

# Royal Navy: evolução e superioridade do poder naval britânico na era dos navios a vela

**Rodney Alfredo Pinto Lisboa**

*Professor da Universidade do Vale do Sapucaí (Univás) e da Fundação de Ensino e Pesquisa de Itajubá (Fepi).*

## RESUMO

Geograficamente localizadas entre o Oceano Atlântico, o Canal da Mancha, o Mar da Irlanda e o Mar do Norte, as ilhas britânicas sempre se mostraram susceptíveis a eventuais ameaças estrangeiras. Com base em uma filosofia expansionista de projeção de poder que combinava diplomacia astuciosa com a eficiência do instrumento militar, os ingleses desenvolveram uma marinha de guerra capaz de rivalizar e superar outras potências na busca pelo controle das rotas marítimas de comércio e pela hegemonia nos oceanos. Através das experiências acumuladas no curso de inúmeras batalhas decisivas, a Marinha Real impôs-se sobre seus adversários em diferentes conflitos navais travados entre os séculos XVI e XIX, emergindo ao final das Guerras Napoleônicas (1799-1815) como a maior potência naval na era dos navios a vela.

**PALAVRAS-CHAVE:** Grã-Bretanha, expansão marítima, poder naval

## ABSTRACT

Geographically located between the Atlantic Ocean, English Channel, the Irish Sea and the North Sea, the British Isles have always been susceptible to any foreign threats. Based on an expansionist philosophy of power projection that astute diplomacy combined with the efficiency of the military instrument, the British developed a Navy able to compete and overcome other powers in the quest for control of sea lanes of commerce and hegemony in the oceans. Through the experiences gained in the course of many decisive battles, the Royal Navy imposed upon their opponents in different naval conflicts fought between the 16th and 19th centuries, emerging at the end of the Napoleonic Wars (1799-1815) as the greatest naval power in the age of sailing ships.

**KEYWORDS:** Great Britain, overseas expansion, sea power

## EXPLORAÇÃO MARÍTIMA DO OCEANO ATLÂNTICO (1419-1507)

Como nação insular, ao longo de sua história, a Inglaterra sofreu uma série de invasões de território que alertavam para a atenção que precisava ser dada ao mar e para a necessidade de se constituir uma frota naval que defendesse o reino de ameaças externas<sup>1</sup>.

Durante a transição da Idade Média (476-1453 d.C.) para a Idade Moderna (1453-1789 d.C.), a Inglaterra, assim como a grande maioria das nações europeias, enfrentava uma séria crise que acabou provocando forte declínio socioeconômico. A escassez de reservas minerais (ouro

---

<sup>1</sup> REIS, Reginaldo Garcia Gomes dos. A invencível armada: mito, dogma e poder. In: VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. (orgs.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009, p. 101.

e prata), usadas como pagamento dos mercadores que traziam especiarias<sup>2</sup> e outros artigos do Oriente, forçava os países europeus a buscarem novas reservas minerais além dos limites do continente, com o objetivo de estabelecer rotas de comércio com mercados produtores de matéria-prima que suprissem a demanda interna e consumissem os produtos manufaturados na Europa<sup>3</sup>.

Impedidas de estabelecer comércio com o Oriente por terra em virtude de limitações impostas pelo império turco-otomano, que controlava as vias de acesso comercial entre o continente europeu e o asiático, as nações europeias viram-se forçadas a buscar rotas comerciais alternativas pelo mar. Estando as rotas do Mar Mediterrâneo monopolizadas pelas cidades italianas Gênova e Veneza, nações que não participavam diretamente desse comércio, mas que possuíam poderosos grupos mercantilistas, aventuraram-se pelo oceano Atlântico a fim de encontrar novos caminhos que as levassem ao Oriente, permitindo-lhes estabelecer comércio com os mercados produtores de especiarias sem a participação de intermediários<sup>4</sup>.

Estando a Inglaterra com a atenção voltada para conflitos externos (Guerra dos Cem Anos<sup>5</sup>) e internos (Guerra das Duas Rosas<sup>6</sup>) quando do advento da expansão marítima no século XV, nações europeias politicamente mais bem estruturadas como Portugal e Espanha assumiram a vanguarda da exploração marítima que distinguiria esse período histórico<sup>7</sup>.

Praticamente abdicando do comércio marítimo e colonial na virada do século

XV para o século XVI, a Inglaterra somente reverteria essa posição com a chegada ao poder da dinastia Tudor (1485-1603). Responsável pela criação de uma esquadra naval permanente em 1546, Henrique VIII, o segundo rei da dinastia Tudor (1509-1547), teve importância marcante na história naval britânica ao instituir o Conselho da Marinha (Navy Board) para tratar de questões referentes à Marinha Real (Royal Navy). É importante destacar que esse órgão tornou-se o embrião do Almirantado (Admiralty Board) que atualmente se encontra incorporado ao Ministério da Defesa britânico<sup>8</sup>.

Os navios ingleses, assim como todas as embarcações europeias desse período, foram construídos tomando projetos desenvolvidos por marinheiros do litoral atlântico (portugueses e espanhóis) como referência. Com base em experiências empíricas e mediante observações realizadas em navios estrangeiros que atracavam nos portos locais, esses marinheiros construíam suas embarcações utilizando madeira de carvalho e respeitando medidas estruturais específicas (quilha, boca e calado). Abrindo mão da propulsão a remo, comum nas galeras turcas e italiana que navegavam pelo Mediterrâneo, o novo conceito de embarcação apresentava leme axial<sup>9</sup> e trazia a vela como principal fonte propulsora, permitindo que o navio pudesse adequar sua rota de acordo com a condição e o curso do vento<sup>10</sup>. Dotadas de perfil mais longo e alto se comparados a galera, tais embarcações foram projetadas para suportar o rígido ambiente oceânico, com dimensões que variavam conforme as espe-

<sup>2</sup> Ibidem, p.101.

