

A MARINHA REAL BRITÂNICA NO TEMPO DE HORATIO NELSON: Os *Lower Deck*

(Parte III)

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

SUMÁRIO

Suboficiais
Marinheiros

A Marinha Real Britânica, no século XVIII, pautava-se em uma disciplina rígida exercida pelos oficiais e pela experiência e competência de seus praças, muitas vezes arregimentados pelos abomináveis *press gangs*. O que se pretende discutir neste artigo é conscrição, seleção, preparação e utilização dos praças subalternos que guarneciam os navios de Sua Majestade Real no tempo de Horatio Nelson. Assim, preferiu-se dividir a apresentação em dois de seus grupos determinantes,

os suboficiais e os marinheiros, com suas respectivas especificidades. É necessário mencionar que, junto com os oficiais, eles combateram os seus inimigos, muitas vezes em situações adversas, e, na maior parte das vezes, tiveram sucesso.

SUBOFICIAIS

Os suboficiais¹ eram indicados e designados pelo Navy Board, diferentemente dos oficiais, que eram comissionados pelo

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

1 Em inglês *warrant officer*. A tradução para o português pelo dicionário de Termos Náuticos Inglês-Português, Volume I, publicado pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981, é “suboficial”, no entanto a hierarquia de um *warrant officer* é superior a suboficial e abaixo de *midshipman*. Por não existir tal posto nas forças armadas brasileiras para correspondência, preferiu-se manter a tradução tradicional suboficial. Fonte: LIMA, Alexandre Azevedo. *Termos Náuticos. Inglês-Português V1*. Rio de Janeiro: SDGM, 1981, p. 823.

Almirantado. A procedência dos suboficiais era diversa. Algumas funções a bordo eram completadas pela classe média, outras pela classe trabalhadora, provinda dos estratos mais modestos da sociedade da Grã-Bretanha (GB), idênticos aos estratos de onde provinham os marinheiros. Em verdade, existiam quatro classes de suboficiais na Royal Navy (RN)². A primeira, a classe mais elevada, que pertencia ao “tombadilho”³, frequentando a praça-d’armas, era quase igual à dos oficiais. A segunda classe era a dos suboficiais responsáveis pela manutenção, os chamados *standing officers*, em razão de permanecerem com o navio até a sua baixa; a terceira consistia do mestre disciplinar, dos auxiliares dos mestres, dos cirurgiões, dos artilheiros e dos carpinteiros. E, por fim, havia a quarta classe de suboficiais, com atividades especializadas mais próximas dos conveses de baixo ou dos marinheiros,⁴ como cozinheiros, contramestres de manobra, de calafeto e de velas.

Uma obrigação para todos os suboficiais que os distinguiam dos marinheiros era a capacidade de leitura e de realizar pequenas operações matemáticas. O regulamento estipulava que “nenhuma pessoa podia ser designada para uma função com responsabilidade por dotações logísticas, a não ser que tivesse capacidade de ler e escrever, devendo ser capaz de realizar operações aritméticas para manter os registros atualizados”⁵.

Na primeira classe de suboficiais, os que frequentavam as dependências dos oficiais, incluíam-se o mestre, os cirurgiões, os comissários e os clérigos. O mestre era responsável pela navegação do navio,

tendo precedência sobre todos os *midshipmen*, correspondendo em hierarquia ao tenente, porém a ele subordinado. Vinha normalmente de uma classe que não era de *gentlemen*; no entanto, sua função era extremamente importante, pois mantinha o Livro de Bordo atualizado com todas as indicações de navegação, sob a responsabilidade do comandante. Era o suboficial mais antigo de bordo, recebendo, por isso, um camarote junto aos tenentes e próximo ao comandante. Supervisionava as atividades de navegação dos *midshipmen* e mantinha os equipamentos de navegação em boas condições, por meio de seus auxiliares. A ele competia também o controle da bebida a bordo, além das velas, da mastreação e do cordame. Sua remuneração era a mais alta de todas, com exceção do comandante e do primeiro-tenente imediato. Muitos mestres provinham da Marinha Mercante e passavam por uma prova conduzida por um capitão* e três outros mestres, quando, então, recebiam comissão do Navy Board⁶.

Os cirurgiões normalmente eram artífices e não necessitavam de graduação em Medicina. Aprendiam seu ofício em terra e deveriam se submeter a uma prova oral conduzida pelo Surgeon’s Hall,⁷ em Londres, antes de receberem do Navy Board a comissão a bordo. Distinguiam-se dos médicos que eram graduados em Medicina, que se recusavam a servir a bordo dos navios da RN. Os cirurgiões, apesar de se submeterem a uma prova oral na qual eram aceitos na Marinha, eram muito limitados e muito mal vistos pelos comandantes, que os consideravam inferiores,

* N.A.: Será utilizada a palavra “capitão” como um posto hierárquico, correspondente ao que hoje se designa “capitão de mar e guerra”.

