

AS MARINHAS DE GUERRA PORTUGUESA E INGLESA NO PERÍODO 1750-1815

KENNETH H. LIGHT*

SUMÁRIO

Introdução
As missões das duas Marinhas
Os homens das duas Marinhas
Condições de bordo
Os fuzileiros
Os oficiais
Os padres, os cozinheiros e outros
Os homens de terra
As naus de linha
A vida a bordo
As táticas usadas

INTRODUÇÃO

Este ensaio abrange um período em que ocorreram importantes eventos que tiveram uma influência significativa e permanente na História: a guerra napoleônica (1793-1815), a independência da América

e, o que nos afetou profundamente, a vinda da Família Real para o Brasil (1807/08).

As duas Marinhas tiveram uma participação ativa neste período e, muitas vezes, fundamental.

O objetivo deste ensaio é conhecê-las melhor.

* N.R.: O Sr. Kenneth Light é sócio correspondente do Instituto Histórico de Petrópolis, membro do British Historical Society of Portugal e diretor da Sociedade de Amigos do Museu Imperial.

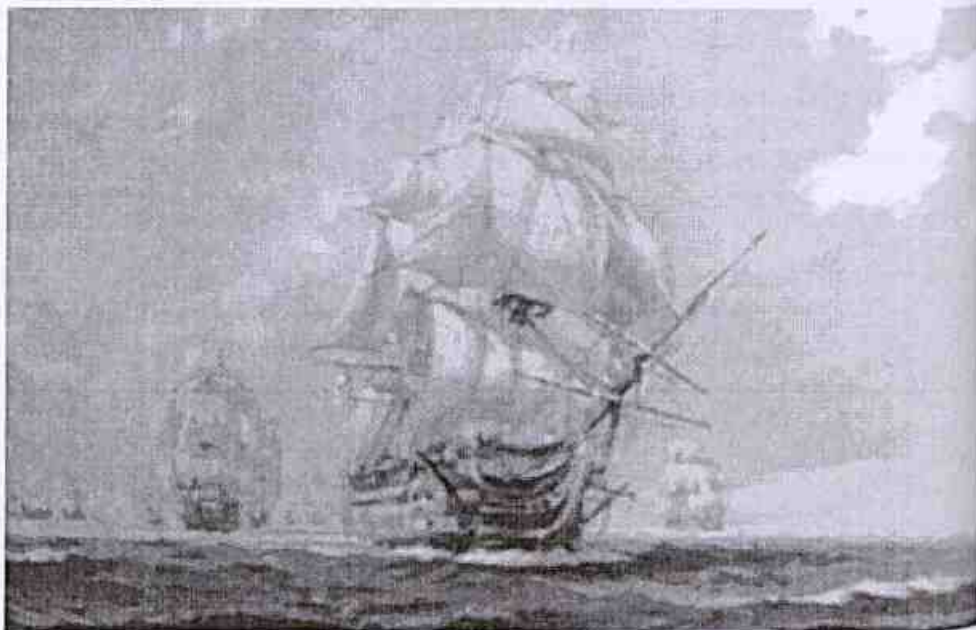
Assim, após uma breve introdução sobre as suas principais atividades, iremos descrever e fazer comentários sobre os homens, os navios e os homens a bordo dos seus navios.

AS MISSÕES DAS DUAS MARINHAS

Não será surpresa constatarmos que as responsabilidades das duas Marinhas eram muito semelhantes:

1. Ações ligadas a guerra – capturar ou destruir navios inimigos, transportar tropas, bloquear portos, interceptar e inspecionar navios mercantes e operações anfíbias.

Durante os períodos de conflito, as atividades eram tão intensas que nos 22 anos que durou a guerra napoleônica, a Inglaterra perdeu 166 navios, incluindo cinco naus de linha. Em compensação, capturou 1.201 navios inimigos, incluindo 159 naus



A fragata *Victory*, de Nelson pouco antes da Batalha de Trafalgar

de linha e 330 fragatas. Portugal, por sua vez, perdeu a fragata *Minerva* perto de Sri Lanka em 1809.

