de recrutados pelas cotas, reuniu-se clandestinamente a bordo do HMS *Queen Charlotte*, sob a direção de um marinheiro antigo, Valentine Joyce, da tripulação do HMS *Royal George*, para discutir a maneira de expor suas insatisfações. Valentine tinha um passado rebelde. Fora condenado por sedição, mas, finda a pena, readmitido na Marinha. Os conspiradores decidiram fazer uma petição, fora das tradições e regulamentos da Royal Navy, mas bem humilde, referindo-se apenas à questão dos soldos, a mais evidente. Não partia de uma única guarnição entregue ao seu comandante, mas de todos os navios da Esquadra do Canal, e dirigida aos Lordes do Almirantado. Seria a voz da Marinha fazendo a sua autoridade máxima ouvi-la. Dizia:

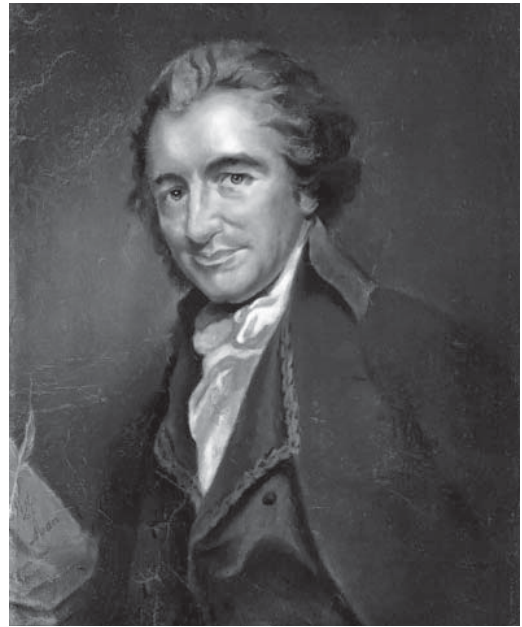


Figura 3. Tom Payne, escritor, autor de *Direito dos homens*

“Aos Nobres Chefes do Almirantado

Em humilde petição dos marinheiros do HMS (...), em nome deles e de todos os outros servindo nas Esquadras de Sua Majestade.

Humildemente assim se dirigem.

QUE os peticionários muito humildemente pedem aos Senhores Lordes que levem em consideração suas queixas, não duvidando que com a sabedoria e bondade dos Senhores Lordes, o façam com rapidez: há dois anos os peticionários viram com prazer ser concedido aumento do soldo do Exército e da Milícia, com provisão separada para suas esposas e famílias – naturalmente esperando que, em troca dessa benemerência, tenha havido melhora na sua experiência. Mas, lamentavelmente, isto não nos favoreceu nem a menor provisão para nossas esposas e famílias.

QUE os peticionários humildemente presumem que sua lealdade ao Soberano é tão conspícua como é a sua não questionável coragem, como as de qualquer homem a serviço de Sua Majestade. E no presente delicado momento, quando a nação os chama a enfrentar

os inimigos, os Senhores Lordes podem imaginar com que maior vigor eles acorrerão para cumprir seu dever, se tiverem a satisfação de saber que suas famílias vivem confortavelmente.

QUE os humildes peticionários pedem aos Senhores Lordes que levem em consideração o tempo no qual os presentes soldos foram fixados, que foi no reinado de Carlos II. Naquele tempo os soldos eram suficientes para suportá-los e às suas famílias confortavelmente, o que não é no presente com o aumento dos preços do que é necessário à vida que chega a 30%.

Os peticionários confiam na bondade de Senhores Lordes imploram que considerem este assunto e concedam o que se pede, como a sabedoria e a bondade dos Senhores Lordes compreenderão."²

Nos primeiros dias de março de 1797, dezenas de cópias da petição foram distribuídas pelos navios, utilizando os escaleres dos comandantes ou barcos de suprimento, sem que fossem detectadas pelas autoridades, recebendo a comissão que o redigiu comentários favoráveis e de apoio. Três navios, HMS *Minotaur*, *Impetuose* e *Glory*, pediram que se acrescentasse à petição frases mais radicais como estarem as famílias "passando fome". A guarnição do HMS *London* achou a petição generosa e a intenção nobre. Lembavam, contudo, que não caberia aos lordes a determinação do aumento de soldos, sendo isto função do Parlamento. Apoiavam o movimento desde que não houvesse desordem e tumulto.

Os líderes no HMS *Queen Charlotte* decidiram não enviar a petição diretamente ao Almirantado, com receio de ela ser desviada. Preferiam fazê-lo por intermédio do Almirante Richard Earl Howe, que era o efetivo Comandante da Esquadra do Canal, tendo sido substituído por Bridport ao se licenciar para tratamento em Bath de dolorosa gota (a moléstia dos almirantes). Howe havia sido o vencedor em 1794 do "Glorioso Primeiro de Junho". Era admirado e amado pelas guarnições que o consideravam amigo dos marinheiros, chamando-o carinhosamente de *Black Dick*. A ele foi entregue a petição a 7 de março.

Como mais tarde disse, Howe achou as cópias que lhe chegaram às mãos todas escritas pela mesma pessoa e sem assinatura, podendo, assim, terem sido obra de um único descontente. Hesitou, mas, a 22 de março, indo pela primeira vez a Londres, foi visitado por um lorde do Almirantado a quem mostrou o que tinha recebido, e ambos resolveram levar a petição ao Primeiro Lorde civil, Lorde Spencer.

O Almirantado tinha outras preocupações acima da petição. Havia a notícia de que os fornecedores da Royal Navy não mais fariam as entregas por falta de pagamento. E o Secretário do Estado, Duque de Portland, a quem cabia a segurança interna e a Justiça, estava às voltas com os agitadores de uma "London Correspondence Society" que freqüentava as bases navais.

Em fins de março, a Esquadra voltou a Spithead – fundeadouro de Portsmouth – para reabastecimento. Os escaleres que iam de um navio ao outro continuavam a distribuição de cópias da petição e mantinham a ligação entre os líderes que estudavam a próxima ação. Diversas semanas haviam se passado desde a entrega da petição e nenhuma resposta tivera. A ansiedade e o desapontamento estavam irritando os peticionários. Para fortalecer o movimento falava-se em obter juramentos de solidariedade, demonstrando a crescente insatisfação.

OS AMOTINADOS E SEUS "DELEGADOS"

No dia 13 de abril de 1797, quinta-feira da Semana de Páscoa, deram-se dois fatos em Portsmouth de grande significação para a Royal Navy: Lorde Howe, depois de muitos anos comandando a Esquadra do Canal, com glorioso passado, baixou definitivamente seu pavilhão do HMS *Queen Charlotte*; e sentiram-se os primeiros movimentos do motim que se vinha preparando desde o envio da petição.

O substituto de Howe, Sir Bridport, estava em Londres, cuidando de problemas pessoais. E embora já tivesse tido conhecimento de indícios de movimentos entre os marinheiros, nada informara ao Almirantado. Em

² DUGAN, James. *The Great Mutiny*. New York: New American Library, 1967. p. 65-66.

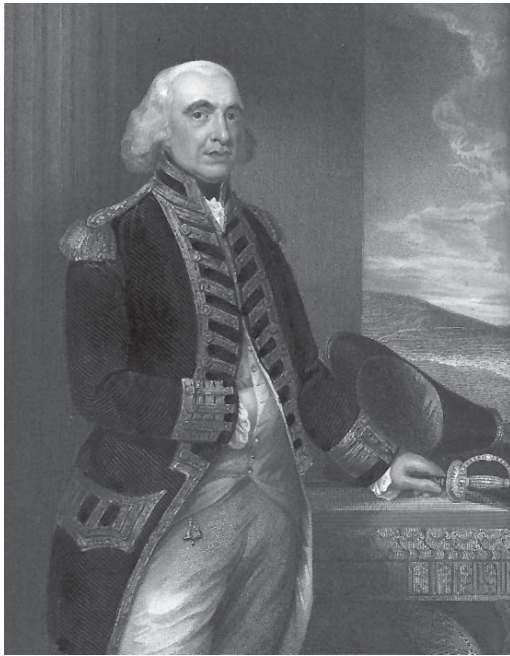


Figura 4. Almirante Richard Earl Howe, o Black Dick



Figura 5. George John Spencer, Primeiro Lorde do Almirantado

sua volta para Portsmouth, da mesma forma não tocou no assunto com seu segundo, Almirante Alan Gardner, com o representante do Almirantado em Portsmouth, Almirante Hugh Seymour e com o Comandante da Base, Almirante Peter Parker.

Mas, neste dia 13, chamou a atenção do *Captain Philip Patton*, encarregado do transporte na área, que tinha como função receber os marinheiros que se apresentavam, levando-os para os navios de cujas guarnições iriam pertencer, reuniões de marinheiros no convés do HMS *Queen Charlotte*, sem que os oficiais achassem ser aquilo irregular. E ouviu dizerem abertamente que recusariam ir para o mar se a petição não fosse logo respondida.

Havia sido instalado um sistema de comunicações visuais ligando o White Hall (sede do Almirantado) a Portsmouth e Sheerness (pequena vila na margem do fundeadouro de Nore, na embocadura do Rio Tâmis). As mensagens iam sendo passadas de observador em observador, a distâncias nas quais pudessem ser usados telescópios. Com clareza chegavam em dois minutos a Sheerness e em três a Portsmouth. Foi a esse sistema que Patton recorreu, dando a notícia ao Almirantado, aonde chegou à meia-noite.

Imediatamente, os Lordes do Mar foram chamados de suas férias de Páscoa. Na ma-

nã seguinte, mensageiros a cavalo (devido a forte nevoeiro, o telégrafo não funcionou) trouxeram informações de Bridport e Parker. A situação estava chegando a um ápice. Corria a notícia que dois tiros do HMS *Queen Charlotte* dariam ordem para que nenhum navio "suspendesse". Parker queixava-se de Bridport estar meio afastado das notícias. Com razão, mas o almirante tinha mais de 70 anos, saúde desgastada, interesses pessoais, embora com um passado naval respeitável.

No sábado, 15, uma carta foi enviada do HMS *Queen Charlotte* aos outros navios dizendo que estivessem preparados. Um tiro significaria que era o momento dos navios serem dominados, os oficiais neutralizados ou desembarcados. A bandeira vermelha içada no tope do mastro da mezena acompanhada por dois tiros daria início ao motim e era um chamado para representantes de todas unidades se reunirem no capitânia. Nova cópia da petição seria enviada a 17, segunda-feira, diretamente ao Almirantado e ao Honorável Deputado Charles James Fox.

Este último era o único político que abertamente apoiou os marinheiros, e também o que melhor poderia fazê-lo. Como líder opo-
sicionista combatia sem cessar George III e o Primeiro Ministro William Pitt. Depois de uma mocidade não muito virtuosa, tornou-

se depois um crítico poderoso da corrupção reinante entre os privilegiados da Coroa que distribuía em quantidade benesses a nobres pela vida, ou por três vidas, pois passavam para filhos e netos. Alguns, tornados funcionários do Estado, chegavam a ter seus lucros determinados pela Coroa (*officers with profits under the Crown*). O pensamento liberal de Fox acompanhava as idéias francesas e norte-americanas, não desejando, entretanto, a derribada da Monarquia britânica. Não concordava com o fato de só os proprietários poderem votar porque pagavam impostos (no Brasil, os “homens bons”), pois os não proprietários também os pagavam ao comprar sapatos, feijão ou o que fosse. E ajuntava que, como na França, um homem, por se tornar soldado ou marinheiro, não deixava de ser cidadão. Assim, estava pronto a apoiar os marinheiros, pelo que o consideravam um amigo.

Um acontecimento no HMS *Malbourogh* levou os marinheiros a fazer outra exigência. Supostamente vítima de crueldade do comandante e do *lieutenant*, um marinheiro faleceu em consequência de castigos físicos infligidos à revelia de uma pena legalmente aplicada. O inquérito não culpou os oficiais. O desembarque de ambos passou a ser imposto pelos insurretos, além da resposta à petição.

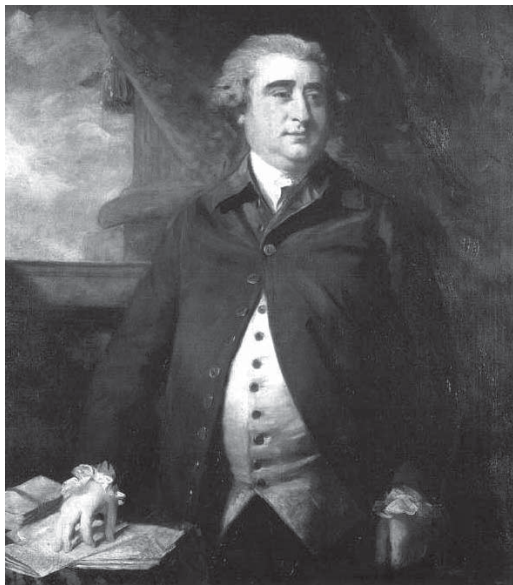


Figura 6. Deputado Charles James Fox, líder oposicionista que apoiou os marinheiros

Nesse ambiente, Bridport sugeriu que o Almirantado não desse ordem para a Esquadra ir para o mar antes de ser solucionada a petição. Não concordaram. Pelo contrário, houve determinação de que oito naus, sob o comando do Almirante Alan Gardner, suspendessem e se posicionassem no fundeadouro da Santa Helena, por fora da Ilha de Wight.

Enquanto isto, uma segunda petição, embora ainda “humilde”, levava a assinatura de um marinheiro de cada navio. E foram eleitos “representantes”, que formavam um “governo”, não nos moldes do parlamentarismo britânico, mas semelhante ao presidencialismo norte-americano. O líder Valentine Joyce fazia o papel de presidente. As autoridades navais ficaram pasmas com essa organização. A idéia que faziam dos marinheiros era de que seriam mentalmente inferiores, simplórios, alegres, leais, naturalmente preguiçosos, pelo que precisavam ser tocados com energia para trabalharem. Eram imprevidentes, o pagamento devendo ser controlado. Com tendência a se embriagarem, sua ida para terra era prejudicial. Enfim, crianças dirigidas e vigiadas pelos comandantes e almirantes. Nada mais errado, ante o que se estava vendo desde a conspiração, que não fora descoberta.