<sup>3</sup> CÁCERES, Flórida. *História geral*. 4ª ed., São Paulo: Moderna, 1996, p. 180.

<sup>4</sup> LEÃO, Jorge Henrique Cardoso. O império e o oceano: a estratégia marítima portuguesa no século XVI e o império colonial. In: *II Encontro Nacional ABED*. UFF, 2008, Niterói. Caderno de Resumos do II Encontro Nacional da Abed, Niterói: UFF, 2008.

<sup>5</sup> Conflito ocorrido entre 1337-1453 envolvendo a Inglaterra e a França, marcado por questões dinásticas que colocavam Eduardo III (rei da Inglaterra) como pleiteante ao trono francês ocupado por Filipe VI. Mesmo em condições precárias em virtude do longo período de guerra e da crise que assolava a Europa, a França acabou sagrando-se vencedora da luta contra os ingleses.

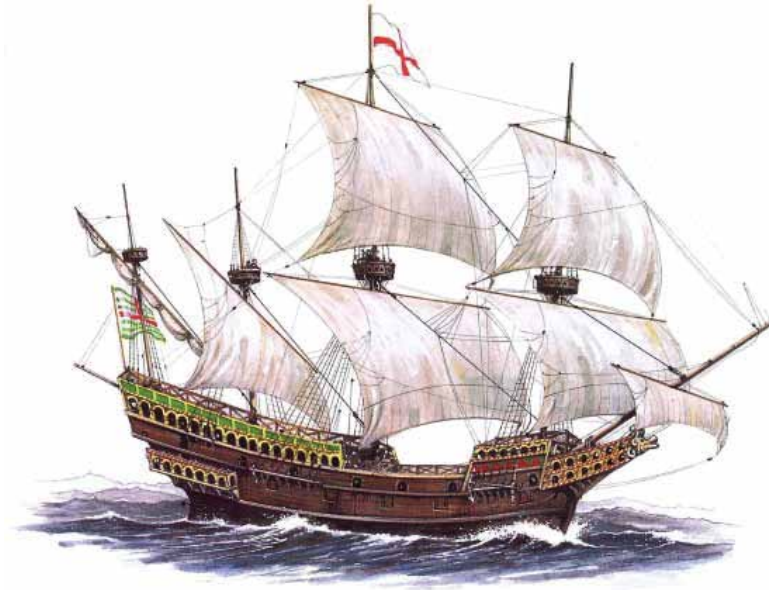
<sup>6</sup> Crise interna inglesa ocorrida entre 1455-1485 envolvendo a disputa pelo trono travada entre as casas de York (rosa branca) e Lancaster (rosa vermelha). O conflito terminou com a vitória dos Lancaster e a coroação de Henrique VII em 1485 dando início a dinastia Tudor.

<sup>7</sup> WEIR, William. *50 batalhas que mudaram o mundo: os conflitos que mais influenciaram o curso da história*. São Paulo: M Books, 2004, p. 47, 48.

<sup>8</sup> REIS, op. cit., p. 104.

<sup>9</sup> Estrutura vertical presa a popa e alinhada com a quilha utilizada para direcionar a embarcação.

<sup>10</sup> CESAR, William Carmo. Velas e canhões no expansionismo holandês do século XVII. *Navegador*. Rio de Janeiro: DPHDM, v. 5, n. 10, 2009, p. 24.



O galeão inglês *Swiftsure* participou do esquadrão comandado por Francis Drake na Batalha de Gravelines (1588), combate que opôs a esquadra inglesa contra a Grande Armada espanhola no Canal da Mancha. (Fonte: KONSTAN; BRYAN, 2008, p. 17).

cificidades de cada tarefa, originando assim: a caravela, a nau e o galeão. Todos esses navios possuíam características similares, com castelos fortificados montados na proa e na popa, mastreação simples (um mastro) ou múltipla (até três mastros<sup>11</sup>), complexo sistema de cordas e polias, além de velame latino/triangular ou redondo/retangular colocados em vergas posicionadas perpendicularmente em relação aos mastros<sup>12</sup>.

Para que as embarcações pudessem suportar as fortes ondas oceânicas, o costado rígido, tradicional método de construção dos navios até então, mostrou-se inadequado, uma vez que limitava a modelagem do casco durante o processo de construção. Cabe salientar que a ênfase dada ao costado (as laterais eram construídas primeiro para depois se acrescentar a estrutura interna) tinha por objetivo principal oferecer maior resistência ao casco, para que o mesmo pudesse suportar colisões ou abicar/atracar

na praia. Frente ao exposto, foi necessário desenvolver um inovador método de construção estrutural denominado esqueleto rígido, através do qual a composição interna era montada primeiro para que as tábuas laterais que dariam forma ao casco fossem fixadas posteriormente<sup>13</sup>.