2 LAVERY, Brian. *Nelson’s Navy. The ships, men and organization 1793-1815*. Annapolis: USNI, 1989, p. 100.

3 Ao “quarterdeck”, local próprio para oficiais.

4 Em inglês, os membros dos *lower deck*, ou local onde ficavam os marinheiros.

5 Idem.

6 Ibidem, p. 101.

7 Uma comissão de cirurgiões que atestavam a sua proficiência na profissão.

embora frequentassem a praça-d'armas de oficiais⁸. Eram considerados civis, embora estivessem hierarquicamente no nível de suboficial habitando camarotes individuais. Sua responsabilidade era tratar os feridos e doentes a bordo, fumigar a embarcação periodicamente contra germes, bactérias e maus odores e supervisionar a limpeza do navio e da tripulação, o que poderia ser um contrassenso, uma vez que o banho de água doce inexistia em condições normais e o banho de água salgada era dispensado⁹. Geralmente, em períodos de chuva, os marinheiros aproveitavam para lavar suas roupas e lavar os seus corpos, sob a supervisão do cirurgião. Com o tempo, os cirurgiões se tornavam exímios em amputações de membros superiores e inferiores em condições de combate. A maior preocupação dos cirurgiões eram as doenças que grassavam nas tripulações, principalmente o escorbuto.

O comissário¹⁰ era o responsável por todos os gêneros recebidos e controlados por ele durante as viagens. Normalmente, era um antigo secretário do comandante e lhe era subordinado diretamente, sendo, dessa maneira, um homem de sua inteira confiança. Era responsável pelo *Muster Book*,¹¹ que controlava toda a movimentação de entrada e saída de marinheiros do navio. Sua remuneração não era boa, no entanto recebia a diferença de 1/8 do total de gêneros, em razão de perdas por ação de ratos, baratas, mofo, calor e frio e pela contaminação por água salgada¹². Além disso, recebia uma comissão de 5% a 10% pela função; dessa forma, a posição de comissário era muito procurada e muito mal vista pela guarnição.

Os acertos com fornecedores eram comuns, e a corrupção era endêmica, recheando os bolsos de muitos comissários.



Comissário (*Purser*, em inglês)

Os clérigos que embarcavam em navios da RN provinham das classes mais modestas da GB. Não eram vistos como essenciais a bordo pelos oficiais e marinheiros. Somente a partir de 1790 começaram a melhorar suas reputações. Normalmente existiam poucos clérigos nos navios da RN, principalmente em navios de 1ª a 3ª classes. Os clérigos provinham da religião anglicana, a maior parte, e havia alguns católicos e presbiterianos, embora essas religiões não fossem oficialmente reconhecidas pela RN.¹³ O Almirante Horatio Nelson era um homem extremamente religioso, e seu capelão foi Alexander John Scott, uma figura excepcional, com qualidades que

8 HICKOX, Rex. *All you wanted to know about 18th Century Royal Navy*. Bentonville: Rex Publishing, 2005, p. 36.

9 Idem.

10 Em inglês, *purser*.

11 Na Marinha brasileira, existe o *Muster Book*, que é chamado de *Livro de Portaló*, sob o controle do imediato.

12 Ibidem. p. 33.

13 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 102.

extrapolavam as religiosas. Foi um assessor muito próximo de Nelson, exímio linguista e extremamente inteligente¹⁴, destacando-se sobremaneira na vida do herói inglês.

A segunda classe de suboficiais era a dos chamados *standing officers*, que permaneciam com o navio até a sua baixa e eram os responsáveis pela manutenção. Incluíam-se nesse grupo o mestre de manobra, o artilheiro e o carpinteiro. Eles não frequentavam os espaços reservados a oficiais.

Normalmente o mestre de manobra¹⁵ provinha de marinheiro, e o regulamento determinava que ele servisse pelo menos um ano como auxiliar de manobra antes de assumir essa função. Era obrigatório que soubesse ler, no entanto o que dele era exigido somente congregava experiências nas fainas de manobra do navio. Ele era



Mestre de manobra

responsável pela manutenção e conservação das velas e dos cabos, além das embarcações pequenas, âncoras e mastros. A ele se subordinavam os veleiros e auxiliares de manobra. Por suas atividades, os mestres de manobra tendiam a ser personagens pitorescos a bordo; por serem muito ligados aos marinheiros que realizavam o serviço duro, muitos deles inclusive tendiam a beber demasiadamente e a serem punidos por faltas ligadas à bebida¹⁶.

Os artilheiros tinham pouca oportunidade de conhecer a ciência da balística e da direção de tiro. Eles eram obrigados a se submeter a um exame, embora os regulamentos não especificassem quem aplicaria essa prova. Os artilheiros e seus auxiliares deveriam servir pelo menos um ano como marinheiros antes de obterem a comissão de suboficiais. Suas responsabilidades incluíam a manutenção dos canhões e de seus periféricos, não se responsabilizando pelo disparo, a cargo dos tenentes e *midshipmen*. As guarnições dos canhões, sob a supervisão dos tenentes, eram grandes, entretanto para cada quatro canhões existiam um artilheiro, dois auxiliares de artilheiro e um armeiro. A esse grupo competia municiar as buchas para o disparo, balas e cartuchos de munição para os quatro canhões, examinar o estado desses canhões e de seus suportes e reparos e consertá-los, caso estivessem avariados. Além disso, a eles competia a manutenção do armamento portátil e dos implementos de artilharia, como, por exemplo, soquetes. Ao artilheiro chefe competia o adestramento de seus auxiliares, tanto em artilharia como em armas portáteis. Não existia uma progressão hierárquica para os artilheiros, havendo apenas uma movimentação dos artilheiros mais antigos para navios de maiores classes.