No domingo de Páscoa, 16, foi determinado o cumprimento da ordem do Almirantado, das oito naus suspenderem. Tocado “postos”, com tambores rufando como era prática na época, ninguém se aproximou das adriças nem dos cabrestantes. Alan Gardner mandou formar os homens em cada navio, exigiu, ameaçou, apelou, pediu. Não foi atendido. Foi a primeira manifestação concreta do motim. Os fuzileiros, aos quais caberia fazer cumprir a ordem, aderiram aos marinheiros.

Valentine Joyce chamou os “representantes”, agora denominados “delegados”, ao HMS *Queen Charlotte*, a fim de receberem instruções de como agir na nova situação. O “governo” de Spithead determinou que:

* Os oficiais permaneceriam a bordo. Suas ordens seriam obedecidas, exceto as de “suspender”.

* Os oficiais que praticassem crueldades com os marinheiros (que não

as punições legais) seriam notificados e desembarcados.

* Todas as ordens expedidas seriam por escritos.

* Os marinheiros deveriam prestar juramento à causa.

Para “delegados” foram escolhidos os homens de bom comportamento, excluídos os radicais e revolucionários, com o que se pretendia manter atitudes moderadas. Os *petty officers* e *warrant officers* mantiveram-se neutros.

Ante o que estava acontecendo, Bridport enviou às pressas um almirante, Charles Pole, a cavalo, para comunicar-se com o Almirantado. Levava carta dizendo que ele, Bridport tudo faria para manter a disciplina na Esquadra, mas julgava necessário que a petição fosse logo considerada, e que procurava impedir a criação de atritos que provocassem derramamento de sangue.

Pole chegou ao Almirantado à meia-noite e descreveu a seriedade da situação. Os senhores lordes não se comoveram. Insistiram para que Bridport repetisse a ordem não cumprida de suspender e dissesse que a petição estava sendo estudada. Isto feito não convenceu os marinheiros, que persistiram em não suspender.

Na segunda-feira, um comboio de navios mercantes deveria sair de Newfoundland escoltado pelos HMS *Romney* e HMS *Venus*, que se negaram a suspender. Os “delegados” enviaram à guarnição do HMS *Romney* a seguinte mensagem:

“É desejo da Esquadra que esses navios sigam pacífica e regularmente para o mar com o comboio que ficará a seu cargo. Não será bom para nossa causa que devido a ela haja perigo para o país. Os dois navios devem juntar-se ao comboio na próxima manhã.”³

Para que os navios amotinados soubessem que o “governo próprio” não significava liberdade para fazer o que quisessem, foram penduradas no lais das vergas cordas de enforcar, sinal tradicional de ameaça desse castigo. Muitos pensaram que este aviso se destinasse aos oficiais, mas isto foi logo

desmentido. Contra estes continuava apenas o pedido de desembarque quando tratassem mal os marinheiros ou se manifestassem contra a causa. O comandante do HMS *Duke* desembarcou por mandar raspar a cabeça de um grumete e esconder galões do rum que era servido às guarnições.

Por fim, a evolução da sedição preocupou Lorde Spencer. Não contava com o Rei George III, que ignorava os acontecimentos e caçava veados em uma de suas reservas. O Parlamento não se envolvia, pois Fox não estava presente. Spencer reuniu seus auxiliares mais diretos e decidiu ir a Portsmouth verificar o que realmente havia. Com a chegada do primeiro lorde, fato inusitado, os marinheiros ficaram surpresos e esperançados. Julgavam poder conseguir um acordo, mas, qualquer que fosse, o Parlamento deveria transformá-lo em lei, para assegurar sua permanência, e o rei conceder perdão, pois tinham consciência que, dos 42 artigos de guerra, haviam violado 23, e sabiam que castigos podiam esperar.

Spencer ouviu almirantes e comandantes, mas simultaneamente recebeu nova petição, esta muito mais extensa e exigente. Iniciavam-na ainda humildemente, proclamando os altos serviços prestados à nação desde a Guerra da Independência norte-americana até a atual contra a França, e, em troca, só haviam tido abandono e sofrimento. E alinhavam, numerando-as, as queixas, que ultrapassavam de muito as referentes aos soldados. Estas, eles usavam para abrir a petição. Queriam as famílias vivendo melhor do que na miséria a que eram obrigadas. Depois começava a nova lista:

Primeiro – queriam que as provisões fornecidas fossem elevadas a duas onças por libra e de melhor qualidade.

Segundo – não queriam que a farinha de trigo fosse usada, com seu peso, para compensar a falta de peso da carne fornecida e sim com maior quantidade de vegetais.

Terceiro – que os feridos e doentes nos navios de Sua Majestade fossem tratados cuidadosamente, não faltando nada que lhes fosse necessário.

³ Ibidem. p. 99.

Quarto – que, não havendo exigências da defesa da nação, possam os marinheiros ter a oportunidade de gozar as delícias da liberdade em terra. E quando tenham cumprido seus deveres a bordo, retornando do mar, não haja limites para essa liberdade, e os que a transpõem sejam punidos de acordo com as leis em vigor.

Quinto – que qualquer homem ferido em combate, recebesse seu soldo até ficar curado.

Prometiam que nenhuma queixa mais seria feita. Achavam que nesses pedidos nada havia que não fosse moderado nem injusto para o serviço, podendo ser atendidos pela Nação. E a petição vinha assinada por todos os “delegados”.

Lorde Spencer ficou confuso com o documento recebido. Viera com a intenção de ajustar os soldos, atendendo a anterior petição, e confrontava-se com uma inconveniente e extensa lista de pedidos assinada por um grupo de homens que ilegalmente se chamavam “delegados” da Esquadra e, a rigor, não apresentavam provas de sua competência. Resolveu ignorar a segunda petição. Comunicou os aumentos do soldo mensal que seriam concedidos: 22 a 26 shillings e seis pence para *petty officers* e *able seaman*; 19 a 22 xelins para *ordinary seaman*. Bridport e seus três almirantes subordinados, Colpoy, Gardner e Pole, foram ao HMS *Queen Charlotte* transmitir essa decisão. Recebidos polidamente, os marinheiros prometeram a resposta para o dia seguinte.

Responderam querendo mais um xelim e seis pence em cada oferta. E reiteravam as queixas relativas ao aprovisionamento, exigindo doses completas de rum e cerveja, melhor qualidade dos gêneros, mais vegetais e de forma alguma peso de farinha de trigo substituindo peso de carne.

Essa reação irritou os senhores lordes. Combinaram um contra-ataque. Escreveram que os “delegados” não representavam os marinheiros de Sua Majestade. As provisões fornecidas eram da melhor qualidade. Mantinham a proposta do aumento dos soldos. Se os amotinados ficassem insensíveis a essa oferta liberal e persistissem na atual desobediência, não esperassem qualquer modificação nos soldos e sim “piores conse-

quências”. Tinham uma hora para aceitar o ultimato. Quem voltasse atrás teria “completo esquecimento”. Esta declaração foi escrita e assinada, mas não enviada. Alguns dos presentes achavam que uma radical reação não teria bom resultado. Aquelas exigências não eram gerais, mas saídas de um pequeno grupo de vilões que se apresentavam como representantes de uma maioria de homens de bem. Isso não combinava bem com as observações de Bridport e seus almirantes que sabiam da unanimidade de opiniões e que ninguém parecia estar sendo pressionado.

A resolução do Almirantado foi lida para as guarnições na terça-feira, 18, sem que tivesse nenhum resultado. Na reunião no HMS *Queen Charlotte*, onde se preparava a resposta, estavam presentes os Almirantes Colpoy, Gardner e Pole, que decidiram assisti-la, o que não foi considerado inconveniente pelos marinheiros. Os “delegados” admitiram que gostaram dos termos oferecidos, mas não das ameaças. Gardner sugeriu que fizessem um agradecimento ao Almirantado pelo aumento dos soldos, o que foi aceito! O próprio Gardner redigia o agradecimento quando entraram no compartimento Valentine Joyce e três “delegados” opondo-se ao que se estava fazendo, clamando que nenhum acordo com os oficiais devia ser feito antes de haver um perdão concedido oficialmente pelo rei, lembrando fato anterior, quando os líderes de uma guarnição que se amotinara no HMS *Cullodem* foram enforcados depois de se terem submetido. A maneira como isto foi dito exasperou Gardner, que os invectivou, chamando-os de malandros, medrosos, que não queriam enfrentar os franceses no mar. Os três almirantes foram vaiados, mas não atacados, retirando-se pacificamente!

Nada tendo sido resolvido, e convencido que nada o seria sem o documento de perdão, Lorde Spencer voltou para Londres. Mas recebeu o proposto agradecimento dos “marinheiros e fuzileiros fundeados em Spithead”. Diziam de sua satisfação por ter sido atendida a questão dos soldos, e esperavam o mesmo em relação aos outras queixas e ao perdão, sem o que a Esquadra não suspenderia. E esta era a resposta final e total.

A pedido de Spencer, o Primeiro-Ministro Pitt reuniu o Gabinete. Ouviram Spencer,

aprovaram suas medidas em relação aos soldados e enviaram um memorando ao Rei George recomendando que, em Proclamação, concedesse perdão aos amotinados se eles se rendessem, o que lhes seria dado conhecimento. Feita a Proclamação, impressa uma centena de cópia, foi lida nos navios. Havia ordem de dramatizar a cerimônia. No capitânia, HMS *Royal George*, foi içado o pavilhão de Bridport, os oficiais compareceram em primeiro uniforme e a banda tocou o *God Save the King*.

O perdão seria primacial. Mas alguns “delegados” reclamaram que não houvera resposta para o pedido “total e final”, que, concedido pelo Primeiro-Ministro e pelo Almirantado, dependia da palavra do Parlamento, onde se fazia ouvir a voz de Fox. E havia também a questão do desembarque dos oficiais impopularizados, cuja decisão dependeria de corte marcial. Segunda-feira, 26 de abril, Bridport determinou o abastecimento da Esquadra, como se nada tivesse acontecido. A idéia era mandá-los para o mar, onde os motins seriam mais difíceis. Mas, além da decisão contrária dos marinheiros, o vento soprou contra e as oito naus permaneceram em Santa Helena.

EM PLYMOUTH, “SEGUINDO AS ÁGUAS”

A evolução favorável aos amotinados do movimento de Spithead teve efeitos maléficos nas outras Esquadras. Em Plymouth, estava fundeada a Força Naval sob o comando do Almirante John Orde, constituída por uma dúzia de naus e muitos navios menores, encarregada do patrulhamento do Canal. Lá chegara o HMS *Porcupine*, da Esquadra do Canal, para reparos urgentes. E com ele, notícias do motim de Spithead. No dia 26 de abril, a guarnição do HMS *Atlas* reuniu-se no convés, sem permissão ou conhecimento dos oficiais e, com três “hurras”, respondidos pelas Fragatas HMS *Saturn* e *Magnetic*, declarou-se amotinada. Estando ausente o comandante, o primeiro *lieutenant* perguntou o que havia. Um porta-voz respondeu: “Teremos respeito pelos oficiais, obedeceremos a tudo que ordenarem, exceto suspender, a não ser que haja provas irrefutáveis de inimigos no mar”. E a guarnição já havia es-

tabelecido alguns artigos, os quais não seria prudente desobedecer. Diziam:

“A guarnição do HMS *Atlas* resolveu que neste navio os seguintes artigos sejam obedecidos:

* todos a bordo continuam a respeitar os oficiais e cumprir os deveres de bordo como antes, exceto suspender, a não ser que haja inimigos no mar;

* bebidas alcoólicas não serão permitidas a bordo, e quem se embriagar será punido na forma julgada pela guarnição;

* aceitáveis os termos das concessões feitas às guarnições de Spithead;

* desobediência a esses artigos será punida na forma julgada pela guarnição;

* no caso do navio suspender para Spithead, uma bandeira azul seria içada no mastro grande. Se a mesma bandeira fosse içada no mastro da mezena, significaria chamado para os “delegados” dos navios comparecerem ao HMS *Atlas*.”

Chegou a notícia de Spithead que o motim terminara. Não acreditaram. Três comandantes foram enviados pelo almirante para convencê-los. Mesmo assim duvidaram. Pediram que fosse financiada a ida de alguns “delegados” a Portsmouth. Na volta, informaram que todos os pedidos haviam sido atendidos. Plymouth ficou na mesma paz armada.

Na Esquadra do Mediterrâneo, comandada pelo já célebre Almirante John Jervis, o *Old Jervis*, futuro Marquês de São Vicente, grande disciplinador, só houve um pequeno movimento no HMS *Britannia*, logo dominado, o qual *Old Jervis*, em sua linguagem abrupta, atribuiu “à imbecilidade do comandante.”

Uma Esquadra, a do Mar do Norte, vijava a concentração de navios inimigos na República da Batávia (atual Holanda) que se preparavam, segundo informações, para invadir a Irlanda com tropas francesas. Esta-va esta Esquadra em pior estado do que as outras. Navios desgastados, falta de pagamento, reclusão a bordo, tudo levava a um motim. Deram-lhe, entretanto, um grande

comandante, o Almirante Henry Duncan. Começou procurando corrigir os erros. Conseguiu material para reparar os navios, as guarnições foram pagas de alguns atrasados. O porto de apoio a esta Esquadra, a Base de Yarmouth, no norte, não era local aprazível para licenciamento.

As notícias de Spithead lá chegaram. A 30 de abril, no capitânia, HMS *Venerable*, o almirante foi despertado com “hurras” e encontrou a guarnição reunida no convés sem que houvesse ordem para tal. Já se ouvia “hurras” em um navio próximo, o HMS *Nassau*. Duncan perguntou se teria havido ordem para aquela formatura. Respondido que não, formou os fuzileiros em linha de fogo, mandou que cinco dos homens permanecessem onde estavam, e que os outros dispersassem. Obedecido, chamou-os novamente. Agora que a formatura era legal, como disse, quis saber do que se tratava. Responderam que desejavam saber se iriam gozar das vantagens obtidas em Spithead. Duncan assegurou-lhes que não se preocupassem. Tudo estava resolvido. E dispersou a reunião. A imposição da autoridade, quando só aceitou falar com a guarnição formada legalmente, vencera qualquer dúvida. Tudo estava acabado e em ordem.