### **GUERRA ANGLO-ESPANHOLA (1585-1604)**

Na segunda metade do século XVI, quando Elisabeth I<sup>14</sup> (filha de Henrique VIII) ascendeu ao trono (1558), a Inglaterra passava por um período de estagnação comercial e financeira que comprometia a estabilidade do reino. Ciente da fraqueza econômica e militar da nação, a rainha planejava dominar o comércio marítimo mundial como parte de um projeto para transformar a Inglaterra em uma forte potência europeia. Para tanto, assim como seu pai, ela considerava

<sup>11</sup> Relacionados da proa para a popa recebem as seguintes denominações: traquete, grande e mezena.

<sup>12</sup> CESAR, op. cit., p. 25.

<sup>13</sup> BITTENCOURT, Armando de Senna. *et al. História Militar Geral I: as guerras da idade antiga à idade moderna*. Palhoça: UnisuVirtual, 2009. Livro didático, p. 163.

<sup>14</sup> Mundialmente conhecida como a Rainha Virgem, Elisabeth I ficou famosa por nunca ter se casado e pela obstinação com que conduziu seu reinado em defesa dos interesses de seu país.

a demanda por navios algo vital para os interesses ingleses<sup>15</sup>. Como parte de seu projeto, Elisabeth I aliou-se aos mercadores John Hawkins e Francis Drake com o objetivo de angariar capital e fortalecer seu reinado. Financiando as ações de pirataria e tráfico de escravos de Hawkins e Drake, a rainha acabou angariando grandes lucros para a coroa inglesa agindo contra o promissor comércio das colônias espanholas<sup>16</sup>.

Nomeado pela rainha como tesoureiro da Marinha Real em 1577, John Hawkins foi figura de destaque no desenvolvimento naval inglês do século XVI. Com base nas experiências de comando no mar, Hawkins melhorou a qualidade de vida dos marinheiros a bordo, adaptou navios já construídos, revolucionou os projetos de novas embarcações, estimulou o emprego de peças de artilharia em substituição ao procedimento de abordagem, investiu no treinamento da tripulação tornando-a capaz de operar as embarcações e os armamentos de forma coesa e eficiente<sup>17</sup>.

A desgastada relação entre Inglaterra e Espanha se complicou quando Elisabeth I, ignorando séculos de diferenças históricas, uniu-se à França e aos rebeldes protestantes contra o controle espanhol<sup>18</sup> sobre as sete Províncias Unidas dos Países Baixos (que correspondiam aos atuais Estados de Holanda, Bélgica, Luxemburgo, partes da França e da Alemanha)<sup>19</sup>. Em 1588, apoiado pelo Papa, o rei espanhol Filipe II resolveu investir contra a Inglaterra sob alegação de acabar com a heresia protestante e destruir as bases corsárias que atacavam seu império colonial no Atlântico. Contando com uma frota constituída por 130 navios, a Grande Armada espanhola partiu em direção à Inglaterra com o objetivo de cruzar o Canal da Mancha, liberando-o para

que uma frota auxiliar, estacionada nos Países Baixos, pudesse cruzar o Canal e invadir o território inglês com 30.000 soldados<sup>20</sup>.

Comandada por Lorde Thomas Howard of Effingham e contando com Drake e Hawkins como vice-almirante e contra-almirante, respectivamente, os 197 navios ingleses que guardavam o Canal da Mancha impuseram-se na Batalha de Gravelines (1588) enquanto corsários dos Países Baixos mantinham a frota auxiliar espanhola ancorada nos portos. Combalida pela força naval inglesa e pelo clima desfavorável, a Grande Armada viu-se forçada a retirar-se do combate e retornar para a Espanha contornando as ilhas britânicas pelo Mar do Norte, seguindo por uma rota desconhecida que infligiu uma série de naufrágios à frota espanhola<sup>21</sup>.

A batalha entre a esquadra inglesa e a armada espanhola no Canal da Mancha respeitou a estratégia de combate naval vigente na época, com as embarcações realizando engajamentos individuais sem formação tática definida, aproveitando os equívocos do inimigo para conquistar uma vantagem que permitisse a abordagem e o combate corpo a corpo dos soldados embarcados<sup>22</sup>. Os procedimentos adotados em combate mudariam posteriormente com o desenvolvimento do processo de forja dos canhões de bronze<sup>23</sup> (século XVI) e ferro fundido (século XVII), com a padronização dos calibres usados na artilharia de bordo e com o surgimento das aberturas e portinholas do costado (1501)<sup>24</sup>.

Classificados conforme o peso em libras do projétil, podendo variar entre nove e 68 libras, os canhões eram carregados pela boca e apresentavam diferentes calibres com variações no tamanho do tubo (curto ou longo), que possuía alma lisa<sup>25</sup>,

<sup>15</sup> CÁCERES, op. cit., p.189.

<sup>16</sup> *Ibidem*, p.189, 190.

<sup>17</sup> REIS, op. cit., p. 120, 121.

<sup>18</sup> Em virtude das alianças matrimoniais de conveniência realizadas entre as monarquias feudais europeias com o objetivo de garantir o poder, os Países Baixos, por direito de herança, passaram a ser regidos pela coroa espanhola a partir de 1515.

<sup>19</sup> WEIR, op. cit., p. 200.

<sup>20</sup> FACCIONI, Alexandre (ed.). *As grandes batalhas da história: de 1274 a.C. ao século XVI – da batalha de maratona à invencível armada. v. 1*, São Paulo: Larousse, 2009, p. 102.

<sup>21</sup> REIS, op. cit., p. 128.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 109.