2. Escoltar navios mercantes, defendendo-os de ação inimiga e de piratas.

A costa da África do Norte, até Trípoli, era um escondedouro de piratas berberes. Uma esquadra portuguesa, com base em Gibraltar, permanentemente patrulhava esta região. Anualmente, o comboio de navios mercantes (80 ou mais navios) com destino à Índia e ao Brasil era protegido até alcançar as ilhas do Atlântico. Em data pre-

viamente combinada, uma esquadra era despachada para cruzar os mares perto da Madeira e acompanhá-lo até o Tejo.

No Oriente, a Inglaterra ocupava-se em defender os navios da Companhia das Índias (*East India Company*). Os mares por onde velejavam eram tão perigosos que, além da escolta, os navios mercantes tiveram que ser armados.

3. Transportar dignatários a seus postos e deportados para o seu lugar de desterro.

O exemplo singular neste período foi a jornada da Família Real portuguesa.

4. Transportar valores para a coroa.

Os navios de guerra que escoltavam o comboio de navios mercantes, quando necessário, continuavam a viagem até o Brasil.

Em 1769, por exemplo, a *Nau de Linha N. S. dos Prazeres* saiu do Tejo em 25 de abril escoltando dois navios que iam para a Índia e vários mercantes com destino a diferentes portos do Brasil. Em julho, arribou a Salvador com água aberta, devido ao mau tempo que encontrou na travessia. Em 29 de maio de 1770, entrou no Tejo, tendo completado a viagem, desde o Rio de Janeiro, em 94 dias. Trazia ouro, letras de benguela e moedas para a coroa em um total de 908 milhões de réis, além de 11 cofres repletos de diamantes. Também valores muito maiores para particulares.

OS HOMENS DAS DUAS MARINHAS

Outra influência que aproximava as Marinhas partia dos oficiais.

Na Inglaterra, durante os anos de conflito, a Marinha empregava 120 mil homens embarcados (600/800 navios na ativa); na paz, 18 mil.

O resultado desta política era que os marinheiros perdiam seus empregos, fuzileiros navais voltavam para suas casernas e os oficiais, sem navio, tinham seus vencimentos reduzidos para a metade. Talvez esta fosse a principal razão pela qual muitos procuraram a Marinha portuguesa para se empregar.

Nos últimos 40 anos do século XVIII, os nomes de 35 oficiais que fizeram esta transição são conhecidos (número apreciável considerando que a Marinha portuguesa, neste período, tinha um esquadrão de 25/30 navios). Até na jornada da Família Real para o Brasil, dois brigues que vieram no esquadrão, o *Lebre* e o *Vingança*, ti-

nham no seu comando ingleses: Daniel Thompson e James Nicolas Keating.

Com relação aos homens embarcados, a escassez de marinheiros talvez fosse o maior problema das Marinhas. Mesmo os recrutando à força nas tavernas, retirando-os das prisões antes do término de suas penas, transferindo-os de navios mercantes em alto-mar ou de navios de guerra antes de atracar para outros navios iniciando uma nova viagem, mesmo assim, quase sempre os navios saíam do porto com sua guarnição incompleta.

Comentava-se que o almirantado inglês não encorajava a natação com receio de perder marinheiros enquanto o navio permanecia numa bóia de amarração!

As maiores âncoras necessitavam da força de 383 marinheiros para suspendê-las

CONDIÇÕES DE BORDO

As condições de bordo eram péssimas (em terra não eram muito melhores, conforme descreveu o escritor inglês

Charles Dickens em muitos dos seus livros).

Ganhavam 15 libras por ano, geralmente pagas com atraso de vários meses; roupas (o uniforme só foi introduzido em 1857) e ferramentas perdidas ou quebradas eram descontadas.