14 LAVERY, Brian. *Life in Nelson's Navy*. Gloucestershire: Sutton Publishing, 2007, p. 35.

15 Em inglês, *boatswain*.

16 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit p. 103.

Os carpinteiros, diferentemente dos outros *standing officers*, deveriam aprender o seu ofício em terra. Além de serem já especialistas, os carpinteiros deveriam servir na RN por um período mínimo de seis meses e obter certificados de boa conduta emitidos pelos comandantes de navios. Muitos desses carpinteiros eram convocados pela chamada *press gang*¹⁷ e obrigados a servir nos navios da RN, uma vez que sua utilidade era inquestionável a bordo. Normalmente o carpinteiro chefe contava com um número grande de auxiliares, até dez em um navio de 1ª classe. Suas responsabilidades eram grandes. Era o responsável pelo calafeto e madeirame do navio, com sua conservação e manutenção. Em combate, tinha uma função parecida com o que hoje se chama, nas Marinhas contemporâneas, de “controle de avarias”. Reparava e tamponava furos nos costados



Carpinteiro

provocados pela artilharia inimiga e procurava consertar mastros avariados por fogo adversário durante a batalha; assim, sua função a bordo era muito importante, tanto em períodos de paz como em guerra.¹⁸

A terceira classe de suboficiais incluía os mestres disciplinadores, auxiliares de mestres, de cirurgiões, de artilheiros e de carpinteiros. Não frequentavam os círculos dos oficiais. Todos os navios da RN possuíam mestres disciplinadores¹⁹. Suas tarefas eram “inspecionar a conduta da guarnição do navio como um todo e reportar qualquer impropriedade que testemunhar e que venha a afetar a disciplina do navio”.²⁰ Como pode ser percebido, esse suboficial tinha grande poder a bordo. Auxiliava os artilheiros no adestramento de armas portáteis, daí a origem de seu nome em inglês, *master at arms*. Em navios maiores, contava com auxiliares. Muitos mestres disciplinadores eram odiados a bordo, pois a eles era imputada a delação de faltas de marinheiros para os oficiais e posterior julgamento pelo comandante do navio. Normalmente eram homens provenientes de marinheiros, com histórico de valentia e destemor. Não era uma função desejada a bordo, pois poucos queriam ser “policiais” de seus colegas a bordo.

Os auxiliares de mestres, como o título indicava, auxiliavam o mestre em suas múltiplas atividades. Ajudavam-no na manutenção de instrumentos de navegação, cartas de navegação e livros náuticos. Em complemento, supervisionavam a condição das âncoras do navio e auxiliavam o adestramento dos *midshipmen*. Muitos eram voluntários e deviam passar determinado período de tempo como auxiliares até as-

17 Serão discutidas no próximo número da revista as tarefas da *press gang* na convocação de marinheiros para os navios da RN.

18 Idem.

19 Em inglês, *master at arms*.

20 Ibidem, p. 135.

sumirem a função de mestre, quando havia abertura de vagas. Acomodavam-se nos alojamentos dos *midshipmen*.²¹

Os auxiliares de cirurgiões²² eram normalmente vindos diretamente da Surgeon's Hall. Em navios de 1ª classe, o cirurgião contava com três assistentes; nos demais navios de linha, dois; e, por fim, nos navios pequenos, apenas um. Esses assistentes deveriam servir nessa função por pelo menos três anos, logo existiam assistentes de 1º, 2º e 3º graus, conforme avançavam nos anos de serviço. O cirurgião e seus auxiliares deveriam prover os seus próprios instrumentos de trabalho, enquanto o governo provia os remédios e produtos medicinais²³.

Os auxiliares de artilharia²⁴ auxiliavam o artilheiro chefe na manutenção e conservação da artilharia a bordo. Normalmente eram os encarregados de paíóis de munição e apetrechos de artilharia. Os paíóis de munição, por serem vulneráveis ao tiro inimigo, localizavam-se nos conveses inferiores. Os auxiliares deveriam manter esses locais secos e prontos para serem utilizados em combate. Quando o navio sofria qualquer manutenção, o artilheiro e seus auxiliares retiravam toda a munição de bordo e a estocavam em um paiol em terra até o término da manutenção, normalmente quando os navios se encontravam em dique seco, retornando com ela ao final desse período²⁵.

Os auxiliares de carpinteiros²⁶ auxiliavam o carpinteiro chefe a manter e conservar o madeirame de bordo. Eles começavam, assim como os carpinteiros, com o aprendizado em terra, passando para

auxiliares do carpinteiro chefe até assumir essa função depois de alguns anos nos navios da RN. Existiam situações em que os auxiliares de carpinteiro provinham de marinheiros, quando não existia um número suficiente de auxiliares em determinados navios e o carpinteiro chefe escolhia entre os marinheiros de bordo aqueles mais afeitos a trabalhar com madeira.

Por fim, o último grupo de suboficiais era formado pelos cozinheiros e contramestres de manobra, calafeto e velas e auxiliares dos mestres de manobra. Esse grupo de profissionais provinha das classes mais baixas da sociedade britânica e se identificava com os marinheiros.