<sup>23</sup> Canhão é um termo genérico usado para designar peças de artilharia naval de diferentes tamanhos e calibres.

<sup>24</sup> CESAR, op. cit., p. 25, 26.

<sup>25</sup> O cilindro interior do tubo/cano que não apresenta raiamento.

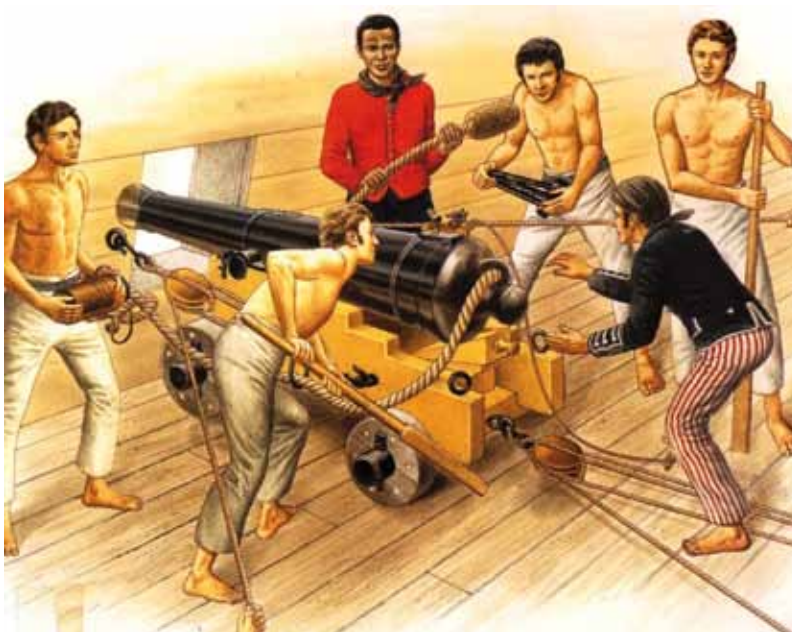
permitindo alterar a carga conforme a direção e o alcance desejado<sup>26</sup>. Assentadas em plataformas ou sobre berços/carretas dotados de rodas de madeira, as peças de artilharia eram presas à estrutura do navio através de cordas e cânhamo, a fim de evitar deslocamentos inesperados em virtude do movimento da embarcação no mar ou do recuo da arma durante os disparos. Normalmente, os canhões eram distribuídos no navio respeitando a relação tamanho/peso do armamento e a estabilidade da embarcação, sendo operados por uma guarnição com número variável de integrantes (entre três e 15 homens conforme o tamanho da arma e o nível de treinamento do grupo)<sup>27</sup>.

O episódio envolvendo a Grande Armada trouxe inúmeras lições para o pensamento estratégico naval da época. Particularmente para os ingleses, ficou evidente a necessidade de prover a defesa de seu território em águas distantes da costa, possuir bases costeiras ao longo do percurso que possibilitassem a logística de abastecimento dos navios, contar com marinheiros qualifica-

dos para exercer todas as funções a bordo, estabelecer uma coordenação estrutural organizada capaz de preparar e conduzir a guerra no mar<sup>28</sup>.

### GUERRAS ANGLO-HOLANDESAS (1652-1674)

A evolução marítima inglesa enfraqueceria vertiginosamente até meados do século XVII, durante os reinados de Jaime I (1603-1625) e Carlos I (1625-1649), respectivos sucessores da Rainha Elisabeth. A assinatura do Tratado de Londres (1604) no qual Jaime I decretava a paz com a Espanha, negando-se a apoiar a ação de corsários ingleses contra embarcações estrangeiras, abriu espaço para que marinheiros oriundos das Províncias Unidas do Norte (Holanda), em pleno desenvolvimento comercial, invadissem as rotas marítimas dominadas pela Inglaterra. Uma série de fracassos navais abalaria ainda mais o prestígio da Marinha Real, derrotada pelos franceses em 1626, ignorados no confronto travado entre holandeses e espanhóis no Canal da Mancha em 1639, incapaz



Guarnição de um canhão de bordo calibre 32 libras. A efetividade dos disparos e a cadência de tiro dependiam do adiestramento e da coesão do grupo que operava as peças de artilharia. (Fonte: HENRY; DELF, 2004, p. 28).

<sup>26</sup> A direção do disparo podia ser modificada mediante movimento vertical do canhão, com elevação variando entre 0° e 10°.

<sup>27</sup> VIDIGAL, Armando. *Almirante Nelson: o homem que derrotou Napoleão*. São Paulo: Contexto, 2011, p. 52, 53.

<sup>28</sup> REIS, op. cit., p. 136.

zes de reagir adequadamente à expansão do Poder Naval francês e holandês<sup>29</sup>.

A autoridade naval inglesa tomaria novo impulso nas mãos de Oliver Cromwell, general que liderou as forças parlamentares durante as Guerras Cívicas Britânicas<sup>30</sup> (1642-1650). Com a queda da monarquia e o estabelecimento de república da Comunidade Comum (*Commonwealth*<sup>31</sup>), Cromwell reestruturou completamente a Marinha Real, eliminando a política de favorecimento e a burocracia instaurada no almirantado, construindo arsenais de guerra para suprir a demanda de navios, estimulando a construção de embarcações<sup>32</sup> para compor e reforçar a frota, melhorando a autoestima e o soldo dos marinheiros<sup>33</sup>. Como uma medida de proteger a Inglaterra da frota holandesa e apropriar-se do controle marítimo, Cromwell promulgou os Atos de Navegação (*Navigation Acts*) em 1651, documento que dava exclusividade de importação para o território inglês a navios ingleses, excetuando-se embarcações que transportassem bens de seu país de origem. Essa legislação que fortalecia a indústria naval e a burguesia mercantil inglesa foi o estopim para as Guerras Anglo-Holandesas (1652-1674), uma vez que causou um choque de interesses à medida que quebrava o monopólio marítimo holandês, ameaçando suas rotas de comércio<sup>34</sup>.