A única chance de ganhar algum dinheiro era na venda de uma presa. Um exemplo inédito foi a captura do navio espanhol *Hermione* em 1762. A sua venda rendeu, para cada marinheiro, o equivalente a 36 anos de salário!

OS FUZILEIROS

Os fuzileiros eram mais parecidos com soldados.

A bordo tinham funções de guarda e de manter a disciplina; durante uma batalha

subiam nas vergas e tentavam atingir os oficiais do navio inimigo. Participavam de algumas tarefas, como levantar a âncora, e lideravam nas operações anfíbias.

OS OFICIAIS

Os oficiais começavam sua carreira aos 11 ou 12 anos de idade, indicados por um 'padrinho'.

Instruídos, durante muitas viagens, pelo padre ou pastor e o capitão, eventualmente se submetiam às provas do almirantado, condição indispensável para serem promovidos a capitão.

A partir da data desta promoção, a ordem era estritamente seguida e, caso sobrevivessem e não fossem punidos pelo Conselho de Guerra, alcançariam com o tempo o posto de almirante.

A promoção poderia vir enquanto bem jovem, conforme ocorreu com o contra-almirante de pavilhão azul sir William Sidney Smith (comandante da esquadra inglesa que escoltou a Família Real em 1807/08), que foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra (*post-captain*) com apenas 18 anos de idade.

OS PADRES, OS COZINHEIROS E OUTROS

Nenhuma guarnição estaria completa sem o padre ou pastor, os cozinheiros, alfaiates, padeiros, carpinteiros, canoneiros, armeiros, o cirurgião e seus assistentes, escriturários e criados.

Um capitão tinha direito a quatro criados para cada 100 homens na guarnição; assim, numa nau como a de 74 canhões, o capitão era bem servido com 24 criados!

OS HOMENS DE TERRA

Não podemos esquecer o enorme contingente de homens, ligados às Marinhas, que permaneciam em terra.

Incluía os que trabalhavam nos estaleiros, nas cordoarias, nos arsenais, também na compra de madeira, pano, pólvora, mantimentos, água, bebidas alcoólicas e mil outros itens indispensáveis para o bom funcionamento de um navio.

Também havia os Conselhos de Guerra e os Tribunais de Presas, onde era julgado o valor e quem participaria na venda do navio capturado.

Lembramos ainda os hospitais mantidos pelas Marinhas; o prédio do mais famoso ainda existe, ao lado do Museu da Marinha (*National Maritime Museum-Greenwich*).

AS NAUS DE LINHA

Os navios desta época que nos interessam são as naus de linha, aqueles que tinham tamanho (lê-se poder de fogo) para

poder participar da linha de batalha. Na prática, naus com menos de 60 canhões não eram usadas. Pelo número construído, a nau de 74 canhões era de longe a mais popular, com uma guarnição de 650 homens, media 60m de comprimento, 17m de boca, 7m de calado e pesava 1.800 toneladas.

A construção de uma nau como esta consumia 2 mil árvores. Assim, desde o século XV, monarcas mandavam plantar florestas na Europa para suprir a necessidade de madeira, habitualmente o carvalho.

Portugal também usava a madeira forte e resistente encontrada no Brasil; Salvador tinha um estaleiro importante (as naus *Martim de Freitas* e *Príncipe do Brasil* foram ali construídas).

Uma vez armado, o navio ia com uma flâmula farpada com 30 metros de comprimento

O projeto típico de uma nau 74 incluía três cobertas: o convés de porão, a segunda coberta e a coberta superior. A plataforma acima do convés superior chamava-se tombadilho; aberto ao tempo a meia-nau, era fechado na proa e na popa. A segunda coberta e a coberta superior eram as principais plataformas dos canhões, mas algumas peças leves poderiam ser montadas no castelo da proa.

O fundo da nau levava um lastro de ferro fundido.

Ali também eram estocados mantimentos secos, água em barris e pólvora (ao lado de uma pequena sala para fornecer iluminação sem o risco de contacto). Ainda havia o paiol de bolachas, revestido com metal para evitar (sem muito sucesso em uma longa viagem) o ataque de insetos famintos, e o paiol de bebidas alcoólicas (com um fuzileiro permanentemente mantendo a guarda).