Os cozinheiros não necessitavam ser especialistas em cozinha, embora alguns tivessem algum conhecimento em culinária por terem trabalhado em tavernas²⁷. Muitos cozinheiros assumiram essa função por estarem impossibilitados de desempenhar funções mais rústicas a bordo, ou por terem sido feridos, ou serem muito idosos. Em um navio de 3ª classe, existiam cerca de três cozinheiros, um chefe e dois auxiliares. Suas responsabilidades abarcavam a confecção da comida de bordo e a limpeza da cozinha, tendo, como sempre, a preocupação de assegurar que nenhum acidente com fogo ocorresse, o que seria um desastre, em razão de o navio ser quase todo de madeira. Como era de se esperar, não cozinhavam para o comandante, que tinha o seu próprio cozinheiro.

Os contramestres de manobra, calafeto e velas²⁸ normalmente assumiam função de manobra no timão do navio, sob as

21 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 101.

22 Em inglês, *surgeon's mate*.

23 MASEFIELD, John. *Sea Life in Nelson Time*. 3 ed. Annapolis: USNI, 1971, p. 43.

24 Em inglês, *gunner's mate*.

25 FREMONT-BARNES, Gregory. *The Royal Navy 1793-1815*. Oxford: Osprey, 2007, p. 35.

26 Em inglês, *carpenter's mate*.

27 Ibidem, p. 37.

28 Em inglês, *quartermasters*.

ordens dos tenentes e, eventualmente, do capitão comandante do navio. Como tarefa complementar, auxiliavam o comissário na estocagem de provisões. Eram marinheiros que, por seu tempo de serviço e experiência, eram elevados a essa função²⁹. Possuíam auxiliares nessa tarefa e eram em número de seis em um navio de 3ª classe, podendo seu número chegar a oito em navios maiores. Alguns contramestres, por suas experiências, também auxiliavam o mestre de manobra³⁰ em suas atividades de manobra de velas e na calafetagem, poleame³¹ e maçame³².

Algumas funções a bordo transitavam entre os quatro grupos de suboficiais e eram tarefas especiais. A primeira função especial era a dos mestres-escola³³. Não frequentavam a praça-d'armas de oficiais e não possuíam camarotes específicos a bordo. Passavam por uma prova para serem admitidos na RN e tinham que, além de saber ler e escrever com desembaraço, ter conhecimentos aprofundados em navegação, astronomia e matemática. Suas tarefas eram ensinar essas disciplinas aos *midshipmen* e a ler e escrever para os marinheiros. O pagamento e a sua posição a bordo, pouco privilegiada, não atraíam muitos candidatos, pois normalmente esses personagens tinham boa formação intelectual e social. Aos poucos a RN iria mudar o modo como o mestre-escola era visto a bordo, sua remuneração e sua condição hierárquica entre seus colegas, atraindo jovens recém-saídos da universidade. Durante o século XIX,

passariam a ser considerados no mesmo nível hierárquico que os oficiais.

Outro grupo totalmente distinto dos demais era o formado pelos fuzileiros reais. Todos os navios da RN possuíam um contingente de fuzileiros que se distinguiam dos marinheiros por utilizarem um uniforme vermelho. Compunham cerca de 1/5 de todo o efetivo do navio; assim, existiam 120 fuzileiros para um navio de 3ª classe. Em navios maiores, podiam chegar a ser 150 homens. Originavam-se de soldados retirados de regimentos do Exército que se voluntariavam para servir a bordo, não existindo conscritos nesse grupo. Quando não empregados nos navios, eram encaminhados para quatro quartéis em terra, localizados em Chatham, Portsmouth, Plymouth e Woolwich. Mantinham-se sempre em adestramento a bordo, eram obedientes e disciplinados. Seus efetivos variavam, dependendo da ocorrência de guerras. Em 1793, existiam 5 mil fuzileiros reais, e no ano da morte de Nelson, em 1805, estes chegaram a somar 30 mil homens.

Eles tinham duas tarefas a bordo. Quando em tempo de paz, patrulhavam e vigiavam locais importantes do navio, como os camarotes dos almirantes e comandantes, o paiol de munição, o paiol de bebidas e outros locais designados pelo comandante. Inibiam também quaisquer indisciplina e motins a bordo. Seus alojamentos eram separados dos marinheiros e localizavam-se estrategicamente entre os alojamentos da guarnição e os camarotes dos oficiais, para

29 Muitos desses marinheiros eram qualificados como *petty officers*, isto é, como marinheiros especializados e transitavam em uma área entre os suboficiais e os marinheiros comuns. Assim é importante ressaltar que esses dois últimos grupos de suboficiais possuíam características que os colocavam mais como *petty officers* do que suboficiais, isto é, mais como marinheiros especializados.

30 Em inglês, *boatswain mates*.

31 Poleame é o conjunto de todas as peças que servem para fixar ou dar retorno aos cabos dos aparelhos do navio. Fonte: FONSECA, Maurílio. *Arte Naval*. V 2. Rio de Janeiro: SDM, 1985, p. 489.

32 Maçame significa todos os cabos empregados nos aparelhos fixos e móveis do navio. Fonte: PIOVESANA JR, Alberto. *Noções Básicas sobre Navios a Vela*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2006, p. 24.