Os confrontos entre Inglaterra e Holanda se estenderiam ao longo de três conflitos travados essencialmente no mar. Durante a Primeira Guerra Anglo-Holandesa (1652-1653), as esquadras envolveram-se em sete enfrentamentos navais, permanecendo as questões que os incitaram sem solução. Com

a monarquia restaurada, a Inglaterra do Rei Carlos II voltaria a opor-se ao monopólio holandês na Segunda Guerra Anglo-Holandesa (1665-1667), quando a armada holandesa reprimiu a esquadra inglesa na violenta Batalha dos Quatro Dias (11-14 de junho de 1666), impondo-se definitivamente no ousado ataque a Londres que determinou a assinatura do Tratado de Breda (31 de julho de 1667), através do qual a Inglaterra se comprometia a cancelar os Atos de Navegação instituídos em 1651. A Terceira Guerra Anglo-Holandesa (1672-1674) ocorreu em virtude da ofensiva francesa contra a Holanda, tendo a Inglaterra de Carlos II como aliada da França de Luís XIV. Com o curso da guerra, a participação inglesa tornou-se impopular, forçando a assinatura do Tratado de Westminster (19 de fevereiro de 1674), que marcou o fim das hostilidades entre Inglaterra e Holanda (franceses e holandeses permaneceriam em conflito até 1679).

No decorrer dos eventos que marcam o período das Guerras Anglo-Holandesas, destaca-se a figura do Almirante Robert Blake como um personagem importante para a história naval britânica. Além de comandante experiente e respeitado, Blake é o autor de dois textos (ambos escritos em 1653) utilizados como fonte de referência para a elaboração de táticas navais inovadoras para a época. Suas Instruções de Navegação (*Sailing Instructions*) e Instruções de Combate (*Fighting Instructions*) serviram como diretrizes para a conduta da guerra no mar a partir de então, norteando as Instruções de Batalha<sup>35</sup> adotadas pelo almirantado que substituíram os procedimentos de abordagem e luta corpo a corpo pelo conceito das Linhas de Batalha<sup>36</sup>.

<sup>29</sup> ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. Guerras anglo-holandesas: a luta pelo comércio marítimo. In: VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. (orgs.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009, p. 152, 153.

<sup>30</sup> Série de conflitos envolvendo as forças leais ao Rei Carlos I e as tropas organizadas pelo Parlamento em virtude da crise política ocasionada por questões religiosas e econômicas atreladas ao absolutismo (poder absoluto do rei) imposto pelo monarca a seus súditos.

<sup>31</sup> República ditatorial na qual Cromwell assumiu o posto de Lorde Protetor (*Lord Protector*) da Inglaterra, Escócia e Irlanda entre 1653-1658.

<sup>32</sup> A partir do século XVII as embarcações puderam utilizar duas inovações que melhoraram consideravelmente sua manobrabilidade e vida útil. A substituição da cana/manopla do leme por um conjunto de cabos e polias ligados a uma roda tornou o controle e a direção da embarcação menos cansativos, enquanto o revestimento de cobre colocado na parte submersa do casco impedia a corrosão da madeira por um molusco conhecido como verme naval (*Teredo Navalis*).

<sup>33</sup> ALMEIDA, op. cit., p. 154, 155.

<sup>34</sup> *Ibidem*, p. 154, 155.

<sup>35</sup> Procedimentos de combate adotados pelos esquadrões durante uma batalha naval.

<sup>36</sup> ALMEIDA, op. cit., p. 161, 162.



O HMS<sup>37</sup> *Bellerophon* (1805), classificado como navio de linha de 3ª classe, participou de várias batalhas no decorrer das Guerras Napoleônicas. Essa embarcação ganhou fama em 15 de julho de 1815, quando Napoleão Bonaparte, a bordo do navio, apresentou sua rendição ao capitão Frederick Maitland (comandante da embarcação), que transportou o ex-imperador francês até à Inglaterra. (Fonte: KONSTAN; BRYAN, 2001, p. 30).

Instituída com o objetivo de favorecer o disparo de canhões a partir de uma das laterais do navio (tiro de bordada) evitando uma confusão que poderia comprometer o desfecho do combate, a filosofia das linhas de batalha determinava que os navios que compunham uma esquadra deveriam navegar em formação coesa. Segundo a premissa básica da linha de batalha, quando a formação se aproximava da frota inimiga, deveria passar imediatamente da formação de cruzeiro para a linha de batalha, constituindo uma longa coluna na qual os navios colocavam-se um atrás do outro, em um posicionamento que permitia que todos pudessem fazer pleno uso de seus canhões na lateral do engajamento, quando a coluna estivesse posicionada paralelamente em relação à coluna adversária. Estando as duas linhas em paralelo, as embarcações abriam fogo umas contra as outras na tentativa de provocar a maior quantidade de danos pos-

sível, e assim dominar a formação oponente forçando seus navios a retirarem-se do combate ou renderem-se<sup>38</sup>.