A atitude de Duncan influenciou o envio de um memorando do Almirantado aos comandantes das Esquadras do Canal, Bridport; do Mediterrâneo, Old Jervis; do Mar do Norte, Duncan; do Oeste das Caraíbas, Henry Harvey; das Índias Ocidentais, Peter Rainie; e da Jamaica, Hyde Parker. Dizia que, a fim de não se repetir os motins havidos, deveriam ser observados os seguintes cuidados:

- * os oficiais devem se reunir frequentemente com os marinheiros;
- * as licenças em terra dos comandantes e oficiais não devem exceder de 24 horas;
- * os oficiais devem usar uniformes constantemente em terra e no mar;
- * os oficiais devem ler para as guarnições os Artigos de Guerra uma vez por mês;
- * armas e munições dos fuzileiros devem ser mantidas em bom estado, a fim de serem usadas a qualquer instante;

* os oficiais devem prestar atenção nos cortes de carne fornecidos, obedecendo ao regulamento a respeito, não servindo para si as melhores peças;

* os oficiais devem vigiar com atenção os cirurgiões para que não roubem remédios.

Essas ordens não foram bem recebidas pelos destinatários, embora coibissem situações defectivas e bem conhecidas.

Nos primeiros dias de maio os debates no Parlamento foram de extrema violência sobre as concessões feitas aos marinheiros, embora tanto governo como oposição quisessem aprová-las, mas sem conceder vitória política ao adversário. Por fim, o aumento de soldos e a melhora das provisões tornaram-se lei. Isto seria, a rigor, o fim do motim, vitoriosos os marinheiros. Houvera concordância com tudo o que exigiam e ninguém fora castigado.

AÇÃO DOS “DELEGADOS” E A REAÇÃO

As simples concessões no papel não tiraram a autoridade dos amotinados. Seus “delegados” continuaram a ser senhores da situação. Inicialmente apoiaram os líderes para conseguir o que desejavam. Agora se uniam para manter e implementar os seus desejos. Os debates no Parlamento levaram a questão para as ruas. A opinião pública e a imprensa tornaram-se francamente favoráveis aos marinheiros, a parte fraca e sofredora. Almirantes, comandantes, oficiais eram mantidos a bordo, mas inteiramente afastados de qualquer decisão, exceto quando dependiam do conhecimento que só eles tinham. Podiam circular pelo navio, mas se houvesse suspeita que tramavam qualquer reação, seriam presos nos camarotes ou simplesmente expulsos de bordo.

A ordem interna mantida pelos “delegados” era instável. As cordas de enforcar permaneciam presas nos lais das vergas. Os ventos reinantes mudaram, favorecendo a saída dos navios, mas Bridport não se aventurou a dar a ordem porque sabia que não seria obedecida. Em carta ao Almirantado, queixou-se dessa situação amargamente, dizendo que nunca imaginara passar por

tal transe. As ligações com embarcações entre navios eram constantes, independente das ordens ou das proibições dos oficiais. Não havia confiança nas concessões feitas. Disseram os “delegados” do HMS *Queen Charlotte* para um jornal “Nossa opinião é que não há ainda confiança em suas promessas [das autoridades navais]. Chegamos a um entendimento com o Parlamento, que informou estarem sendo devidamente consideradas nossas queixas. Entretanto é prudente manter a mesma liberdade de antes – e não irmos para o mar enquanto tudo não ficar resolvido.”⁴

Até os primeiros dias de maio nada havia melhorado na disciplina dos navios, apesar da aceitação pelo Almirantado das demandas dos amotinados. O perdão real garantia a continuidade do poderio dos “delegados”. A posição em que se encontravam indignava os oficiais. Mas em uma única vez se traduziu em reação sangrenta, com trágicas conseqüências. Na manhã de 8 de maio, o Almirante John Colpoy, a bordo de seu capitânia, HMS *London*, comandado pelo sobrinho, *Captain* Edward Griffith, percebeu movimentos de embarcações entre os navios fundeados em Santa Helena que lhe pareceram suspeitos. Havia recomendações do Almirantado para que qualquer aparência de motim fosse combatida. A fim de evitar perigosa evolução, deu ordem para que a guarnição se reunisse no convés e o comandante lê-se para ela os Artigos de Guerra. Depois, ele mesmo, do tombadilho, dirigiu-se aos marinheiros e perguntou se todos os seus pedidos haviam sido atendidos. A resposta foi sim. Então, juntou o almirante, será melhor para vocês não terem contato com os outros navios, evitando situações que lhes podem trazer dificuldades. Mandou todos para as cobertas. E mais, deu ordem para que se trancasse as passagens para o convés, isto é, aprisionou-os.

As guarnições discutiram a maneira de se libertar. Abriram os barris de rum e se embebedaram, o que foi a única intervenção alcoólica nos motins. Em seguida, forçaram as portas e avançaram pelo convés. Encontraram os fuzileiros em linha de fogo

e os oficiais armados. O almirante deu a ordem pessoalmente: – Atirem. Os fuzileiros não obedeceram, jogando as armas no convés. Os oficiais atiraram. Em pouco, havia alguns marinheiros estirados e sangrando. A guarnição rodeou os oficiais que, sem os fuzileiros, não poderiam resistir. O almirante deu ordem cessar fogo.

Aos brados de “sangue por sangue”, os amotinados avançaram, empunhando as armas deixadas pelos fuzileiros, e se apossaram de um *lieutenant*, Peter Bover. Puxando uma das cordas de enforcar, que continuavam pendendo dos lais das vergas, passaram o laço em seu pescoço e ameaçaram içá-lo. O almirante foi o primeiro a defendê-lo:

– Quem mandou atirar fui eu, sou o único responsável.

Mesmo alguns marinheiros não queriam a vingança.

– É um bravo, diziam.

O almirante juntou:

– Recebemos ordens do Almirantado.

– Queremos vê-las, retrucaram os marinheiros.

Seguiram Colpoy à câmara, onde ele mostrou o memorando do Almirantado: “Os comandantes devem estar prontos para, a qualquer sinal de motim, usar rigorosos meios de impedi-lo e punir os líderes”.

A indignação passou para os marinheiros: – Fomos traídos. O que não era exatamente a verdade, pois o memorando do Almirantado referia-se a situação posterior ao assentimento das petições. Com isto, um conselho formado no momento decidiu manter prisioneiros o *lieutenant*, o almirante e o comandante.

Três marinheiros morreram. O motim teve os seus mártires. As perdas foram sentidas, mas, como é o costume em ocasiões semelhantes, os cadáveres bem utilizados. O enterro, em Portsmouth, foi grandioso. E, nos navios, os ex-amotinados passaram a se armar com sabres de abordagem e ficaram muito mais agressivos em relação aos oficiais. Estes passaram a receber notas não assinadas dizendo: “Senhor, a guarnição solicita que deixe o navio precisamente às oito horas. Todos concordam que ou o senhor

⁴ Ibidem. p. 137.

sai pacificamente ou medidas desesperadas serão tomadas.”

A situação, já bastante difícil, tornou-se insustentável depois desse incidente. E havia informações de que os navios franceses baseados em Brest iriam para o mar, e os preparativos para a invasão da Irlanda estavam adiantados. O Gabinete, altamente preocupado, julgou que a solução estaria na intervenção de uma personalidade forte, que inspirasse confiança simultaneamente ao governo e aos marinheiros. O personagem visado foi o Almirante Richard Howe, de passado ilustre na paz e na guerra. Foi convidado e aceitou imediatamente ter a missão de, como “emissário do rei”, trazer os amotinados à obediência e à disciplina.

A MISSÃO DE HOWE: O FIM DO MOTIM

Lorde Howe, levando consigo Lady Howe, seguiu imediatamente para Portsmouth. Um primeiro cuidado havia sido explicar a Bridport, sem que ele deixasse seu comando, a autoridade de Howe. Lorde Spencer comunicou-lhe a ida de Howe com a missão de trazer os amotinados aos seus deveres e à obediência aos oficiais, tendo-se julgado que Bridport, com os atritos havidos, estava desgastado para tal missão. Pitt também escreveu-lhe no mesmo sentido. Bridport respondeu dizendo que “...nessas situações sempre acontecem fatos que irritam os que detêm altas funções...”⁵, mas que assegurava sua lealdade ao rei.

Howe chegou a Portsmouth na manhã do dia 10 de maio. Alojou a esposa na casa do comandante militar e, dominando os males da idade avançada e as dores de gota, juntamente com os Almirantes Alan Gardner e Peter Parker, seguiu para Santa Helena e abordou o HMS *Royal George*, capitânia de Bridport. Cumprimentou o almirante e pediu que reunisse a guarnição no convés. Muitos dos presentes haviam participado da Batalha do Glorioso Primeiro de Junho, alguns que, feridos, lembravam-se do almirante ir vê-los na coberta, matando-lhes a sede com vinho de sua adega.

Howe não apelou para que os homens seguissem bom caminho, como um pai corrigindo os filhos. Disse-lhes que o rei dera-lhe a incumbência de acordar com eles o perdão e o esquecimento de tudo o que se passara, em condições justas e necessárias para manter o serviço. Tendo sido tornados lei o aumento do soldo e a melhora do aprovisionamento, nada existia que impedisse a obediência aos oficiais e o retorno à disciplina. Depois de horas de argumentação, Howe obteve a aquiescência completa às suas palavras, mas isto só valia para os marinheiros do HMS *Royal George*. Teria que ir aos outros navios.

O seguinte foi o antigo capitânia, HMS *Queen Charlotte*. Lembrou-lhes o seu bom relacionamento no passado. Mesmo antes de sua chegada, a simples referência ao seu nome já influíra na criação de uma atitude de boa vontade. Os “delegados” concederam a liberdade de Colpoy e Griffith, presos no HMS *London*. No fim de seu primeiro dia de trabalho, Howe fizera arriar as bandeiras vermelhas e retirar das vergas as cordas de enforcar nos HMS *Royal George*, HMS *Queen Charlotte* e HMS *Duke*. A atmosfera logo melhorara. A guarnição do HMS *Royal Sovereign* convidou o Almirante Alan Gardner (que tivera uma explosão, vituperando os amotinados) para vir a bordo. Ele aceitou, mas, ao chegar, vendo as cordas de enforcar nos lais das vergas, recusou pisar a bordo enquanto não fossem elas retiradas. Mas Howe deu-lhe ordem de ir ao navio, com ou sem cordas de enforcar.

Nos relatos para Spencer, Howe era otimista, mas ainda havia elementos desconhecidos que procuravam dificultar as negociações, espalhando que o Parlamento não se declarara em definitivo a favor dos marinheiros. O almirante continuava pacientemente (e, com a gota, dolorosamente) a ir de navio em navio falando às guarnições, frisando que o Parlamento nada estava fazendo que perturbasse o andamento das leis aquiescendo aos pedidos dos marinheiros. Em resposta, muitos amotinados expressavam seu arrependimento e esperavam que seus

⁵ Ibidem, p. 160.

bons ofícios levassem ao esquecimento das culpas e garantisse perdão real.

Entretanto, havia um ponto de difícil solução: queriam que o governo concordasse com a lista de nomes de oficiais que apresentavam como culpados de crueldade no tratamento com eles (não na aplicação das rigorosas penas regulamentares, das quais não se queixavam) os quais deviam ser afastados de suas funções. O impasse era constrangedor para Howe. Teria que aceitar que colegas fossem expulsos dos navios, ficando em má situação na Royal Navy. A demissão forçada de um oficial, legalmente, só poderia ser fruto de um conselho de guerra, e não por indicação de marinheiros rebeldes. Ao mesmo tempo, sabia que sem encontrar uma solução a Esquadra do Canal não sairia para enfrentar os franceses. Seria necessária uma reunião com os “delegados”. Ele e o Almirante Parker chegaram ao HMS *Royal William* sendo recebidos com todas as honras. Os “delegados” trouxeram sua lista. Eram 75 nomes, encabeçados pelo do Almirante John Colpoy.

A argumentação, de lado a lado, fixou-se em cada nome. Chegaram a um acordo em 50 nomes. Howe tinha autoridade para não aceitar nenhum. Sentindo a responsabilidade, pois aquilo poderia anular todas as negociações, comunicou-se com Spencer e Pitt. Estes, com situação tão crítica, aceitaram. Mas quando os resultados da reunião foram levados pelos “delegados” aos navios, as guarnições dos HMS *Duke* e HMS *Mars* consideraram ter havido submissão demasiada. Esta atitude, entretanto, não teve a aprovação dos demais navios. As guarnições recalcitrantes foram impedidas de qualquer contato, e embarcações que enviaram para conseguir adesões, vaiadas.

Enquanto isto, os amotinados em Plymouth aguardavam as decisões tomadas em Spithead. Mas, a 12 de maio chegou a Santa Helena uma Força Naval de oito navios de guerra, amotinada, tendo prendido os oficiais, inclusive seu comandante, Sir Roger Curtis. Queriam saber acerca da reação do governo e se as concessões feitas também os atingiriam.

Os três dias seguintes foram trabalhosos

para Lorde Howe, com acontecimentos que perturbavam ou auxiliavam o cumprimento de sua missão. Os dois navios resistentes, HMS *Duke* e HMS *Mars*, renderam-se. Lorde Bridport recebeu ordens terminantes de ir para o mar, pois os boatos da saída próxima dos franceses de Brest aumentavam. Bridport objetou, dizendo que as guarnições estavam curtas de pessoal subalterno, muitos autolicenciados e grande número de oficiais expulsos recusando-se a voltar para os navios. E os navios recém-chegados tinham que ser chamados para o acordo. Howe foi a um por um, mostrando o perdão real e as leis aprovadas pelo Parlamento. Recebeu “hurras”, mas, ao pedir para assinarem o acordo, disseram que só o fariam se fossem afastados os oficiais com os nomes constantes de uma lista, maior do que a de Spithead, embora vinda de um número menor de navios. Tudo isto teria que ser discutido, argumentado, negociado e resolvido com urgência. E o foi.

Domingo, dia 14 de maio, ficou marcado como brilhante para a Royal Navy, se bem que não no sentimento dos 114 oficiais afastados. Na câmara do HMS *Royal William* deu-se a reconciliação do governo de Sua Majestade e os marinheiros da Royal Navy. Finda a reunião, Howe comprometeu-se a que futuras petições, se as houvesse, bem escritas, assinadas, receberiam toda a atenção. Os “delegados” agradeceram a Howe pelo seu “espírito conciliatório”. O escaler que levou Howe para terra foi escoltado por barcos de todos os navios.