33 Em inglês, *schoolmaster*.

servirem como escudo, em caso de motim ou de necessidade. Podiam cooperar com os marinheiros nas fainas de peso nos navios, embora essas tarefas não fossem por eles muito apreciadas.

Quando em tempo de guerra, guarneciam os conveses dos navios em combate, provendo fogo de armas portáteis contra os inimigos. Podiam compor grupos de abordagem e repelir abordagens de adversários. Quando necessário, auxiliavam os artilheiros nos canhões, movimentando e municionando esse armamento. Além disso, compunham grupos de desembarque de ataques contra fortes inimigos, guardavam prisioneiros e formavam guarnição de presa de navios capturados.³⁴ Normalmente, esses destacamentos de fuzileiros eram comandados por um oficial fuzileiro que compunha a praça-d'armas de oficiais. Os fuzileiros foram soldados leais e destemidos e instrumentos disciplinadores fundamentais para os comandantes de navios.

MARINHEIROS

Quem eram os marinheiros que compunham as tripulações dos navios da RN? Brian Lavery transcreveu parte do diário de um cirurgião recentemente chegado a bordo de um navio no século XVIII, ainda sem a influência das lides marinheiras, impressionado com aqueles tipos especiais e diferentes de homens. Disse esse cirurgião o seguinte:

São somente homens de tal tipo que enfrentam as fadigas e os perigos da vida no mar; existe uma necessidade de se estar acostumado a essa vida desde criança. O modo de pensar, pelo costume e exemplo, é treinado para enfrentar com valentia a fúria dos elementos em suas diferentes formas com um grau de

desprendimento do perigo e da morte que não se vê em qualquer outro lugar... as deficiências de educação não são sentidas, e o conhecimento geral é irrelevante. O orgulho consiste em ser reconhecido como um marinheiro puro sangue, e eles veem o homem de terra como inferior. Isso tem a sua marca de uma maneira singular com uma linguagem marinheira em qualquer transação na vida, algumas vezes com ostentação pedante. Tendo pouco contato com o mundo exterior, são facilmente enganados e passados para trás em qualquer lugar que vão; seu dinheiro é gasto ostentadamente em grande profusão; boas roupas para sua namorada, um relógio de prata e cintos de metal para o seu próprio uso são os únicos retornos para tantos anos de trabalho e sacrifício.³⁵

Esse era o tipo de homem que guarnecia os navios da Armada Real da GB. Provindos das classes mais baixas, eram rústicos, brutos e iletrados. Capazes de ficar 36 horas sem dormir enfrentando mares bravios, esses homens não se importavam com as difíceis condições de vida nos navios britânicos. Muito poucos liam alguma coisa; os marinheiros viviam um dia atrás do outro, com a única perspectiva de subir um ou dois degraus na difícil hierarquia da RN. Suas acomodações eram ruins, úmidas, desconfortáveis e infestadas de ratos e baratas, normalmente nos conveses abaixo, daí serem chamados de grupo dos *lower deck*, em contraposição ao grupo dos *quarterdeck*, os oficiais. Eram homens que se arriscavam a recolher as velas a 20 ou 30 metros de altura nos mastros principais de bordo, muitas vezes em péssimas condições de mar e vento. Algumas vezes ingênuos, outras vezes violentos, tinham uma relação de amor e ódio com seus

³⁴ Ibidem, p. 40.

³⁵ LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 134.



Marinheiro inglês no século XVIII

oficiais e, muitas vezes, com seus suboficiais. Podiam amar seu comandante, como era o caso com Nelson quando comandou o HMS *Agamemnon*, ou podiam odiá-lo, como foi o caso com William Bligh, do HMAS *Bounty*. No entanto, espelhavam um desejo comum de glória e, principalmente, de butins apreendidos de navios inimigos, como prata, ouro e bens diversos.

Muitas vezes os marinheiros passavam dias, semanas e até meses sem tomar banho, o que para eles não era nada extraordinário, principalmente porque, na sociedade britânica daquele período, o banho não era algo tão comum como nos trópicos. O Almirantado não se importava com uma carreira profissional para seus marinheiros e nem atraía os bons homens com bons salários, o que aumentava tanto o número de desertores, um efeito crônico na RN, como a insatisfação a bordo, culminando, inclusive, nos diversos motins ao final do século XVIII, como os de Spi-

thead e Nore. A ideia que as autoridades tinham dos marinheiros da RN era de serem mentalmente inferiores, simplórios, alegres, leais e naturalmente preguiçosos. Como disse o historiador naval Helio Leoncio Martins, os almirantes consideravam os marinheiros “imprevidentes, o pagamento devendo ser controlado. Com a tendência para se embriagarem, sua ida para a terra era prejudicial, enfim crianças dirigidas e vigiadas pelos comandantes e almirantes”.³⁶

Existiam três formas de se entrar na RN como marinheiro. A primeira como voluntário, a segunda por quota e, por fim, a pior de todas, por conscrição obrigatória.