## GUERRA DOS SETE ANOS (1756-1763)

No decorrer do século XVIII, a Guerra dos Sete Anos (1756-1763) envolveu duas coalizões antagonistas lideradas pela França de Luís XV e pela Grã-Bretanha de George II na disputa pelo controle comercial e marítimo das colônias na América e na Índia. Mesmo experimentando a perda das colônias americanas no decorrer do conflito (1783), a Guerra dos Sete Anos evidenciou a superioridade naval britânica sobre seus adversários diretos (França e Espanha), resultado de um processo instaurado no começo do século que tinha a finalidade de aprimorar a formação dos comandantes, treinar e capacitar a tripulação, além de produzir número de embarcações suficiente para superar o poder de combate das esquadras inimigas<sup>39</sup>.

Projetados e construídos como plataformas flutuantes de artilharia, os navios de guerra necessitavam de um sistema padronizado de produção que atendesse aos requisitos estratégicos da época, minimizando o tempo e os custos gastos no processo de construção. Com base nesse conceito, a Marinha Real introduziu em 1770 um sistema de classificação que considerava o comprimento, o número de cobertas<sup>40</sup> e a capacidade de artilharia das embarcações<sup>41</sup> (ver tabela).

Convém registrar que, conforme doutrina estabelecida pela Marinha Real, todas as embarcações que compunham a linha de batalha deveriam desenvolver a mesma velocidade, ter a mesma capacidade de manobra e poder de fogo equivalente ao do inimigo, a fim de evitar que a esquadra fosse superada pela capacidade de combate dos navios adversários<sup>42</sup>. Portanto, apenas as embarcações das três primeiras classes estavam aptas a engajar na linha de batalha.

<sup>37</sup> Acrônimo utilizado como prefixo para designar os navios da Marinha Real britânica (*Her/His Majesty's Ship* – Navio de Sua Majestade).

<sup>38</sup> VIDIGAL, op. cit., p. 49.

<sup>39</sup> FACCIONI, Alexandre (ed.). *As grandes batalhas da história: do século XVII ao XIX – do cerco de Praga a Little Big Horn*. v. 2, São Paulo: Larousse, 2009, p. 147.

<sup>40</sup> REIS, op. cit., p. 128.

<sup>41</sup> MOTYLSKI, Gabriel (org.). *Trafalgar: Antesala de Waterloo*. Buenos Aires: Planeta, 2008, p. 70.

<sup>42</sup> *Ibidem*, p. 67.



**Tabela: Classificação das embarcações quanto ao comprimento, número de cobertas e capacidade de artilharia.**

Classe	Cobertas	Extensão do Convés Inferior (pés)	Peso (toneladas)	Canhões	Tripulação
1ª	3 ou 4	180	2.000 a 2.600	100 ou mais	850 a 950
2ª	3	170 a 180	2.000	90 a 98	750
3ª	2	160 a 170	1.300 a 2.000	64 a 80	490 a 720
4ª	2	150	1.100	50 a 60	350
5ª	1	130 a 150	700 a 900	30 a 40	215 a 320
6ª	1	120 a 130	550 a 650	20 a 28	160 a 200

Fonte: VIDIGAL, 2011, adaptada pelo autor.

Os navios de quarta classe (cruzadores), quinta classe (fragatas) e sexta classe (fragatas ligeiras), menores, mais leves e mais ágeis, eram usados em tarefas distintas de reconhecimento, escolta e apoio<sup>43</sup>.

Nesse período de mudanças, a política adotada por William Pitt, principal secretário de Estado britânico durante o reinado de George III (1760-1801), contribuiu muito para afirmar a superioridade naval da Marinha Real. Sua estratégia de concentrar o poder militar britânico em ações navais contra o império colonial francês e espanhol permitiu uma série de vitórias decisivas para a Inglaterra<sup>44</sup>.

Nos procedimentos de combate adotados pelos britânicos no decorrer da Guerra dos Sete Anos, a necessidade de manter a formação da linha de batalha era uma questão fundamental para sustentar as chances de obter sucesso ao final do confronto. Assim, para coordenar as embarcações que compunham a coluna, a Marinha Real empregou o conceito da Tática Formalista, constituída durante as Guerras Anglo-Holandesas, que dividia a linha de batalha em três esquadrões<sup>45</sup> (esquadrão de vante/

vanguarda, esquadrão central e esquadrão de ré/retaguarda), cada um deles engajando a formação inimiga considerando as posições equivalentes<sup>46</sup>. Posteriormente, surgindo como uma alternativa ao conservador sistema formalista, a Tática Meleista permitia que, oportunamente, os navios abdicassem de sua posição para engajar um ponto decisivo do inimigo, deslocando-se perpendicularmente em relação à direção de movimento da armada adversária, de modo a seccionar a formação,<sup>47</sup> isolando parte de suas embarcações a fim de enfraquecer a força opositora<sup>48</sup>.

No transcorrer desse período, o Almirante Samuel Hood, veterano da Guerra da Independência Americana (1775-1783), promoveria uma evolução no pensamento estratégico naval britânico ao convocar seus subordinados para uma reunião prévia, na qual o plano de ação visando a um engajamento era apresentado e discutido com todos os comandantes dos navios que compunham o esquadrão. Esse comportamento absolutamente inovador para os padrões da Marinha Real permitia que as decisões fossem descentralizadas, dando liberdade

<sup>43</sup> Ibidem, p. 71, 72.