No convés de porão havia espaço para o cirurgião, a espia principal e materiais mais leves; era aqui que durante uma batalha improvisariam o hospital.

Nas cobertas, além dos canhões, eram armadas as macas (cada marinheiro tinha direito a um espaço de 40cm por 1,80m).

O cubículo de cada oficial era construído com divisórias desmontáveis.

Em comparação, o capitão tinha uma suíte bastante luxuosa na tolda a ré, com janelas e convenientemente dividida para trabalhar durante o dia, comer e dormir.

A descrição não estaria completa sem mencionarmos que o pé direito era de 1,55m; no convés de porão um pouco menos.

A ventilação das cobertas era pelas grades nos conveses, pois as portinholas só eram abertas em função do uso dos canhões.

Os três mastros (traquete, grande ou real e gata) tinham a parte principal amarrada na nau; acima, dois mastaréus (joanete e sobrejoanete) eram encaixados. Estes mastaréus e suas vergas eram abatidos quando o vento soprava com força de tempestade e também para rebaixar o centro de gravidade, por medida de segurança num mar grosso.

As velas principais (redondas) eram amarradas nas vergas; a área de pano poderia ser reduzida amarrando as rizes (fileiras

de pequenos cabos em cada superfície da vela).

Outras velas triangulares ou quadrangulares (velas de estai) eram suspensas entre os mastros e também por ante-a-vante do mastro do traquete, fixadas ao gurupés. O mastro da gata levava a mezena numa retranca. Velas eram também carregadas em paus

estendidos das vergas principais (cutelos) e ainda suspensas sob o gurupés (cevadeiras).

O movimento lateral das velas principais era restrito, devido aos cabos de sustentação dos mastros; este fator limitava a navegação na direção geral do vento. A fim de parar ou atravessar o navio, era preciso dispor as velas em equilíbrio exato, de modo que algumas empurrassem o navio para vante, enquanto outras o fizessem recuar.

A navegação dependia principalmente de medir o ângulo do sol com o horizonte, para definir a latitude, e do cronômetro, para medir a longitude.

O almirantado inglês no período 1793-1815 registrou 6.500 mortes devido a ação inimiga, 13.000 devido a acidentes coletivos (incêndios e naufrágios) e 70-80.000 devido a moléstias e acidentes individuais

A história da invenção do **cronômetro** é curiosa.

Em 1707 uma esquadra inglesa invicta, voltando a sua base, perdeu quatro dos cinco navios que a compunham nas Ilhas Scilly, no sudoeste da Inglaterra, devido a erro no cálculo da longitude.

Em 1714 o parlamento inglês ofereceu um prêmio de 20 mil libras (hoje vários milhões de dólares) a quem conseguisse inventar um relógio que mantivesse a precisão mesmo sob as condições mais adversas.

Após uma vida dedicada ao problema, o inventor John Harrison (1693-1776) recebeu a maior parte do prêmio do Conselho de Longitude, quando seu cronômetro foi finalmente aceito pela Marinha em 1774.

A **velocidade**, outro requisito para poder estimar a derrota, era medida pela barquinha, que consistia de um pedaço de madeira (conhecido como batel da barquinha) amarrado a uma linha na qual tinham sido dados nós a intervalos regulares. Quando o batel era lançado pela borda, após passar pela turbulência causada pela esteira do navio, era deixado à deriva por sete ou quatorze segundos, medidos por uma pequena ampulheta. O comprimento de linha que tinha saído com a barquinha permitia que se calculasse a velocidade do navio.

Outro equipamento essencial eram as **âncoras**, em diversos tamanhos. As maiores, quatro em número, pois previa-se que poderiam ser perdidas, necessitavam da força de 383 marinheiros para suspendê-las. Tão grande esforço era para deslocar a nau pesando 1.800 toneladas (muitas vezes somado ao vento ou à correnteza) e a espia

encharcada com diâmetro de 65cm e talvez 300m de comprimento, para cima do ferro, pois só assim desprenderia do fundo.