O voluntariado não era o maior segmento de marinheiros, contudo existiam milhares de voluntários na RN. Muitos desses voluntários eram marinheiros da Marinha Mercante que procuravam maiores aventuras, outros eram marinheiros que compunham os grupos que acompanhavam os almirantes e capitães de um navio para outro. Outro grupo era composto de trabalhadores na agricultura e no comércio que, por uma razão ou outra, se voluntariaram para receber parte dos butins conquistados de navios inimigos, o que era totalmente legal, ou por serem atraídos por aventuras e viagens exóticas para as Índias Orientais e Ocidentais. Um exemplo foi John Nicol, que se voluntariou com 21 anos de idade, afirmando que lera “Robinson Crusoe muitas vezes e desejava ir para o mar... todo o meu tempo foi gasto em barcos e em embarcações costeiras”.³⁷

Brian Lavery frisou que o patriotismo não teve muito efeito sobre esses voluntários, em razão desse sentimento não estar devidamente conscientizado nesses

36 MARTINS, Helio Leoncio. Dois motins. *Navigator*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, v. 4, n. 7, junho de 2008, p. 57.

37 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 124.



Marinheiros do século XVIII

homens, apesar de existirem diversos cartazes com propaganda para se alistarem.³⁸ Outro método de atrair voluntários era por meio de recompensas em dinheiro. Muitas dessas recompensas foram impingidas sobre homens que estavam prestes a serem conscritos compulsoriamente.

Os voluntários podem ser classificados em dois grupos etários. O primeiro formado por garotos e o segundo por homens adultos. As razões para o voluntariado do primeiro grupo recaía sobre a possibilidade de aventuras no mar, ou por maus tratos em casa ou mesmo por oferecimento dos genitores à RN para a melhoria das condições de vida de seu filho. Existiam três classes de garotos voluntários. O primeiro grupo, chamado de “voluntários de 1ª classe”, consistia de jovens *gentlemen*, futuros *midshipmen*, que serviam inicialmente como serventes de oficiais e do próprio comandante, entrando em sua cota pessoal, conforme apresentado no último artigo da *RMB (Revista Marítima Brasileira)*. Trata-

se, assim, de futuros oficiais e do pessoal do “tombadilho”. O segundo grupo, o dos conveses inferiores, o do *lower deck*, consistia de garotos de 15 a 17 anos de idade que eram serventes e auxiliares de marinheiros, preparando-se para assumirem funções efetivas de marujos a bordo. Eram chamados de “voluntários de 2ª classe”. O terceiro grupo, também do grupo dos conveses inferiores, consistia de garotos de 13 a 15 anos de idade, “os voluntários de 3ª classe”, que serviam igualmente como serventes e auxiliares de marinheiros. Eram jovens mais moços que aprendiam o ofício sem necessariamente conduzir trabalhos muito pesados ou árduos, mais condizentes com os garotos “voluntários de 2ª classe” ou marinheiros. Muitos desses jovens atuavam como serventes dos oficiais³⁹.



Voluntário de 2ª classe

Existia uma sociedade, a Marine Society, fundada em 1756, que auxiliava o recrutamento de jovens para a RN. Era uma organização de caridade dedicada a

38 Idem.

39 LEWIS, Michael. *A Social History of the Navy 1793-1815*. London: Chatham, 2004, p. 89.

recrutar jovens pobres abandonados nas ruas das cidades inglesas. Ela acolhia esses jovens abandonados, os alimentava e os vestia, dando um mínimo de treinamento naval com o propósito de oferecê-los à RN como voluntários. Em 22 anos de guerras contínuas contra a França, de 1793 a 1815, foram oferecidos à RN cerca de 22.973 jovens voluntários.⁴⁰

Outro modo interessante de recrutar marinheiros era por meio do convencimento de prisioneiros de guerra capturados e mantidos em prisão. Era oferecida a liberdade para se agregarem à RN e certa quantia em dinheiro com o voluntariado. Houve alguns realistas franceses que se agregaram à RN contra os revolucionários de 1789, principalmente da Bretanha e da Normandia, províncias pouco amigáveis com a Revolução, além de voluntários de outras nações que lutavam contra a França. Para se ter uma ideia da diversidade de nacionalidades dos marinheiros que se agregaram como voluntários ou conscritos em um navio da RN, pode-se listar a tripulação de 3ª classe da HMS *Implacable*: 483 britânicos (sendo 285 ingleses, 29 escoceses e o restante oriundo de outros locais da GB), 130 irlandeses e 80 estrangeiros, incluindo 28 norte-americanos, oito suecos, oito prussianos, sete dinamarqueses e cinco portugueses, além de voluntários de Espanha, Jamaica, Trinidad, Bermudas, Holanda, Alemanha, Índia, Sicília, Minorca, Córsega, S. Domingo, S. Kitts, Martinica, Santa Cruz, Ragusa, Madeira, Índias Ocidentais e um do Brasil! No total, 86% de britânicos e 14% de estrangeiros.⁴¹

Outro grupo de voluntários era composto de pequenos criminosos cumprindo pena por dívidas ou por contrabando. Os primeiros

utilizavam os prêmios pelo voluntariado como forma de pagar suas dívidas. Os últimos eram considerados por muitos oficiais bons marinheiros e eram os preferidos.