<sup>44</sup> VIDIGAL, op. cit., p. 44. Durante a Guerra dos Sete Anos a Grã-Bretanha impôs seu poder naval conquistando territórios que se encontravam sob domínio francês (Índias Ocidentais francesas/Caribe e Canadá) e espanhol (Cuba e Filipinas).

<sup>45</sup> Durante o engajamento, cada um dos três esquadrões era comandado por um oficial com a patente de almirante, sendo o comandante do esquadrão de vante, identificado por uma bandeira vermelha, o comandante do esquadrão central, identificado pela bandeira branca, e o comandante do esquadrão de ré, identificado pela bandeira azul.

<sup>46</sup> CESAR, op. cit., p. 28.

<sup>47</sup> Na tática meleista, a manobra empregada para seccionar uma formação de linha de batalha era conhecida como corte do T. Essa designação refere-se à figura da letra T maiúscula formada pelas duas colunas envolvidas no combate. Para compor a figura, o traço vertical representa a coluna inimiga, enquanto o traço horizontal representa a coluna que assume a iniciativa do engajamento cortando o T.

<sup>48</sup> CESAR, op. cit., p. 28.





As esquadras francesa (esquerda) e inglesa (direita) dispostas em linha na Batalha dos Cabos da Virgínia (1781) durante a Guerra de Independência Americana.

(Fonte: Disponível em <[www.history.navy.mil](http://www.history.navy.mil)>. Acesso em: 17 jan. 2012).

de ação para que os comandantes subordinados pudessem operar em conformidade com o plano de ação e as intenções do comandante do esquadrão<sup>49</sup>.

Terminada a Guerra dos Sete Anos, valendo-se de sua superioridade naval, o almirantado decidiu empregar a capacidade de sua esquadra e a habilidade de seus marinheiros em campanhas de exploração com o objetivo de descobrir e estabelecer novos territórios ultramarinos. Assim, entre 1764-1800, foram realizadas várias expedições ao redor do mundo, entre as quais se destacam as três viagens comandadas pelo Capitão James Cook (1768-1771, 1772-1775 e 1776-1780), que ao navegar pelos oceanos Pacífico e Antártico realizou o levantamento hidrográfico de várias regiões inexploradas, descobrindo, entre outros

territórios, a Austrália, a Nova Zelândia e o arquipélago das Ilhas Sandwich (Havaí)<sup>50</sup>.

### **GUERRAS NAPOLEÔNICAS (1799-1815)**

Quando Napoleão Bonaparte ascendeu ao poder (1799), alavancado pela Revolução Francesa<sup>51</sup> (1789-1799), impondo sua autoridade sobre outras nações europeias e dominando-as com relativa facilidade sob o pretexto de difundir os ideais revolucionários, a Grã-Bretanha passou a temer uma ofensiva contra o território britânico na tentativa de submetê-lo à França<sup>52</sup>.

Apesar de ter declarado guerra contra a Grã-Bretanha em 1793, o governo francês, sob controle do Diretório e posteriormente de Napoleão, encontrava-se desprovido de oficiais com autoridade de comando e

<sup>49</sup> VIDIGAL, op. cit., p. 48.

<sup>50</sup> Ibidem, p. 43, 44.

<sup>51</sup> A Revolução Francesa constitui a série de acontecimentos que modificaram o quadro social e político da França no século XVIII, questionando o Antigo Regime (*Ancien Régime*) aristocrático da dinastia Bourbon, além dos privilégios oferecidos ao clero e à nobreza. Influenciada pelos ideais do Iluminismo (conjunto de tradições que se opõem à opressão exercida pelo Estado e pela Igreja) e pela independência dos Estados Unidos (1776), a Revolução Francesa acabou com os direitos feudais e proclamou os direitos universais de Liberdade, Igualdade e Fraternidade.

<sup>52</sup> LIGHT, Kenneth. Trafalgar 1805: um mundo em transformação. In: VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. (orgs.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009, p.180.

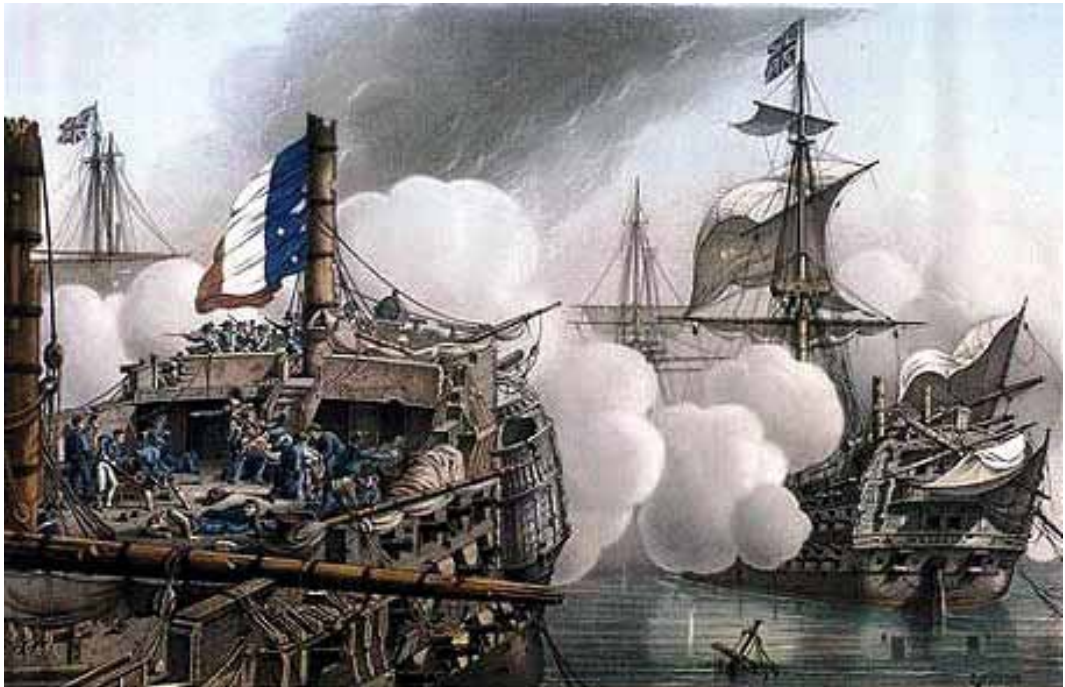
com navios insuficientes para enfrentar a Marinha Real, motivos que levaram a frota francesa a esvanecer diante do Poder Naval britânico que destruiu embarcações no porto de Toulon no Mediterrâneo (1793), impondo-se na Batalha do Glorioso Primeiro de Junho no Atlântico (1794) e na Batalha do Nilo no Egito (1798).