Joyce acompanhou-o até a casa do comandante militar. Para as homenagens programadas para o dia seguinte, perguntou a que hora o almirante desejava a embarcação. Fixaram o embarque para as sete horas. E Joyce ajuntou para Lady Howe: – Quer *milady* nos dar amanhã a honra de sua companhia? Ao que ela acedeu graciosamente. Antes de se despedirem, *Black Dick* convidou o chefe dos “delegados” para uma bebida. E o almirante e o amotinado beberam a saúde de Sua Majestade!

Ao amanhecer de segunda-feira, bandas de Royal Navy tocaram a alvorada junto às janelas de Howe. Ele com certeza preferiria

o descanso, mas não pôde se negar. Com a esposa vieram ao balcão agradecendo. Descendo, junto com os marinheiros, seguiram o cerimonial de *split the main brace*, como, na tradição naval inglesa, se chamava a hora de distribuição de rum nos navios. O dia foi todo tomado por festejos grandiosos. Um desfile por terra foi aplaudido pelos habitantes de Portsmouth. Depois houve um desfile marítimo, com barcos portando marinheiros, bandas de música, convidados ilustres, almirantes inclusive, recebendo “hurras” das guarnições. Na volta, *Black Dick* foi carregado nos braços dos marinheiros. E *Lady Howe* convidou os “delegados” para um jantar de gala.

Os almirantes criticaram severamente Howe por submeter a carreira e a honra de colegas às vinganças dos amotinados. Outros o defenderam, dizendo que a culpa dessa concessão não fora exclusivamente dele. As autoridades governamentais, Pitt e Spencer, estavam tão amedrontadas e ansiosas para ser a Inglaterra capaz de fazer frente aos franceses, que aceitaram de imediato as considerações de Howe sobre as dificuldades que adviriam do não assentimento àquela exigência.

A saga dos oficiais rejeitados não terminara. Os oficiais que não estivessem em função operativa, na época, só recebiam meio soldo. Não seria justo que essa determinação atingisse oficiais afastados de suas funções ilegalmente. Lorde Howe levou o problema a Lorde Spencer com veemência. Os oficiais continuaram a receber soldo integral até que sua situação fosse clareada. Lorde Bridport pediu demissão, para o que tinha razões suficientes, pois fora ignorado em todas as articulações envolvendo seus navios e seus subordinados. O Almirantado, entretanto, julgou que, no momento, não seria correto demiti-lo. A opinião pública não compreenderia. Pelo contrário, era necessário que fosse para o mar imediatamente. Bridport deu ordem de suspender, mas houve um clamor dos oficiais de que faltavam mais de 500 marinheiros e muitos oficiais. Deu a contra-ordem, mas o Almirantado insistiu. A 17 de maio velejou com a Esquadra do Canal, ainda com as guarnições incompletas.

O Rei George III, em mensagem, manifestou a satisfação com o término do motim, e referendou seu perdão que cobria

“...todos os marinheiros e fuzileiros que, embarcados em navios de Sua Majestade, tenham sido culpados de atos de motim ou desobediência às ordens ou negligência no dever, que tenham voltado atrás, ou irão voltar depois de receber essa notificação, para o regular cumprimento do dever.”⁶

Em meio a tantas manifestações de júbilo, houve uma sombra que prometia dias difíceis. Valentine Joyce foi procurado por quatro homens em trajas civis, mas visivelmente marinheiros. Pertenciam a guarnições de navios de guerra fundeados em Nore, na embocadura do Rio Tâmisa. Estavam embarcados nos HMS *Sandwich*, HMS *Clyde* e HMS *Captain*. Quatro dias antes, a 10 de maio, instigados pelas notícias de Spithead, haviam amotinado seus navios e expulsos comandantes e oficiais. Conseguiram juntar o dinheiro necessário para ir a Portsmouth por terra e desejavam saber da situação. O que assistiram foram as festas da conciliação e lhes foram mostrados os documento do perdão real e as decisões do Parlamento. Ficaram satisfeitos, mas também levaram para Nore a sensação de vitória e do poder dos marinheiros, o que iria nortear o pensamento de seus companheiros.

O MOTIM DE SPITHEAD E A REVOLTA DOS MARINHEIROS DE 1910

Semelhanças e dessemelhanças

São dois acontecimentos afastados em mais de um século, em locais e circunstâncias diferentes, com enfrentamentos materiais diversos, outros tipos de elementos humanos. A semelhança é que, em ambos os casos, pessoal subalterno de instituições militares, naturalmente com disciplina rigorosa, sentindo-se insatisfeito, queixando-se de maus-tratos, recusaram-se a cumprir seus deveres, a obedecerem superiores hierárquicos, ordens e regulamentações. Impuseram exigências que modificavam a defectiva situação vigente, e, se não fos-

⁶ Ibidem. p. 170-171.

sem atendidos, ameaçavam com represálias que se traduziriam em perigosos desastres, atingindo a Nação.

As guarnições declararam-se em estado de motim através de documentos enviados às autoridades navais e nacionais, incluindo o que desejavam e as ameaças. O documento da Royal Navy assumia aspecto humilde, os seus redatores chamaram-no de “Humilde Petição”; enquanto o brasileiro é agressivo e gongórico – as ameaças prevêem a “destruição da Pátria”. Em essência eram similares. A forma de cada um é possível que se deva, embora fosse baixo o nível cultural dos marinheiros nas duas Marinhãs, existirem na Marinha inglesa, alguns elementos com melhor instrução, aos quais coube formular e redigir a petição e liderar o movimento. No Brasil, escreveram a mensagem dois telegrafistas, na época se distinguido culturalmente dos outros, mas, como se percebe pelo léxico da redação, ainda bastante elementares no domínio da língua escrita. Outro ponto, este especulativo, que pode explicar a mais delicada primeira aproximação dos amotinados ingleses eram os rigorosos castigos (enforcamento era o de menor sofrimento) que podiam esperar. Mesmo a ameaça dos navios não suspenderem para enfrentar a Marinha francesa não constava da petição, sendo comunicada ao Comando da Esquadra. No Brasil não houve preocupação deste tipo, embora tendo acabado em castigos e mortes ao arrepio das leis.

O denominador comum das causas dos motins foi a insatisfação com o tratamento a que os marinheiros eram submetidos. Nas queixas para as autoridades, apontaram o aspecto que seria mais sensível: na Inglaterra, os soldos, não revistos havia cem anos e, no Brasil, a chibata. Conforme foi demorando a solução, apareceu, em Spithead, um rol de outras queixas e, no Brasil, acrescentaram à chibata, o regime a bordo, que os marinheiros antigos deviam estar estranhando nos novos navios, e os soldos baixos. Como represálias, em ambos os motins, ameaçaram com a criação de situações gravíssimas, como não combater os franceses ou bombardear o Rio de Janeiro com canhões de grosso calibre. Se iriam levar adiante o

que prometiam, não se pagou para ver.

Uma comparação que deixa dúvidas é a liderança do movimento. Este não existe se não houver uma personalidade superior, forte e prestigiada que lhe dê impulso e o coordene, evitando dissensões e desânimos. Na Inglaterra, com a ânsia de recrutamento causado pela guerra havia-se, como vimos, fixado cotas a serem completadas em cada *county* (departamento, divisão administrativa do país). As *press gangs* iam segurando bêbados ou quem parecessem estar, mas se a cota não era completada, capturavam mesmo homens que passavam, e, entre eles, vinham elementos de melhor nível sociocultural, como foram os líderes de Spithead e Nore. No Brasil, a liderança de João Cândido é duvidosa. Nunca se destacara antes, tendo, como marinheiro, somente atingido a posição de auxiliar de sinaleiro. Era bom gajeiro (trabalhando nas velas) e timoneiro, ambas tarefas intuitivas. No eclodir do movimento no Encouraçado *Minas Gerais*, com os assassinos atacando e matando oficiais, não apareceu. Depois da anistia, desapareceu. Realmente foi indicado como sendo o chefe da revolta ao emissário político que procurou os amotinados na manhã do dia seguinte e aclamado pelos jornalistas, que o viram no leme, chamando-o de “almirante negro”, “Nelson imbatível”. As únicas decisões tomadas por João Cândido durante o motim foram esperar pela comunicação do Deputado José Carlos de Carvalho, que o contatara acerca do andamento da anistia, e sair a barra com os navios nas duas noites da revolta, a fim de evitar ataques dos navios legais. De sua exaltação resultou receber todo o peso da indignação e das culpas do motim, e sofrer, por isto, sem muita razão. Quem organizou a rebelião, realmente dirigiu-a, não se sabe exatamente, pois, com a anistia, nada ficou registrado em autos ou inquérito. Há uma carta anônima, que tudo indica, foi escrita por um marinheiro paioleiro, Francisco Dias Martins, de mais elevado nível intelectual, que se proclama o organizador do movimento, não aparecendo como seu dirigente porque os marinheiros antigos queriam um líder de seu tipo e não um marinheiro moderno. Os ideólogos da esquerda

encontraram em João Cândido um herói excelente, modesto, preto (na época sinônimo de humilde), semi-analfabeto, perseguido, sofredor, que enfrentou o poder estabelecido e acabou com a chibata na Marinha.

Nas relações dos marinheiros com os oficiais há um ponto em comum: não havia, em ambos os casos, hostilidade generalizada contra os oficiais, só diferenças específicas criadas por procedimento violento ou indigno de alguns deles. Decidiram os amotinados, nos dois motins, não serem os oficiais agredidos. Os assassinatos no Encouraçado *Minas Gerais* foi ação de alguns elementos sem controle e, no Cruzador *Bahia*, só se deu quando a reação do oficial de serviço já havia vitimado dois homens e iria continuar enquanto seu revólver estivesse carregado. Na Inglaterra, mesmo tendo sido mortos três marinheiros na reação no HMS *London*, os marinheiros pouparam os oficiais, limitando-se a prendê-los.

No Brasil, os oficiais das divisões de serviço foram mandados para terra. Na Inglaterra, o que pode parecer estranho hoje, foram mantidos a bordo, dando inclusive ordens de rotina, exceto mandar os navios suspender. Só os que eram considerados culpados de violência ou tramando reação foram expulsos, como um castigo. Há explicação para isto. Na Royal Navy do século XVIII, havia maior aproximação entre oficiais e marinheiros do que na Marinha brasileira no início do século XX, quando não havia nenhuma, pois pertenciam a dois mundos diferentes. Com a contínua guerra, os longos cruzeiros, o tamanho dos navios e as enormes guarnições, oficiais e marinheiros ingleses sofriam de igual maneira, arriscavam-se aos mesmos perigos. Muitos almirantes e comandantes possuíam o título de *sir*, mas ou eram de família nobre (sido comprovado seu mérito) ou o receberam depois de terem sido promovidos por bravura ou capacidade marinheira. O motim não modificou essa intimidade. E havia mais: a maioria dos oficiais não tinha residência em terra ou nas bases, nem dinheiro para alugá-las. Moravam a bordo, que era o lugar onde “tocava rancho”, como diziam nossos antigos marinheiros.

REAÇÃO DOS GOVERNOS

A reação dos governos aos motins foi idêntica: rendição, ante a impossibilidade de serem evitados os desastres ameaçados. Na Inglaterra, com estrutura governamental mais complexa, com intervenção do Almirantado, do Gabinete, do primeiro-ministro, do rei, e ao Parlamento só cabendo transformar em lei, ou não, as decisões executivas. As negociações demoraram quatro semanas, o que só fez aumentar as exigências rebeldes, ser mais corroída a disciplina dos navios, o rastilho do motim estender-se pelas outras Esquadras. No Brasil, o Congresso, amedrontado pelas notícias trazidas pelo emissário político mandado contatar os marinheiros, ficou do lado destes, passou a chamá-los de “reclamantes” e, em dois dias, lei passada pela Câmara e pelo Senado, sancionada pelo presidente, concedeu-lhes plena anistia. Ficou de tudo um tom não muito honroso de medo, mas, na prática, desde que seria necessário ceder, teve muito melhor efeito que a longa negociação inglesa.

O júbilo com o fim dos motins foi o mesmo em ambos os países. Arrancaram exclamação idêntica. Disse um historiador inglês, ante os festejos do encerramento: – É um motim respeitável (*respectables mutin*). Disse um jornalista brasileiro, quando os canhões deixaram de apontar para a cidade: – É uma revolução honesta. Um fato que podemos estranhar foi, no término do motim, a intimidade do Almirante Howe com os marinheiros. Uma explicação pode ser a mesma dada acima, dos navios de menos de duas mil toneladas terem 600 homens de guarnição.

Depois da lei da anistia no Brasil, e o perdão real e a aprovação pelo Parlamento de Leis orçamentárias que permitiriam implementar as outras exigências na Inglaterra, houve um interregno de pseudopaz que, em ambos os casos, pode-se chamar a “Marinha da Anistia”, com a calma dos sustos e preocupações anteriores. Mas, na realidade, a situação interna dos navios, tanto na Marinha brasileira como na Royal Navy, era extremamente delicada. A cadeia hierárquica fora rompida, os rebeldes emergiam vitoriosos. A disciplina era uma aparência. As ordens dos oficiais só obedecidas quando elementos da

guarnição, que passaram a mandar, concordavam. E deles mesmos emanavam ordens independentes dos oficiais. Daí em diante, exceto no recrudescimento do motim, mas com aspectos inteiramente diferentes, os acontecimentos na Marinha brasileira e na Royal Navy divergiram, pelas diferentes condições, de paz e guerra, em que se encontravam os dois países.

No Brasil, em paz, sendo o perigo a ameaça do uso dos canhões da Esquadra recém-adquirida contra a cidade, a solução imediata foi inutilizar os canhões retirando-se uma peça das culatras e o desembarque da munição, isto ajudado pelos próprios amotinados! Continuando indisciplinados, mas desarmados, os marinheiros revoltosos de 1910 começaram a reear um ataque de tropas do Exército, e consideravam os oficiais como sua defesa. Um novo motim, este inexpressivo, deu motivo a desguarnecer os navios, conceder baixa forçada a grande parte das guarnições e, com isto, reconstituir as tripulações, com uma nova Marinha. Mas a Inglaterra estava em guerra e uma ação da Marinha francesa no Canal e um desembarque na Irlanda eram previstos. Os navios deveriam conservar sua eficiência combativa, com armamento pronto e pessoal disposto. Na Marinha da anistia (ou do perdão), tudo fora concedido, mas havia desconfianças de falsidade, e quando Lorde Bridport deu ordem à Esquadra para suspender e ir em direção ao inimigo, não foi obedecido. A missão Howe, acima referida, conseguiu dobrar as desconfianças e a Esquadra do Canal velejou contra o inimigo.