O segundo grupo de marinheiros provinha do que se chamava de atos de quota. Esses atos tinham como propósito aumentar o número de marinheiros que guarneciam os navios da RN após a declaração de guerra entre a GB e a França, a partir de 1793. Foram dois os atos de quota aprovados pelo Parlamento sob a inspiração de William Pitt. O primeiro, de 1795, de número 35 Geo III c5, obrigava que cada município⁴² provesse uma certa quantidade de “homens capazes de servir nos navios de Sua Majestade”.⁴³ Esses homens deveriam ser escolhidos dentre as classes mais pobres, e a eles seriam oferecidos prêmios em dinheiro para o voluntariado. As condições e qualificações pessoais dos escolhidos ficariam inteiramente a critério dos municípios, e as comarcas judiciais enviavam esses homens para a RN. Como exemplo, o número de voluntários nesse processo variava – de Bedford deveriam ser indicados 57; de Berkshire, 108; e de Buckinghamshire, 117. O segundo ato, também de 1795, de número 35 Geo III c9, estabelecia a mesma obrigação para as cidades portuárias inglesas. Caso fosse indicado um marinheiro especializado, esse número contaria por dois voluntários. Os números então aumentaram consideravelmente. De Londres, por exemplo, vieram 5.704 voluntários. Esses dois atos nada mais eram que o recrutamento forçado por quotas, passando essa responsabilidade para os municípios que muitas vezes se viram impossibilitados de atingir as quotas estabelecidas e tiveram que recorrer a vagabundos e pequenos criminosos que,

40 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 124.

41 LEWIS, op. cit. p. 129.

42 Em inglês, *county*.

43 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 128.

na primeira oportunidade, desertavam, provocando, por parte da RN, a proibição da saída de marinheiros dos navios atracados nos portos ingleses e escoceses.

Pode-se afirmar que os atos de quota tiveram sucesso em aumentar o efetivo da RN, passando estes de 87.331 marinheiros, em 1794, para 114.365, em 1796, muitos desses voluntários provindo dos atos de quota de 1795. Alegrementemente, Pitt diria, na Câmara dos Comuns, que esses atos conseguiram aumentar o número de marinheiros na RN de forma eficiente, o que não foi contestado pela oposição.⁴⁴

O Almirante Collingwood, comandante de um navio de linha no período, diria que o sistema de quotas foi prejudicial a RN e provocou em 1797 os motins de Spithead e Nore, por trazerem maus elementos e despreparados para o seio da Marinha de Guerra.

A última maneira de se entrar na RN como marinheiro era por conscrição obrigatória.⁴⁵ Esse sistema era detestado e brutal. Em razão dos claros na RN em períodos de guerra, o sistema de voluntariado e de quotas não atingia por si só os efetivos necessários para a luta contra a França no final do século XVIII. A própria França empregou esse sistema de conscrição após a Revolução de 1789. Os recrutados compulsórios eram baratos e numerosos. Caso morressem mil recrutados na guerra, o estado poderia recrutar obrigatoriamente mais mil combatentes rapidamente e suprir os claros. Por ser um sistema obrigatório, ele era temido e sempre que possível enganado, tanto pelos recrutados como pelas famílias que deles dependiam. Em verdade, esse sistema de conscrição nunca fora abolido na Inglaterra e depois na

GB. Ele provinha desde a Idade Média, com maiores e menores intensidades. Era considerado legal, se existissem um grupo volante de recrutadores⁴⁶ conduzido por um oficial de Marinha em atividade e uma autorização assinada pelos lordes do Almirantado dando-lhe autoridade para recrutar homens em idade de conscrição, que não era especificada, ficando tal avaliação a cargo do próprio oficial. Isso não significava que qualquer homem podia ser recrutado. A lista de proibições era longa e incluía comandantes e mestres da Marinha mercante, marinheiros em atividade de pesca, aprendizes já escalados para a Marinha mercante, estrangeiros e práticos de portos ingleses, a não ser que tivessem enalhado algum navio na atividade de praticagem, funcionários do rei e, como sempre ocorria, privilegiados que obtinham isenção de autoridades reais.

O serviço de recrutamento (*Impress Service*) estava localizado na Tower Hill, em Londres, e existiam divisões de recrutamento em quase todos os portos na GB, chefiados por oficiais de Marinha. Os grupos volantes de recrutadores eram formados por um oficial e seis a oito homens, muitos de grande truculência, provocando inclusive muita resistência das autoridades locais contra seus métodos brutais. Ser um membro do grupo de recrutadores significava automática isenção de conscrição, o que era bom e lucrativo, pois muitos desses verdadeiros marginais eram suscetíveis à corrupção, alertando muitos locais dos dias de recrutamento. Em 1797 existiam um almirante chefe do serviço, 47 capitães e comandantes e 80 tenentes realizando tarefas de conscrição⁴⁷.

44 Idem.

45 Em inglês, *impressment*. A definição de *press* era o ato de coagir alguém a se agregar ao serviço governamental.

Fonte: HICKOX. op. cit. p. 17.