Todos os navios levavam **pavilhões de nações neutras e inimigas**, com o objetivo de confundir. Porém, antes de abrir fogo, a honra exigia que o verdadeiro pavilhão fosse mostrado. Uma vez armado, o navio içava uma flâmula farpada com 30 metros de comprimento.

A **cúpula da Marinha inglesa** consistia de almirantes, vice-almirantes e contra-almirantes (*officers of flag rank*); eram divididos, por ordem de importância, nas cores vermelha, branca e azul. Estes oficiais

tinham o direito de arvorar seu pavilhão (na sua cor) quando a bordo do navio-capitânia (*flag ship*): o almirante no real, o vice-almirante no traquete e o contra-almirante na gata.

Ao receber a **ordem de preparar-se para batalha**, os conveses de bateria tinham que ser desembaraçados

de quaisquer obstruções; estas incluíam as divisórias que formavam os camarotes, as mesas e cadeiras, os pertences pessoais, as macas etc. Não era incomum, se a batalha fosse iminente e o tempo curto, desembarçar os conveses lançando tudo pela borda, em vez de estivar cobertas abaixo, como era mais comum.

Os canhões seriam desemarrados e aprontados, a pólvora e os projéteis trazidos para cima e fogos acendidos ao lado de cada canhão.

As guarnições das peças, adestradas pela prática regular, guarneceriam seus postos e se preparariam para apontar e disparar.

A supremacia numa batalha muitas vezes era decidida tanto pela rapidez com que

No porto era comum embarcar prostitutas; em 1805 o *Revenge*, com uma guarnição de 600 homens, reportou que 450 prostitutas tinham vindo a bordo (ao mesmo tempo)

as bordadas eram disparadas como pela precisão do tiro. As laterais do tombadilho eram acolchoadas com as macas e uma rede era estendida acima da tripulação para protegê-la de estilhaços.

A VIDA A BORDO

A bordo, os marinheiros, em dois turnos, bombordo e boreste, trabalhavam por períodos de quatro horas em local e tarefas bem definidas. Assim o dia era dividido em um período de trabalho seguido por um período de descanso, exceto numa emergência devido ao tempo ou ao inimigo.

A comida consistia de mantimentos secos e salgados como carne, farinha de

aveia, açúcar, ervilhas, pão e queijo. Animais vivos, verduras e frutas frescas eram entregues a bordo quando atracados num porto.

Na Marinha inglesa, cada marinheiro tinha o direito de receber, diariamente, um galão de cerveja (4,5 litros) ou um quartilho de vinho (600ml) ou ainda meio quartilho de rum, diluído com duas partes de água. Semanalmente, uma ração de suco de lima ou limão evitava as terríveis consequências do escorbuto.

Uma nau de 74 canhões carregava até 250 toneladas de água. O consumo diário era em torno de 2 toneladas, mas poderia ser bem menor, caso fosse necessário.

A saúde a bordo, mesmo depois que o escorbuto fora dominado em 1795, era precária.

O tifo e a febre amarela dizimavam as guarnições; sífilis, hérnias e acidentes a bordo eram comuns.

O almirantado inglês, no período 1793-1815, registrou 6.500 mortes devido a ação inimiga, 13.000 devido a acidentes coletivos

(incêndios e naufrágios) e 70-80.000 devido a moléstias e acidentes individuais.

Uma disciplina severa, porém justa, era de importância fundamental a bordo de um navio de guerra.

As linhas mestres eram definidas pelos Artigos de Guerra regularmente lidos para a guarnição, geralmente quando estava reunida em formatura para o serviço religioso, aos domingos. A pena pela violação de muitos dos Artigos de Guerra era a morte.