O MOTIM DE NORE

Cenário

Nore era como se chamava um fundeadouro na foz do Rio Tâmisa, em seu encontro com o Rio Mersey. Anualmente passavam por ele, ou nele fundeavam, milhares de barcos mercantes a caminho de ou vindo da cidade de Londres. Os navios de guerra aí se reuniam com os mercantes aos quais iam escoltar em comboios, ou se abasteciam, ou faziam pequenos reparos, ou apenas esperavam serem chamados a se integrarem,

como reforço, nas Forças do Canal, do Norte, e mesmo de Cádiz. Além dos navios de linha, também fundeavam em Nore dezenas de navios auxiliares de toda espécie.

Não havia aí baseada uma Força organizada. Mas um velho almirante, Charles Buckner, responsabilizava-se pelos navios que permaneciam em Nore e pela ordem no fundeadouro, com o título de Comandante dos Navios de Sua Majestade no Rio Mersey e no Fundeadouro de Nore. A ele haviam chegado, muito antes do Motim de Spithead, queixas dos navios isolados, revelando a insatisfação existente com o tratamento que recebiam dos oficiais e com o regime a que eram submetidos, tais como: “Queremos que mudem os oficiais ou nos mudem de navio.” (HMS *Crescent*); “Favor transferir o Primeiro *lieutenant* por bebedeira e crueldade.” (HMS *Weazle*); “Protestamos contra o excesso de chibata.” (HMS *Amphitrite*); “O *captain* é um tirano, faz-nos ter vontade de entregar o navio aos franceses” (HMS *Shannon*). Também havia pedidos como este: “Não mudem nossos os oficiais; se forem transferidos, que nos levem para seu novo navio.”⁷ Isto tudo era levado ao conhecimento do Almirantado pelo Almirante Buckner, mas não tinha resposta.

A nau que içava o pavilhão de Buckner era o HMS *Sandwich*, mais um depósito de emergência onde eram colocados os abundantes recrutas antes de sua distribuição pelas Esquadras. Havia um excesso de mais de 500 tripulantes. O ambiente a bordo, com isto, era sórdido: homens quase nus, doenças e chagas de todos os tipos, necessidades feitas no convés. Um médico relatou: “O ar é tão impregnado (...) que as febres inevitavelmente espalham-se com gravidade.(...) Não posso exercer a profissão de acordo com minha consciência.”⁸

DEFLAGRAÇÃO DO MOTIM

Nesta situação, não é de admirar que estivessem sofrendo influência do motim de Spithead. Em muitos navios surgiam líderes provocadores, procurando se unir em um compromisso único: rebelarem-se, o que faziam sem suspeitas dos oficiais, ficando

⁷ Ibidem. p. 178-179.

⁸ Ibidem. p. 180.

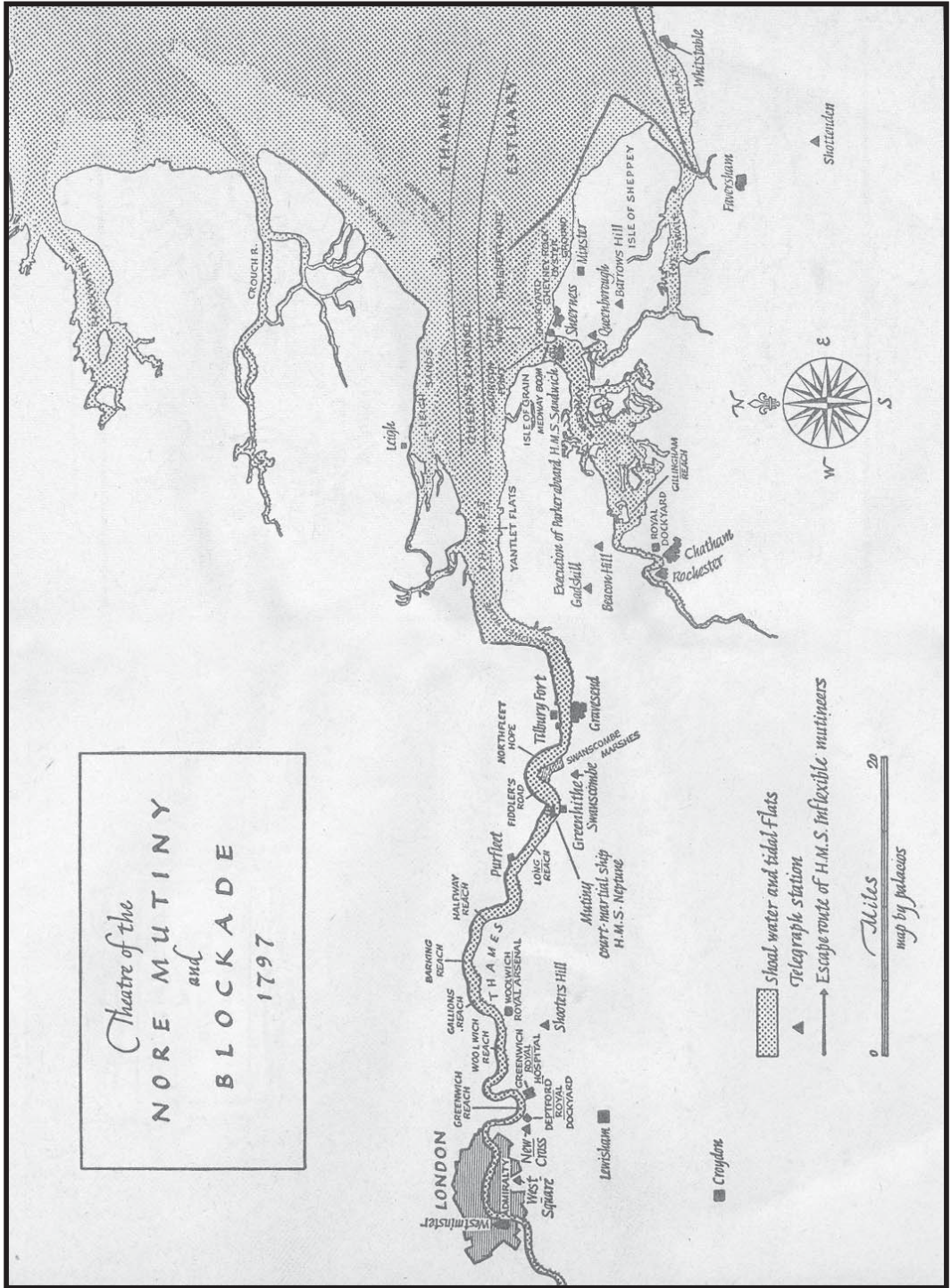


Figura 7 (reprodução). Ancoradouro de Nore, na Foz do Rio Tâmesa, em 1797

cada vez mais animados com as notícias dos êxitos obtidos em Spithead, sabendo que os “delegados” ainda tinham o controle da Esquadra do Canal, mas sem tomarem conhecimento dos avanços das negociações de Lorde Howe.

Na manhã do dia 12 de maio de 1797, os comandantes dos navios mais importantes, e o Almirante Buckner, integravam uma Corte Marcial a bordo do HMS *Inflexible*. Os automeados “delegados” de alguns navios, reunidos no HMS *Sandwich*, decidiram que este seria o momento oportuno para se declararem em motim e dominarem o fundeadouro de Nore. “Hurras” no convés interromperam os trabalhos de rotina e três marinheiros interpelaram o terceiro *lieutenant*, querendo a chave do paiol de munições. Como ele negasse, resolveram arrombá-la. Os “hurras” foram repetidos em outros navios e os marinheiros deles se apossaram. A Corte Marcial foi suspensa, Buckner desembarcou para ter contato com o Almirantado e determinou que o comandante do HMS *Sandwich* (que estava no hospital com um ataque de gota!) informasse qual a situação a bordo de seu navio. Este conseguiu embarcar e relatou que os marinheiros dominavam completamente o navio, haviam se apossado de todas as armas, posto sentinelas onde lhes interessava, e nomeado um piloto para o comando.

O que se passou nos dois dias a seguir foi uma série de movimentos esparsos, com ações que especialmente contrariaram a disciplina rígida exigida. Um pequeno núcleo de marinheiros, copiando Spithead, chegou a elaborar uma regulamentação a ser observada, apelando, em seu primeiro artigo, pela unanimidade, sem o que não se atingiria os fins desejados. Exigiam disciplina e ordem interna (proibindo o álcool), respeito aos oficiais superiores, que dariam as ordens que poderiam (sem obrigação de serem obedecidos), sendo expulsos se não se comportassem adequadamente. Os “delegados” deviam manter-se permanentemente em contato. Acrescentavam algumas determinações sobre os serviços internos dos navios que deveriam ser cumpridos e, por fim, determinavam que as mulheres que se achavam a bordo seriam sujeitas aos mesmos de-

veres e castigos previstos. O licenciamento era livre, os “delegados” reuniam-se em tavernas em terra, o aprovisionamento, que continuou normal, era fiscalizado com o maior rigor. Alguns fatos isolados dão idéia de como se desenvolvia o motim.

O *Captain* John Bligh – celebrizado quando, anos antes, no motim do HMS *Bounty*, expulso de bordo em um cúter, atravessou o Pacífico – comandava o HMS *Director*. Voltando da Corte Marcial, encontrou o navio dominado por dois marinheiro. Pediram que lhes entregasse as chaves dos paióis. Negou-se a atendê-los. Os oficiais armaram-se. Afastaram os dois amotinados. Um marinheiro do HMS *Sandwich*, violento, radical, que se arvorara em líder, armado com um sabre de abordagem e duas pistolas, chegou ao HMS *Director* e intimou Bligh a dar-lhe o comando do navio. Bligh mandou-o embora, e ele foi. De volta ao seu navio, deblaterou: se tivesse tido o apoio da guarnição, teria jogado Bligh no mar!

No segundo dia do motim, a Fragata HMS *San Fiorenzo* fundeou em Nore a fim de aguardar dois príncipes alemães que seguiam para seu país. Sabendo que guarnição recém-chegada mantinha-se leal e disciplinada, Buckner decidiu transferir a Corte Marcial para a fragata. Estava ela julgando um homem por indisciplina, quando um clamor no convés a interrompeu. “Delegados” dos navios amotinados procuravam convencer os marinheiros a aderirem ao movimento, estando eles relutantes. O comandante da fragata ordenou que os “delegados” deixassem o navio. Eles obedeceram, abordaram o HMS *Inflexible* que suspendeu, aproximou-se, e um tiro de canhão de calibre 12 avariou os panos de proa do *San Fiorenzo*. Os leais deixaram de sê-lo.

Os oficiais continuavam sendo ignorados. Um *lieutenant* foi acusado de ter determinado certa vez a retirada das “cortinas da privacidade” das macas, a fim de que fossem essas ferradas. Foi acusado de ter querido transformar as esposas em prostitutas, seus pertences jogados em um bote, que também o levou para terra.

Fatos como esses se repetiam, decididos em cada navio, que se amotinavam ou voltavam à disciplina, sem nenhuma coor-

denação, nem declaração aonde queriam chegar. O Almirante Buckner mantinha o Almirantado a par do que acontecia. Relatava que os marinheiros não acreditavam que o Parlamento estivesse referendando as promessas, sendo traídos seus “irmãos” de Spithead. O Almirantado acreditava que, com as negociações de Howe correndo tão bem, tudo estaria resolvido em alguns dias. Isto poderia ser real, se algo novo não viesse.

Nestes primeiros dias, o espírito rebelde que dominava Nore tentou estender-se pela Esquadra do Mar do Norte. Aí a reação do Almirante Duncan foi outra, com diferentes resultados. Havia em Yarmouth um motim passivo, conforme Duncan relatou a 18 de maio. “Delegados” não procuravam ocupar os navios, mas fazer com que estes suspendessem era difícil. E o fato era tão mais preocupante porque as informações davam como havendo grande concentração de naus, fragatas e, principalmente, transportes de tropas, inimigos, em Texel (atual Holanda).

Duncan evitava a evolução do motim encarecendo ao Almirantado a necessidade de enviar o pagamento para Yarmouth e com permanente doutrinação das guarnições. Mas usou também outros processos. Chegara a seu conhecimento de que se previa distúrbios no HMS *Adamant*. Foi a bordo para uma de suas pregações. Falou: “Não estou em absoluto apreensivo em relação a atos violentos que se estejam planejando. Prefiro que vocês me amem em vez de me temer, mas, com minhas próprias mãos, matarei aquele que mostrar qualquer sinal de rebelião.”⁹ E perguntou se alguém negava a autoridade dos oficiais. Um marinheiro saiu das fileiras e disse: – Eu nego. Duncan era de estrutura gigantesca. Segurou o homem pela gola e o colocou por fora da borda, simulando que o ia jogar no mar. O sistema, um pouco diferente das contínuas concessões de Nore, funcionou.

RICHARD PARKER

O algo novo que modificou a evolução do motim de Nore, continuando-o, e mais intenso, foi a aparição de um líder. Chamava-se Richard Parker, marinheiro engajado em um

dos dois últimos recrutamentos por cota, embarcado no HMS *Sandwich* no princípio de abril. Dois dias após a eclosão do movimento, ele se juntou aos “delegados” e começou a se impor com seus argumentos e sua eloquência, propondo que se exigisse dos que concordavam com o motim um juramento de fidelidade. Quando objetaram que tinha havido Ato do Parlamento garantindo-lhe as concessões feitas em Spithead, afirmou que estavam enganados. Tinha havido apenas uma *order-in-council*, que era provisória. Mostraram-lhe a cópia do ato. Não se considerou vencido. Reafirmou que aquele documento só teria validade por um ano. E insistiu no juramento, o que não conseguiu.

Esta tenacidade em impor sua opinião, por falsa que fosse, e a insistência em convencer os ouvintes, características dos condutores de massas, o fez desde logo “Presidente da Esquadra”, justificado pelo seu currículo anterior. As primeiras notícias sobre sua vida são duvidosas, pois só apareceram depois que ficou famoso. Nascido em Exeter, de pais comerciantes, tendo completado os primeiros estudos, conseguiu uma vaga como *midshipman* durante a Guerra da Independência Norte-Americana. Depois disse ter sido *petty officer*, mas, tendo desafiado um oficial em duelo, foi por isso mandado para o Mediterrâneo, onde liderou uma greve por melhor alimentação.