46 Em inglês, *press gang*.

47 Idem.

O método de conscrição era simples. Esse grupo saía pelas ruas para procurar conscritos, de preferência ex-marinheiros normalmente com idades entre 18 e 55 anos, porém a critério do oficial que trazia a autorização do Almirantado. Ao encontrar um homem “candidato” em tavernas ou andando nas ruas, tentariam convencê-lo a voluntariar-se para a RN. Eles o convidariam para uma bebida, uma conversa amena, sem discutir o voluntariado. Caso aceitasse, tentariam



Marinheiro comum

embebedá-lo até o deixarem inconsciente. Ao atingir esse estágio, o levariam para um navio da RN⁴⁸ localizado no porto e, a partir desse instante, já era considerado marinheiro. Outro artifício, caso não conseguissem embebedá-lo, era colocar um *shilling* em seu bolso. Ao ser descoberta a moeda, ele era declarado marinheiro por ter aceito o dinheiro e levado à força para o navio. No

caso de, na primeira abordagem, não aceitar o voluntariado, ele era simplesmente agredido e levado à força para o navio. Era uma verdadeira abdução legal.

Alguns capitães comandantes de navios da RN tinham também a permissão do Almirantado para recrutar no mar. Caso encontrassem um navio mercante, eles poderiam pará-lo e recrutar seus principais marinheiros, com exceção dos oficiais e aprendizes, trocando-os por seus próprios marinheiros, normalmente os mais doentes e debilitados. Isso significava uma verdadeira prisão para muitos marinheiros que ficavam afastados de casa anos a fio. Só era permitido recrutar em navios mercantes que se dirigiam para a GB, e não em navios que saíam dos portos.⁴⁹ Pode-se imaginar o desespero dos marinheiros mercantes, depois de um ou dois anos longe de casa, ao se aproximarem de Portsmouth e observarem um navio de guerra determinar que parassem para uma inspeção. Muitos comandantes de navios mercantes escondiam seus marinheiros para evitar essa conscrição desumana e traumática. Pode-se entender por que a proporção de deserções nos navios da RN chegou a 25% dos efetivos. Os comandantes, para evitar essas deserções, proibiam a saída dos marinheiros dos navios atracados nos portos e permitiam que as prostitutas para lá se dirigissem como forma de compensação; mesmo assim, as deserções continuavam altas.

A conscrição forçada foi um sistema injusto para muitos cidadãos e trouxe em seu bojo deserções, indisciplinas e ressentimentos, terminando somente na guerra de 1812 contra os EUA, motivada por recrutarem-se cidadãos norte-americanos nos navios britânicos.

48 Em inglês, *receiving ship*, ou navio recebedor. Poderia também ser levado para qualquer outro navio da RN que estivesse com falta de marinheiros.

49 *Ibidem*, p. 18.

Dessa maneira, os marinheiros da RN, depois de se agregarem às tripulações dos navios, podiam ser classificados em três postos hierárquicos distintos.

O primeiro grau hierárquico era o dos chamados *landsmen*⁵⁰. Eles eram homens que não tinham nenhuma experiência nas lides marinheiras, recém-chegados a bordo, levando cerca de dois anos para adquirir os conhecimentos necessários para galgar o próximo posto. Não existia nenhum treinamento para transformar *landsmen* em marinheiros. Normalmente realizavam tarefas auxiliares em mastros, velas e artilharia, sem nenhuma especialização. O índice de deserções nesse primeiro grupo, como esperado, era alto.

O segundo grau hierárquico era o dos chamados marinheiros ordinários⁵¹. Eram marinheiros com experiência de mar e muito procurados pelos grupos de conscrição forçada. Era o primeiro posto de um verdadeiro marinheiro. Seu avanço dependia de seus conhecimentos e de seu desempenho. Normalmente atuavam como auxiliares de suboficiais e de marinheiros mais treinados.

O terceiro grau hierárquico, o mais alto, era o dos chamados marinheiros especializados.⁵² Eram marinheiros com grande experiência de mar e responsáveis a bordo

por mastros específicos, velas e manobras de marinharia, auxiliando os suboficiais. Podiam ascender a suboficiais auxiliares, os chamados *standing officers*, já apresentados. Era comum um marinheiro especializado reverter a marinheiro ordinário, caso apresentasse ferimentos incapacitantes para certas funções a bordo, o que provocava uma diminuição de salários.

Nos navios da RN, as proporções de *landsmen* e de marinheiros ordinários e especializados variavam. Alguns números podem ser, no entanto, apresentados. Em 1793, o HMS Prince tinha um total na guarnição de 47% de suboficiais e marinheiros especializados, 22% de marinheiros ordinários e 31% de *landsmen*. O HMS *Bellerophon* tinha 35% de suboficiais e marinheiros especializados, 27% de marinheiros ordinários e 38% de *landsmen*.⁵³

Depois de se discutir o material e o potencial humano disponível na RN, torna-se necessário apresentar algumas características especiais que fizeram essa Marinha se distinguir de suas rivais no século XVIII e outros aspectos do mundo que permearam o tempo de Nelson nas Guerras Napoleônicas. No próximo número da *RMB*, serão discutidos os recursos técnicos e táticos da RN.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

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

50 Em inglês, *landman* significa alguém que vive em terra. Era então uma expressão ou grau hierárquico para denotar a pouca familiaridade do recém-chegado com as atividades marinheiras. Prefere-se utilizar a expressão original em inglês.

51 Em inglês, *ordinary seaman*.

52 Em inglês, *able seaman*.

53 LAVERY, Brian. *Nelson's Navy*. op. cit. p. 130.