A punição mais comum para transgressões menores, como bebedeira, briga, furto e dormir em serviço, era o açoite, executado com o calabrote (*cat-o-nine-tails*): nove pedaços de corda, cada um com três nós cegos atados em intervalos.

Os culpados por transgressões mais graves eram conduzidos por uma embarcação de navio em navio e açoitados diante da guarnição de cada navio.

Os oficiais não estavam imunes a punições: o almirante John Byng, submetido a Conselho de Guerra por não ter impedido que os franceses tomassem Minorca em 1756, após julgamento, foi fuzilado no tombadilho do navio de Sua Majestade *Monarch*.

Pouco tempo restava para a diversão; instrumentos musicais, peças teatrais, contadores de histórias e pequenos trabalhos manuais eram praticamente as únicas alternativas. No porto era comum embarcar prostitutas; em 1805, o *Revenge*, com uma guarnição de 600 homens, reportou que 450 prostitutas tinham vindo a bordo (ao mesmo tempo).

Às vezes, os marinheiros conseguiam esconder mulheres a bordo no início de uma viagem; estas então permaneciam até a nau cruzar com outra voltando, quando então elas seriam transferidas.

O primeiro objetivo numa batalha era capturar os navios inimigos e somente em segundo lugar destruí-los

Houve alguns casos, como o de Mary Lacy, em 1765, que conseguiu fingir ser homem (chamava-se William Chandler) e servir a bordo de várias naus durante 12 anos, até ser descoberta!

AS TÁTICAS USADAS

Começamos escrevendo sobre as responsabilidades bélicas das Marinhas e terminaremos escrevendo sobre táticas empregadas nas batalhas.

O primeiro objetivo numa batalha era capturar os navios inimigos e somente em segundo lugar destruí-los.

A nau capturada entraria para reparos e, após a troca de nome, integraria a esquadra. Mesmo depois de indenizar a guarnição que tinha efetuado a captura, o reparo saíria mais em conta e num prazo bem menor do que construir uma nau nova.

Eliminar a possibilidade de manobrar, seguido por abordagem, era a maneira de dominar um navio sem destruí-lo. Para alcançar esta meta tornava-se necessário destruir as velas, vergas e mastros e, ao mesmo tempo, reduzir a guarnição inimiga.

Tradicionalmente, ambos os combatentes seguiam em linhas paralelas até que a esquadra, que tinha a vantagem do vento, decidia aproximar-se do inimigo (ainda em linha paralela) e, após troca de tiros a curta distância, que poderia durar várias horas, abordá-lo.

Uma tática alternativa, cujo principal adepto era o almirante inglês Nelson, consistia em aproximar-se do inimigo, mas, ainda fora do alcance de um canhão, girar toda a linha para que cada nau pudesse passar atrás de um navio inimigo e só então abordá-lo. Esta manobra implicava expor a nau, durante 20 ou 30 minutos, à descarga de todos os canhões de um bordo da nau inimiga, sem poder retaliar.

A disciplina e o sangue frio eram primordiais, pois a punição recebida durante aqueles longos minutos era devastadora.

Em compensação, ao passar pela popa do navio inimigo, cada canhão, por sua vez, poderia atirar na parte menos protegida (janelas) e no sentido longitudinal da nau.

Além da bala comum, pedaços de corrente e metralha (projétil oco carregado com balas menores ou pedaços de ferro) seriam usados. Uma passagem poderia resultar na destruição quase total da parte aérea da nau e na baixa de uma boa parte da guarnição.

Esta tática foi utilizada por Nelson na Batalha de Trafalgar (perto de Cádiz, na Espanha), em 1805, quando as esquadras combinadas de França e Espanha foram aniquiladas. Os quadros (vide ilustrações) mostrando a nau capitânia *Victory* antes e depois da batalha (sendo rebocada para a base naval de Gibraltar) tornam evidente como esta tática poderia castigar um navio, mesmo sendo vencedor!

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Marinha de Portugal nos séculos XVIII e XIX /; Marinha da Inglaterra nos séculos XVIII e XIX; História marítima;