Aparecendo nos registros da Royal Navy, por isso com mais veracidade, constava que, ao ser declarada guerra à França, era oficial embarcado no HMS *Assurance*, da Esquadra do Canal. Castigado por desobediência, foi rebaixado a *able seaman*, e seu comandante, possivelmente com boas razões, conseguiu que ele fosse transferido para o HMS *Hebe*. Em abril de 1794, estava hospitalizado com crise de reumatismo, pelo que não esteve presente na Batalha do “Glorioso Primeiro de Junho”, e foi desconvocado por motivos de saúde em novembro.

Voltando para sua cidade natal com a esposa (havia casado um ano antes), aí passou mais de dois anos. Disse que nesse período foi mestre-escola. Novamente seu nome constou dos registros públicos em

⁹ Ibidem. p. 197.

1497, desta vez condenado à prisão por dívidas não pagas. Mas o juiz que o julgou, pressionado para completar a cota de recrutamento local, achou que o réu, bem apessoado, com experiência anterior de mar, seria um bom marinheiro. Parker recebeu 30 libras, pagou as dívidas, e, em abril, embarcava no HMS *Sandwich*. Como personalidade, era inteligente, eterno descontente,



Figura 8. Richard Parker, marinheiro engajado por cotas, líder dos marinheiros em Nore

com enorme complexo de superioridade, sentindo-se sempre em injusta situação inferior, pois se considerava acima de todos os outros. A oportunidade que viu de ser o “presidente”, com seguidores e admiradores, tratando com as autoridades navais em nível de igualdade, preenchia com certeza as demandas de seu dominante ego.

Os marinheiros o escolheram, inicialmente, porque precisavam de um líder, pois os “delegados” não se entendiam. Parker impôs-se com sua presença, eloquência, mais inteligente e culto, e, crendo os amotinados que havia sido oficial comissionado de Sua Majestade, tinha muito de *gentleman*, podendo argüir com lordes e almirantes, pois falavam a mesma língua.

AÇÕES E REAÇÕES

A liderança de Parker logo se fez sentir. Sheerness passou a ser o quartel-general dos amotinados. Aí se reuniam os “delega-

dos” e saíam em parada, com Parker à frente. Preocupado com o crescimento das atividades rebeldes, e a ausência de notícias do Almirantado, o Almirante Buckner enviou uma mensagem para os “delegados” dizendo que os queria encontrar a bordo do HMS *Sandwich* a fim de lhes informar do perdão real. Os “delegados” julgaram que Buckner iria repetir Lorde Howe, negociando com eles o fim do motim.

Buckner foi escoltado até o encontro com todas as honras, que não foram repetidas quando chegou a bordo. Mas os “delegados”, com Parker, também tinham redigido oito artigos com maiores demandas, obtendo assinaturas inclusive dos navios da Esquadra do Mar do Norte. E o almirante teve que esperar duas horas antes de lhe serem mostradas as novas exigências. Tudo que fora concedido em Spithead atingia Nore. Exigiam licenciamento mais fácil, pagamentos de soldos adiantados quando o navio fosse para o mar, os oficiais expulsos de um navio não poderiam voltar para o mesmo, e os desertores que se apresentassem seriam perdoados. Não discutiriam com o almirante o texto dos artigos. Não recuariam um passo.

Os oito artigos foram enviados para o Almirantado, ajuntando que eles não cederiam de forma alguma e esperavam que os lordes do mar viessem pessoalmente dar-lhes satisfação! Esta atitude não correspondia à pouca força que tinham. A categórica resposta foi diferente das que eram dadas em Spithead: “Tudo o que poderia ser esperado razoavelmente pelos fuzileiros e marinheiros já foi concedido. Os lordes do mar não aceitam qualquer exigência.”¹⁰ O Almirante Buckner não mostrou aos “delegados” a reação do Almirantado. As manifestações rebeldes continuaram. As Fragatas HMS *San Fiorenzo* e *Clyde* dispuseram-se a cumprir a missão de transportar os príncipes recém-casados para a Alemanha. Intervenção dos “delegados” proibiram-nas de suspender, o que provocou grande raiva do Rei George III. Persistia a pressão para que outros navios aderissem ao motim, o que aconteceu com o HMS *Director*, do *Captain* Bligh, depois de

¹⁰ Ibidem, p. 203.

resistir alguns dias. A intelectualidade inglesa que, ao deflagrar o motim de Spithead, mostrara-se a favor dos marinheiros, em relação a Nore estava indiferente. Só Fox mantinha o governo sob fogo. O Almirantado oficialmente comunicou que não mais havia amotinados na Royal Navy além de Nore, e estava disposto a nada conceder. Tropas do Exército foram enviadas para Sheerness e Essex, esta última comunidade no caminho para Londres. Apelaram para o Almirante Duncan, se ele poderia, com parte de sua força, obrigar os rebeldes a se renderem. Ele deu a entender que mantinha seus homens disciplinados, mas não queria colocá-los em confronto com seus companheiros. E dava dois conselhos: as tropas em Sheerness poderiam capturar todos os barcos com os “delegados” que aí aportassem; e o HMS *Sandwich* deveria ter suas amarras cortadas durante a noite, e o navio, conduzido pela maré, levado a encalhar e se perder.

Parker sentiu que precisava ser dado um passo adiante. O motim para ele não poderia parar. Em Sheerness ocuparam nove canhoneiras que avançaram pelo rio. A 25 de maio, comunicaram que o comércio de Londres estava bloqueado! E o “Presidente da Esquadra” mostrou-se com todo seu poderio e autoridade. Estabeleceu uma rotina interna a ser obedecida nos navios. Dirigiu-se por escrito ao Almirante Buckner: “Os Lordes do Almirantado foram omissos em seu dever, não comparecendo quando deviam nos dar satisfações. Enquanto não vierem a Sheerness, não haverá acordo Seu pavilhão [de Buckner] foi arriado, não tem mais autoridade. Nós comandamos a Esquadra.”¹¹

Os cuidados do governo concentraram-se em quatro naus fundeadas a meio caminho entre Nore e Londres, visadas pelos rebeldes. Procuraram comunicar-se com um dos navios, o HMS *Lancaster*. Mas as canhoneiras rebeldes de Nore chegaram antes e, sem reação, ocuparam-nos. A bandeira vermelha da sedição panejava agora a 15 milhas da Corte de San James. Este avanço causou

movimentação de tropas guarnecendo postos ao longo do rio e agitação política.

O Gabinete decidiu que Lorde Spencer fosse pessoalmente a Sheerness, levando consigo os Lordes do Mar, definir a situação e terminar o motim. E com as seguintes recomendações: não ir a bordo de navio algum insurreto; utilizar qualquer procedimento, inclusive o uso da força, para dar fim ao motim; e mostrar aos rebeldes que esta insurreição era bem diferente da de Spithead.

Foi comunicado aos marinheiros que o governo, continuando o motim, cancelaria, em relação aos navios rebeldes todas as concessões feitas em Spithead, o que não aconteceria se chegassem a um acordo. Os Lordes do Mar iriam a Sheerness. A resposta de Parker foi de igual para igual:

“Falando em nome dos delegados de toda a Frota reunidos em assembléia a bordo do HMS *Sandwich*, informo ao Senhores Lordes que recebemos a carta de Vossas Excelências através do Almirante Buckner pela qual soubemos ser intenção de virem a Sheerness. Isto foi comunicado a todos os navios aqui fundeados e a decisão geral é que não haverá nenhum acordo até Vossas Excelências aparecerem em Sheerness e discutirmos nossas queixas. Ass: Richard Parker, Presidente.”¹²

A 29 de maio, os lordes chegaram a Sheerness. Parker, com grande comitiva de marinheiros, procurou-os onde estavam alojados. Foi recebido pelo Almirante Buckner. Disse-lhe que Spencer só o veria se fosse para receber a rendição do motim, quando então lhe comunicaria o perdão real. Parker redargüiu: “E quanto à nossas exigências?” A resposta foi também cortante: “Nada mais há a ser concedido.”¹³ Sem saber o que fazer, os amotinados e seu líder voltaram para uma taverna em Sheerness onde, segundo um informante, houve muitas dúvidas e agitação. Compreendiam que o motim era frágil, pouco valendo suas ameaças, com as Esquadras no mar prontas a enfrentar o inimigo. E a confiança dos marinheiros nos “delegados” e “presidente” balançava, com o receio que

¹¹ Ibidem. p. 207.

¹² Ibidem. p. 225.

¹³ Ibidem. p. 237.

as suas radicais atitudes realmente estavam levando-os à forca. Mas carta do Almirante Duncan, no dia seguinte, tirou o alento vitorioso de Lorde Spencer. Havia-se deflagrado motim na Esquadra do Mar do Norte.

NO MAR DO NORTE, “SEGUINDO AS ÁGUAS”

A ligação dos “delegados” dos navios de Nore com seus companheiros da Esquadra do Mar do Norte era evidente, como mostrou a obtenção de assinaturas dos oito artigos impostos ao Almirante Buckner. Só a energia de Duncan e a ameaça representada pela concentração de navios inimigos em Texel impediam que o motim eclodisse. O aparente êxito do movimento em Nore incitava os queixosos de Yarmouth a se amotinarem. A 29 de maio, a primeira manifestação deu-se no HMS *Standard*. Um marinheiro pediu um bote para ir a outro navio. Negado, foi e, na volta, a guarnição, reunida no convés, considerou-se em motim. Sem o pagamento de soldos atrasados, não suspenderiam. A uma ordem dada a três naus de o fazerem, uma obedeceu. Duncan recebeu a informação de ser o HMS *Beliquex* o capitânia da insurreição. Uma comissão de 12 “delegados” aí se reuniu, determinando os procedimentos a serem seguidos. Os oficiais eram respeitados, mas não davam ordens. Um marinheiro que se recusou a ir para o leme foi condenado a 25 chibatadas, e recebeu. Um cúter largou para Nore a fim de comunicar seu apoio. De toda a Esquadra, Duncan apenas contava para operar com dois navios.

REAÇÃO EM NORE

A 29 terminava o prazo dado por Spencer para os amotinados se renderem. Neste dia comemorava-se a Restauração, quando, em 1660, a Casa Real voltou à Inglaterra depois da Revolução de Cromwell. Era da tradição neste dia um cerimonial, com salvas, pavilhões. Os amotinados o cumpriram. Um navio deu 19 tiros de salva e os pavilhões vermelho e britânico foram içados nos mastros principais e de mezena.

O dia era chuvoso e enevoadado. Até duas horas da tarde nenhuma notícia se tinha dos “delegados”. A esta hora chegou à residên-

cia onde estavam hospedados os lordes um marinheiro tido como moderado, que procurara diminuir as exigências dos companheiros a fim de se ter um acordo. Disse ao Almirante Buckner: “Ainda não chegamos a uma decisão sobre o que responderemos. Depende de se saber exatamente o que ficou resolvido em Spithead”. Entregaram-lhe a Ata do Parlamento e o Perdão Real.

A reunião dos “delegados”, que se seguiu à chegada do emissário no HMS *Sandwich*, foi agitada e violenta, dividida entre os que preferiam se entregar e os que insistiam em negociar, com receio de serem punidos quando se rendessem. Embora a resistência só aumentasse a possibilidade de punições, estes últimos venceram. O Almirante Buckner foi informado de que os amotinados continuavam com suas demandas, sendo-lhe entregue uma carta com tal afirmativa. Enquanto se esperava o passo seguinte, ouviu-se um tiro de canhão, disparado contra uma das canhoneiras tomadas pelo motim, que içara uma bandeira azul de rendição.

Às seis horas da tarde, numeroso grupo de marinheiros, tendo a frente Parker e os “delegados”, rodeou a casa do Comando Militar e, atendidos pelo Almirante Buckner, perguntaram se os lordes tinham resposta para sua última carta. A resposta era a mesma: “Não. Debater esse assunto esta fora de questão. E se repetirem o tiro contra qualquer unidade de Sua Majestade, o Perdão Real com a rendição será cancelado das concessões”. Parker, “delegados” e marinheiros retiraram-se sem mais dizer. Spencer e os Lordes concluíram que os rebeldes no momento não cederiam, tanto mais que se sentiam fortalecidos com o motim em Yarmouth. Mas iriam ser tomadas medidas rigorosas para ver como reagiriam.

As rigorosas medidas em relação aos navios insubordinados foram:

- desembarcarem todos os oficiais ainda a bordo;
- Sheerness seria ocupada por mais um regimento de infantaria;
- nenhuma correspondência seria levada ou trazida dos navios;
- todos os barcos que chegassem à terra seriam aprisionados e as baterias costeiras ficaram prontas para atirar nos navios;

- as canhoneiras seriam retomadas e participariam da defesa;
- suspenso o fornecimento de víveres aos navios (que até então eram abastecidos).

Destas medidas a que maior efeito teve foi a suspensão de suprimentos. Enraiveceu os radicais e os moderados ficaram indignados. Consideraram uma “traição” sem cabimento, pois o rei não poderia fazer seus humildes súditos passarem fome. Não cederam. Houve redistribuição de alimentos entre os navios e a captura de alguns barcos de suprimentos destinados a mercantes ou navios fiéis.

Embora nem todos os itens da reação tenham sido implementados, e o fornecimento de víveres, no momento, contornado, sempre houve um clima antiinsurreição. Parker indo a Sheerness para solucionar futuros abastecimentos, não foi bem recebido pela população. Até gritos de “enforquem-nos!” foram ouvidos. Nas Fragata HMS *San Fiorenzo* e *Pilades*, chegaram a arriar as bandeiras vermelhas e içar as brancas da rendição, mas a facção insubordinada prevaleceu e voltaram as vermelhas. No HMS *Sandwich*, Parker concentrou a guarnição e perguntou se queriam entregar-se ou continuar. A resposta foi: “Rendemo-nos”. Com esta pergunta, Parker perdeu muita da confiança dos marinheiros. Julgaram que procurava livrar-se da força enforcando-os. Os “delegados” decidiram eleger um “presidente” por dia, o que não funcionou, pois Parker era quem realmente tinha maior capacidade de liderança. Uma fragata, HMS *Clyde*, conseguiu afastar-se dos navios insubordinados e render-se. O HMS *San Fiorenzo* tentou a mesma manobra, mas o vento reinante e a maré empurraram-no para perto dos amotinados que abriram fogo sobre ele, sem grandes avarias ou perdas humanas, mas que o fizeram novamente içar a bandeira vermelha.

A situação dúbia em que se encontrava o motim, com quatro unidades tendo-o abandonado, recebeu no fim da tarde do dia 30 de maio reforço que lhe deu outro potencial: oito naus da Esquadra do Mar do Norte que haviam se amotinado chegaram a Nore debaixo de grandes aclamações. Duncan, com as duas últimas, ficara bloqueando Texel.

A confiança cresceu de tal maneira com esse reforço que Parker e os “delegados”, apesar de não terem recebido resposta em relação às suas primeiras demandas, acrescentaram quatro novas exigências: os juizes das cortes marciais quando julgando marinheiros ou fuzileiros, seriam marinheiros e fuzileiros; os prêmios por apresamento de navios inimigos já decididos seriam pagos imediatamente; a distribuição desses prêmios em dinheiro passaria a ser três quintos para *petty officers* e marinheiros e dois quintos para as autoridades; o soldo dos fuzileiros seria aumentado de dez pence por dia. Parker e um “delegado” entregaram tais demandas ao representante do Almirantado em Sheerness, dizendo serem as determinações finais dos amotinados. Ouviram que esses pedidos não poderiam ser levados ao Almirantado. E como pedissem que o estaleiro fornecesse âncora e amarras para um dos navios, foi-lhes dito que nada lhe seria fornecido. Na volta para o HMS *Sandwich*, encontraram uma grande festa, com danças e bebidas na câmara do almirante, em regozijo pela chegada dos navios de Yarmouth.

A virada da situação também impressionara o Almirante Buckner. Dirigiu-se ao Almirantado comentando o crescimento da audácia dos marinheiros e que talvez fosse aconselhável diminuir a pressão quanto ao suprimento de víveres e ao tráfego de escaleres entre os navios. Queria ter mais uma entrevista com Parker. O Almirantado não só desaprovou essa atitude, como ampliou a autoridade do Almirante Peter Parker de Plymouth até Sheerness, entendendo que Buckner estava tímido. Com a demora de uma solução, os “delegados”, organizados como uma república parlamentar, impunham-se cada vez mais, formando Cortes Marciais que condenavam os companheiros à chibata e mesmo ao que chamavam *ducking*, que consistia em mergulhar no mar diversas vezes o réu enrolado em uma maca. Um fator de força com que contariam os rebeldes seria a ameaça dos navios inimigo em Texel, os quais, com a defecção das naus da Esquadra do Mar Norte, poderiam atacar livremente. Entretanto, a audaciosa ação do Almirante Duncan neutralizava em grande



parte esse perigo. Com duas naus e alguns navios auxiliares mantinha o cerco de Texel. Navios de passagem o reforçavam. E transmitia sinais falsos para elementos inexistentes, com o que obrigava à inércia as receosas Forças Navais francesa e holandesa.

O silêncio das altas autoridades nacionais e navais, só interrompido por curta proclamação impondo a rendição imediata em troca de nada, ia aumentando a irritação e a impaciência de Parker e dos “delegados”, que viam no tempo um inimigo que os ia derrotando. Em ato de arrogância ou desespero, enviaram para o Almirantado uma carta diferente das “humildes petições”. Inicialmente perguntavam se os lordes achavam que tratavam com crianças ou senhoras idosas com medo do “lobo mau”. Afirmavam: “Somos homens experimentados nas vicissitudes, capazes de levar adiante a causa com coragem e perseverança.”¹⁴ E estavam de posse de 13 naus, força não inferior a qualquer esquadra existente. Tudo que pediam era de justiça ser concedido. A demora na resposta só provocaria novas imposições. Quanto aos disparos feitos contra o HMS *San Fiorenzo*, só lamentavam não o ter afundado, o que merecia como deserto do movimento.

Este documento indignou profundamente o rei e os lordes, indignação que já aparecia na opinião pública e no Parlamento. Não confiando mais em Buckner, a 2 de junho o Almirantado enviou para Nore um “comandante antimotim”: o Contra-Almirante Charles Elphinstone, Visconde de Keith, com brilhante carreira naval, tendo-se salientado nas Guerras da Independência Norte-Americana, em Toulon e na tomada da África do Sul. No dia de sua chegada, deparou-se com uma séria mudança na situação. Parker, sempre reeleito, e os “delegados”, esperando que nova ameaça resolvesse a questão do abastecimento, declararam Londres bloqueada! Fundearam os navios formando uma linha cruzando o fundeadouro de Nore, com três unidades patrulhando, e assim impediam qualquer passagem para e de Londres. Além da repercussão emocional, a utilidade

da operação seria a possibilidade de serem apreendidos barcos transportando virtualhas para Londres. A população da cidade pouco ou nada sofreria, pois o grosso do abastecimento de Londres vinha por terra.

BLOQUEIO DE LONDRES

Com essa medida de aspecto desesperado, Parker e os “delegados” juntaram declarações ameaçadoras e, ao mesmo tempo, excludentes dos castigos que poderiam advir. Faziam as autoridades saber que era opinião geral dos amotinados ter sido a decisão de cortar o abastecimento dos navios altamente injusta que só exasperou “homens honestos cuja maior felicidade é servir ao seu país.”¹⁵ Ao mesmo tempo, comunicavam a Buckner que os “delegados” não tinham qualquer ligação com os jacobinos (republicanos) e que os navios amotinados iriam imediatamente para Texel se a Esquadra inimiga tentasse sair para o mar.

Realmente se o bloqueio não afetou o abastecimento de Londres, teve outras consequências negativas. O atraso na chegada de insumos e matérias-primas prejudicou as indústrias, causando prejuízos e revolta nos homens de negócio. As instalações portuárias da cidade, normalmente repletas de itens chegando ou saindo, ficaram vazias. E no fundeadouro de Nore, o número de mastros dos mercantes proibidos de passar cresceu enormemente. Produtores, importadores, exportadores mandavam emissários ao bloqueio pedindo passagem.

A reação, comandada por Lorde Keith, aumentava. As baterias em terra receberam reforço de canhões retirados de navios. Como se tinha notícia de muitos contatos dos rebeldes com comunidades perto de Nore, tropas de cavalaria guarneceram-nas, prendendo quem desembarcasse. E a Trinity House, uma centenária organização independente que cuidava (e ainda cuida) do balizamento e da segurança da navegação, foi acionada. Conseguira retirar as bóias existentes por fora da linha de bloqueio, evitando que ele fosse reforçado por outras unidades.

¹⁴ Ibidem. p. 258.

¹⁵ Ibidem. p. 266.

Um ponto a seu favor, com que os “delegados” contavam, era a possibilidade de ataque das forças navais inimigas em Texel, que tinham pela frente apenas dois navios de Duncan (quatro naus rebeladas que não haviam vindo para Nore, mantinham-se fundeadas em Yarmouth). Essa vantagem perderam, pois Duncan recebeu a ajuda da força comandada pelo Almirante Curtiss, que se tinha amotinado em Spithead, mas voltara à disciplina. E também franceses e holandeses estavam insurretos por falta de pagamento e não suspendiam!

No dia 5 de junho comemorava-se oficialmente o aniversário do rei, que era recepcionado no Colégio de Eton com seus parentes e amigos mais chegados. Em meio à conversa, ele perguntou com curiosidade: “E o motim? Continua?” Os amotinados, entretanto, lembravam-se dele. À uma hora da tarde, nos navios rebeldes, as vergas foram guarnecidas por marinheiros uniformizados com calças brancas e blusa azul, pavilhão real içado nos mastros e disparada a salva de 21 tiros do regulamento de honras, com a precisão característica da Royal Navy, acompanhada por três “hurras”.

A reação a essa atitude conciliatória não foi como os marinheiros esperavam. O pedido para mandar nove doentes para terra foi negado. E um jornal de Londres – *Gazette* – publicou novo Ato do Parlamento condenando a morte qualquer pessoa que se comunicasse com o motim. Em tentativa de explicar as homenagens do dia 5, Parker e os “delegados” prepararam uma declaração ao povo. Nela diziam que os ministros de Sua Majestade sabiam perfeitamente que seus pedidos apoiavam-se nas leis humanas, da honra e da segurança nacional. O que era apresentado ao público falseava essas verdades. Os marinheiros haviam sido vítimas de tirania e opressão. Tinham enfrentado tempestades, guerras sangrentas para defender o país, para depois serem tratados pior do que cães em Londres? A idade da razão fez com que se achassem a si mesmos. Tinham a graciosa majestade do soberano na mais alta conta e a certeza que nenhum dos males sofridos haviam sido por ele instigados. E bastava que Sua Majestade desse a ordem para

que as demandas fossem atendidas, e com alegria voltariam ao serviço da nação. Mas enquanto isso não acontecesse, continuariam a parar todo o comércio e interceptar as provisões para sua própria subsistência.

Este documento não chegou ao conhecimento público pois, tendo sido pago um portador para imprimi-lo e distribuí-lo, este ficou com o dinheiro e desapareceu. Mas no dia 6, o *Captain* Conde de Northesk, comandante do HMS *Monmouth*, navio que se havia amotinado em Yarmouth, julgando que os rebeldes se achavam em um dilema sobre que rumo tomar, pretendeu ter com os “delegados” uma reunião que talvez os esclarecesse. Com autorização de Lorde Keith, foi recebido com honras a bordo de seu navio e, na câmara, encontrou-se com Parker e alguns “delegados”, que, desde logo, reafirmaram seu respeito pelo soberano. E Parker redigiu novo memorial, dirigido ao rei, pedindo a Northesk que o levasse ao destinatário.

Dizia que seus “fiéis e leais” súditos pedem que receba suas petições como o “pai de seu povo”, título com que sempre se apresentou. Já as tinham entregado aos ministros do rei, mas acreditavam que nunca tenham sido passadas às suas reais mãos, mas parecia que os ministros desejavam a ruína e a queda de seu reino, chamando-nos de rebeldes, traidores e fora-da-lei. Juntavam uma lista dos pedidos e a razão de fazê-los. Não havia em seu reino súditos mais leais e fiéis, mas enquanto não fosse anulada a proclamação que os chamava de fora-da-lei, aceitos os pedidos, assegurado o abastecimento dos navios e livres as comunicações com terra, continuariam a ser os senhores do fundeadouro de Nore. Os ministros acreditavam que se entregariam pela fome, mas estavam enganados. Tinham provisões para dez semanas, e mesmo que só as tivessem para dois dias, prefeririam morrer a ceder um artigo que fosse de suas queixas. Para atendê-las, tinha o governo 54 horas a partir das oito horas do dia 7 de junho. Se não o fizesse, não haveria justificativa para as conseqüências.

Estes brados com que desejavam mostrar força eram mais de desespero. Na realidade já estavam desarticulados, demonstrando antes fraqueza. Os fatos se precipitavam. Ao ser



retirado o balizamento da entrada de Nore, já haviam chegado as quatro naus amotinadas que estavam fundadas em Yarmouth. Com isto, a “esquadra” de Parker incluindo 17 naus e 12 navios menores, seria poderosa, se bem dirigida, o que aumentou os receios do governo de terem diante de Londres 29 navios, 1.300 canhões e 10 mil homens ameaçadores. Entretanto a ofensiva não aconteceu, com o que a Trinity House retirou o balizamento rio acima, deixando-a encurralada.

Os armadores, comerciantes, seguradores, prejudicados, declararam que consideravam o motim de Nore com indignação e repulsa. E que nenhum marinheiro que tivesse tomado parte no motim seria empregado sem provar que havia voltado ao cumprimento do dever. Dariam um guinéu (uma libra mais um xelim) a quem abandonasse os navios amotinados e cem libras pela prisão e julgamento de cada líder.

O aprovisionamento dos navios, contrariamente ao que dizia o memorial de Parker, estava cada vez mais curto, já obrigando ao racionamento. Houve casos de desembarques furtivos para roubar carneiros, trigo, peixes. O apoio político desaparecera. Mesmo James Fox, o campeão da oposição, de sua casa de campo escreveu a um amigo: “Fiz tudo que pude para evitar tanta confusão; creio que agora tenho o direito de ignorar o que esta acontecendo.”¹⁶ Os navios mercantes, que antes recebiam os marinheiros cordialmente, com a falta de alimentos que também os atingia, deixaram de fazê-lo.

O prazo dado pelo ultimato esgotava-se sem resposta. Decidiram conceder mais 24 horas. Mas a situação interna deteriorava-se de tal maneira que Parker e os “delegados” começaram a planejar uma retirada, ainda que com o risco de sair para o mar sem o balizamento. Os navios se dividiriam em cinco grupos, com destinos diferentes, que seriam: permanecer em Nore e se render; velejar para Texel, combater a Esquadra de Duncan e entregar-se à França; ir para Cromarty, no Norte da Escócia e aguardar os acontecimentos; ir para Shannon, na Irlanda, onde teriam bom acolhimento, com o grande número de marinheiros irlandeses; ou largar para a longa via-

gem rumo a “Nova Colônia”, isto é, a América do Norte, escolhendo região abandonada, onde formariam uma fraternidade de piratas, como as que existiram.

Embora se deixasse a critério de cada navio a que divisão desejaria pertencer, como as decisões demorassem, os “delegados” fizeram designações que aumentaram as confusões. Cada designação era objetada, com escolha de outro destino. Isto era reflexo das dissidências que se multiplicavam, dando razão inclusive ao chibateamento dos chamados “perjuros”. Parker, em seu delírio de grandeza, cada navio, acompanhado de cerimonial, bandas e vivas, mas sem grandes resultados. Na volta, em reunião com os “delegados”, anulou os planos de retirada e emitiu ordem mais prática: no dia seguinte, às duas horas, os navios suspenderiam e rumariam a Texel para verificar se a Esquadra holandesa estava no mar e, em seguida, se encontrariam em Cromarty. Os que abandonavam a causa ficariam em Nore.

Sábado, dia 10, às duas horas, a resposta do governo não havia chegado e a ordem de suspender seria confirmada. Mas representantes do HMS *Montagu* resolveram enviar outra proposta: voltariam ao cumprimento do dever se os navios em mau estado fossem docados e reparados, os oficiais acerca dos quais havia objeções afastados e nenhum marinheiro acusado de traição. Apesar de aprovada por Parker, nada foi feito.

Resolveram por fim suspender. Os tambores bateram, chamando aos postos. Velas foram içadas. Com um tiro do HMS *Sandwich* veio a ordem. Mas em vez de ser cumprida, houve grandes discussões nos cabrestantes e nenhum navio se moveu. Um barco atracou no HMS *Sandwich*. Nele vinha o *Captain* John Knight trazendo o “não” do governo. Parker fez nova contra-oferta: render-se-iam se os oficiais indesejáveis fossem afastados. Tinham atingido o mínimo pedido a *Black Dick* Howe em Spithead. John Knight prometeu levá-la ao Almirantado. Na espera, todos os navios arriaram a bandeira vermelha e içaram o pavilhão de São Jorge. A fantasia do bloqueio de Londres terminara.

¹⁶ Ibidem, p. 291.

Aproveitando-se da confusão do momento, e estarem ausentes os “delegados”, o *lieutenant* Robb, no HMS *Leopard*, reuniu alguns dos “perjuros”, deu ordem, e foi obedecido, de içar as velas e suspender. Houve reação dos amotinados, tiros de pistolas foram trocados, houve feridos, mas o navio começou a se movimentar. Ao ser percebido o contramotim, diversos navios abriram fogo, na costumeira tática inglesa de imobilizar o adversário, atingindo o seu velame para então ser abordado. O navio atingido encalhou, mas com enorme esforço conseguiu livrar-se e foi arrastado pela corrente para fora do alcance dos canhões.

Logo a guarnição do HMS *Repulse* rendeu-se a um *lieutenant* e seguiu o caminho do *Leopard*. Também encalhou, recebeu os tiros, que fizeram feridos, mas conseguiu escapar. No HMS *Sandwich*, depois de ter sido dominada uma reação, os “delegados” resolveram apelar para o antigo comandante, *Captain* Parr, a fim de obter uma solução. Chamaram-no, e ele, com o fito de ganhar tempo, escreveu carta para o Almirantado sugerindo que fossem pagos os soldos atrasados e concedido o perdão real, que seria enviada através um mercante. Nunca foi. Um terceiro navio, o HMS *Ardent*, suspendeu, trocou tiros com os outros rebeldes, mas conseguiu pôr-se a salvo.

O FIM DO MOTIM: JULGAMENTOS E PUNIÇÕES

O motim enfraquecia. Só se mantinha na esperança de uma resposta positiva da proposta enviada pelo *Captain* John Knight. Dia 11 ela chegou. Não foi aceita. Apenas submissão incondicional seria considerada. Com referência ao perdão, teriam que confiar na benevolência do rei. Crimes haviam sido cometidos e teriam que ser julgados. E um Ato do Parlamento determinava que os amotinados perdiam o direito de receber parte dos botins capturados que lhes fosse devido e mesmo os soldos.

Parker e os “delegados” ficaram desnoteados. A agitação aumentou. Oficiais que se haviam mantido embarcados nos navios rebeldes iniciaram ações de contramotim, resultando em tiros e lutas internas. O primeiro a ceder foi o HMS *Standard* no dia 13,

que velejou para Gravesend, rio acima, onde se achavam os navios já dissidentes. Outros o seguiram. Não havendo muita confiança na rebeldia do HMS *Sandwich*, o comando da rebelião transferiu-se para o HMS *Montagu*. Parker, ainda no HMS *Sandwich*, reuniu a guarnição e perguntou: querem se render? A resposta foi quase unânime: sim. Deu ordem para arriar o bote, pois desejava ir para terra. Ninguém se mexeu. Não queriam ser denunciados como rebeldes como o Ato do Parlamento classificava quem auxiliasse de qualquer forma um amotinado.

No dia 14, Lorde Keith fez um ronda pelos navios, recebendo a rendição e, com ajuda de elementos leais, listando os cabecilhas que iriam ser julgados, prendendo muitos. Quanto a Parker, um prêmio de 500 libras seria dado a quem o entregasse. Ninguém o denunciou. Não havia mais o “parlamento” dos “delegados”. Parker convidou dois *lieutenants* que estavam a bordo a comandarem o navio. Quiseram içar a bandeira branca da rendição, ao que Parker se opôs, pois temia que navios ainda amotinados abrissem fogo, o que não aconteceu. O ex-capitânia da insurreição seguiu para Gravesend. Um destacamento de soldados prendeu Parker, encerrando-o em uma prisão civil. O último navio a se entregar foi o HMS *Director*. Um dos “delegados”, Blake, conseguiu fugir com um grupo de 11 amotinados e aportaram em Calais. Esperavam que os franceses os recebessem como heróis, mas, para sua surpresa, os prenderam.

O motim de Nore terminara. As punições iriam começar. Parker inaugurou os julgamentos, a 23 de junho, diante de uma Corte Marcial de 11 membros, seguindo todos trâmites jurídicos, com grande ressonância nacional. Em sua defesa, Parker apelou dizendo ter sido um fator de moderação, impedindo que o motim tomasse características agressivas e radicais. Mas sempre se manteve ativo, possivelmente porque completava-se o ciclo de suas fantasias de superioridade. Comandara esquadra poderosa com milhares de seguidores leais, tivera contatos de igual para igual com altas autoridades. Agora era o mártir de uma causa nobre, com reconhecimento nacional. Confirmam esse juízo suas declarações ao ser condenado a morte por enforcamento no dia 27. À Corte Marcial dis-



se que se submetia à sentença porque tinha consciência de que Deus sabia que o coração do povo estava a seu favor. Em carta a um amigo, escrita da cela, interceptada pelo Almirantado, reafirmava que sua consolação era ser um mártir pela causa da humanidade. Pesavam sobre ele muitas acusações, mas sua consciência dizia que sua ação junto aos marinheiros fora absolutamente certa, se bem que não tivesse sido prudente. Não tivera a prudência de conhecer melhor as reações humanas. E se alonga extensamente em explicações sobre suas culpas e termina dizendo que a condenação fora justa por ter infringido os Artigos de Guerra, mas que eram posturas ilegais se os "Artigos da Humanidade" fossem considerados. E, em uma última denúncia, afirmava ter sido o pedido ao governo melhor distribuir os prêmios das capturas, o que mais indisputara a Corte contra ele. Em tudo transpirava a superioridade e o orgulho de ser mártir.

A Royal Navy fez da execução de Parker um espetáculo. A nau capitânia do motim, HMS *Sandwich*, foi trazida para Nore e fundeada perto de terra, onde os habitantes locais se aglomeraram e três regimentos formaram. Havia bandas, representantes de todos os navios e embarcações em volta. A nota emocional foi dada pela presença da esposa de Parker, que tentou diversas vezes ir a bordo sendo impedida. Ao ser passado o laço no pescoço, Parker pediu para falar e gritou: "Reconheço a justiça de minha punição. Desejo que seja suficiente e evite outras mortes."¹⁷ Um tiro confirmou a execução e o fim do "presidente da esquadra".

Os rigorosos castigos que se seguiram atingiram centenas de amotinados, em diversos graus de severidade, conforme iam sendo apuradas as culpas. Muitos foram enforcados. Outros, exilados para a Austrália ou condenados a trabalho forçados. Em um transporte de exilados que rumava ao Cabo Horn, 29 deles rebelaram-se, dominaram os oficiais, os quais, juntamente com passageiros, foram postos em um escaler que conseguiu chegar ao Brasil.

MOTIM DE NORE E A REVOLTA DE MARINHEIROS DE 1910

Semelhanças e Dessemelhanças

Tanto o Motim de Nore quanto a segunda Revolta dos Marinheiros no Brasil, em dezembro de 1910, guardam semelhanças e dessemelhanças, como existiram nos fracassos e êxitos de Spithead e na de novembro. Não havia em Nore e no motim de dezembro no Brasil, diferentemente dos anteriores, objetivos concretos e exequíveis a atingir.

Quando se rompe o freio da disciplina civil ou militar, e os indivíduos se transformam em "multidão", a ordem não logra ser recuperada só com a anistia e as concessões feitas. No segundo motim no Rio de Janeiro, nenhuma exigência foi feita, e em Nore repetiram as demandas de Spithead, por não acreditarem, ou não quererem acreditar, no perdão real e no Ato do Parlamento autorizando os aumentos do soldo e do provisionamento, embora lhes fossem mostrados os documentos que os afirmavam. Também não se verifica, em ambos os casos, ameaças de grande proporção prejudicando a nação que lhes dessem força, pois a destruição da capital do país não se podia fazer com os canhões desarmados e, na Inglaterra em guerra, a resistência ao inimigo já estava assegurada pelas Esquadras leais. Por isso, as reações foram prontas. No Brasil, um bombardeio de quatro horas destruiu o Quartel de Fuzileiros e, no Cruzador *Rio Grande do Sul*, houve enfrentamento enérgico dos oficiais, com o que veio logo a rendição. Na Inglaterra, a estrutura política do país exigiu quatro semanas de negociações, mas em nenhum momento figurou-se recuo governamental, apertando-se continuamente a cerco aos rebeldes.

Com a rapidez com que desenvolveu no Brasil o segundo motim, não se percebeu coordenação dos elementos envolvidos. Sabe-se que houve um sargento fuzileiro, cognominado *Bexiga*, que levantou uma companhia. Depois desapareceu. Na Inglaterra isto foi resolvido quando um líder, tudo indica que psicopata, mas superior aos rebelados,

¹⁷ Ibidem, p. 356.

transformou a direção do motim em um “parlamento”, do qual era ele o “presidente”.

Reações navais – com ataques dos navios leais – foram planejadas. No Brasil, em novembro, com os contratorpedeiros e, na Inglaterra, com a Esquadra do Almirante Duncan, ambas não realizadas a vista da inconveniência de ser travada batalha naval no ambiente fechado de uma baía, rodeada de comunidades.

A demora das soluções pode causar a evolução dos motins, adesões, fortalecimento das posições. Entretanto, se esta demora representa tática de cansar os amotinados, tender a bons resultados, como aconteceu em Nore. As obrigações rotineiras, que têm que atender, vão cansando-os, mormente se não têm em vista término. Os indivíduos vão se destacando da “multidão” e começam a aparecer os “dissidentes” e “perjuros” se entregando.

Um ponto de coincidência dos motins foram as punições rigorosas a que foram submetidos os amotinados em ambos os casos. Na Inglaterra, os enforcamentos se multiplicaram, com condenações aparentemente corretas juridicamente, determinadas por Cortes Marciais. No Brasil, como as penas de morte não eram legalizadas, as punições infligidas foram somente de prisão e desterro. Mas, de 20 presos colocados em uma cela, em noite extremamente quente, não tendo o carcereiro chaves para abri-la quando eles gritaram, 18 morreram. E, por ordem do chefe da Polícia, 106 ex-marinheiros foram deportados para a Amazônia, juntamente com prostitutas, ladrões e vagabundos (costume da época), embarcados em um navio mercante, o *Satélite* – com a escolta do Exército. A denúncia de que alguns deles conspiravam, pretendendo revoltar-se e tomar o navio, justificou cinco serem fuzilados, e dois, com ferros nos pés, lançarem-se no mar, o que é bastante duvidoso, devendo ter tido alguma “ajuda”. O que se conclui é que amotinados derrotados podem esperar rigorosos castigos, pois as instituições, militares ou governamentais, reagem às humilhações que tenham sofrido, ao desrespeito à disciplina, que é a base das organizações castrenses.

Um ponto comum interessante foi o fato das punições aplicadas aos ditos líderes dos movimentos, de Nore e de novembro, terem

sido causadas muito pelo enaltecimento clamoroso de que foram alvo, no caso de João Cândido, por parte da imprensa, e da posição elevada em que se pôs Richard Parker, com projeção nacional, como o “presidente” todo-poderoso. Passaram, com isto, a serem considerados os responsáveis pelos motins, recaindo sobre suas costas tudo que odioso se fizera, o que não era de todo justo, principalmente em relação a João Cândido, que pouca ação teve. Parker, realmente, fora elemento importante para a deflagração do motim. Foram os primeiros alvos da “vingança” das instituições.

CONCLUSÕES – ALGO A APRENDER

Generalizações tomando como base acontecimentos separados por século, em circunstâncias diferentes, são perigosas. Por outro lado, a História, para ser a “mestra da vida”, exige que se tire ensinamentos do passado, comparando-os com o presente e sendo considerados para previsão do futuro. Os acontecimentos podem variar com o tempo e as circunstâncias, mas os homens são os mesmos, alguém afirmou. Assim, desta comparação audaciosa entre motins deflagrados na Royal Navy, a maior do mundo, em plena guerra e, mais de um século depois, em um embrião de Marinha recém-adquirida, pode-se tirar algumas conclusões acerca das razões que podem fazer explodir um motim e do como se desenvolvem. Seriam:

- * desatenção do governo com as Forças Armadas, principalmente em tempo de paz, prejudicando sua eficiência, rebaixando-as ante a sociedade, tornando-as entidades amorfas, burocratizadas, afastadas de suas finalidades;
- * diferença de nível cultural e social entre a oficialidade e os subalternos, fazendo-as entidades estranhas, quiçá inimigas, ao invés de serem complementares para atingir o mesmo fim, como devem ser;
- * insatisfação generalizada dos amotinados, mesmo que não se prendam a causas específicas.
- * deflagrado os movimento em unidades diferentes ou afastadas, ou

mesmo para ações mais amplas, para instigá-las, é necessária a existências de um líder;

* a demora de solução é prejudicial, pois permite o desenvolvimento do motim e a permanência da situação indisciplinada. Se usada porém como tática pode ter resultado, desde que se mantenha o *status quo* (isto é, o motim não evoluir), pois o fato dos rebeldes terem que assumir responsabilidades rotineiras e de administração sem ajuda de uma infra-estrutura, para o que não estão preparados, acaba cansando-os e os indivíduos libertam-se da “multidão” e aparecem os “dissidentes” e “perjuros”;

* quando os motins deflagram, isto não deve ser apenas atribuído aos

clamores dos amotinados. Pode também decorrer de erros e falta de sensibilidade das autoridades que os comandam;

* mesmo encerrado o motim, vencido ou com as exigências atendidas, recuperar a situação disciplinar anterior não se dá imediatamente. São necessárias medidas extremas para conseguir-lo. No Brasil, além das punições, houve uma substituição total dos amotinados, modificação do sistema punitivo, melhora do preparo nas escolas de aprendizes-marinheiros. Na Inglaterra, em guerra, isto seria impossível. Enforcaram os líderes e os elementos que se salientaram. Depois, o envolvimento intensivo em operações de guerra evitou novos motins.