A aliança estabelecida em 1796 entre França, Holanda (governadas por Luís Bonaparte) e Espanha (governada por José Bonaparte), provendo o substancial fortalecimento da esquadra francesa, não impediu que a frota de Napoleão fosse derrotada pela Marinha Real na Batalha do Cabo de São Vicente (1797), na Batalha de Copenhague (1801) e na Batalha do Cabo Trafalgar (1805).

Considerado como o mais influente almirante da história, Horatio Nelson comandou uma frota coesa nas vitoriosas batalhas do Cabo de São Vicente, Nilo e Copenhague, introduzindo padrões que até hoje são ado-

tados como referência pela Marinha Real e por suas análogas de todo o mundo. Como comandante da esquadra britânica no Mediterrâneo, apesar de numericamente inferiorizado (sua frota possuía 27 navios), ele superou uma armada franco-espanhola de 33 embarcações (18 francesas e 15 espanholas) na decisiva Batalha de Trafalgar (1805). Determinado, corajoso, ousado e idolatrado por seus subordinados, Nelson minou a iniciativa e a força de Napoleão ao confrontá-lo no mar, levando a Grã-Bretanha a obter superioridade naval no apogeu da era dos navios a vela<sup>53</sup>.

Durante as Guerras Napoleônicas (1799-1815), a estratégia adotada pela Marinha Real para enfrentar a França e seus aliados considerava o bloqueio dos portos hostis onde as embarcações inimigas encontravam-se fundeadas. O objetivo britânico era manter um esquadrão, equivalente em tamanho e força ao do oponente, patrulhando as águas próximas ao porto onde a fro-



Na Baía de Aboukir, o navio francês *Tonnant* (esquerda) enfrenta o *HMS Majestic* (direita) na Batalha do Nilo (1798). O *Tonnant* foi um dos nove navios dominados e apreendidos pela Marinha Real ao final do confronto.

(Fonte: Disponível em: <[www.britishbattles.com/battle-nile.htm](http://www.britishbattles.com/battle-nile.htm)> . Acesso em: 20 jan. 2012.)

<sup>53</sup> LANNING, Michael Lee. *Chefes, líderes e pensadores militares*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999, p. 163.



O *HMS Victory* (navio capitânia da esquadra britânica sob o comando do Vice-Almirante Horatio Nelson) secciona a formação franco-espanhola durante a Batalha de Trafalgar (1805). A impetuosa, arriscada e contundente manobra posteriormente ficaria conhecida como O Toque de Nelson (*The Nelson Touch*).

(Fonte: Disponível em <[www.royal-navy.org](http://www.royal-navy.org)>. Acesso em: 27 jan. 2012).

ta adversária estivesse estacionada, a fim de impedir que ela recebesse provisões ou escoltasse seus navios mercantes. O bloqueio britânico forçava a França a manter-se distante de suas colônias nas Índias Ocidentais, impedindo-a de receber produtos oriundos daquela região ou enviar reforços em caso de assédio ao império colonial francês por forças britânicas<sup>54</sup>.

As campanhas navais das Guerras Napoleônicas marcam o clímax dos confrontos entre esquadras constituídas por embarcações movidas totalmente a vela. Entretanto, ao participar da Batalha de Navarino<sup>55</sup> (1827), combate que libertou a Grécia do domínio turco, a Inglaterra tomaria parte do combate definitivo envolvendo apenas navios desse gênero<sup>56</sup>.

Até à segunda metade do século XIX, excetuando-se alguns desenvolvimentos esporádicos pouco contundentes relacionados ao armamento de bordo, evoluções determinantes apareceriam apenas por ocasião da introdução do navio a vapor no cenário da guerra naval. Por considerar que esse modelo de propulsão poderia tornar obsoleta toda sua esquadra de navios a vela, trunfo que catapultou à Grã-Bretanha a condição de maior potência naval desde o século anterior, o almirantado opôs-se a adotar a propulsão a vapor imediatamente, preferindo adequar-se às novas tecnologias que surgiam de forma gradual, enquanto ampliava sua capacidade industrial a fim de manter o *status* de potência naval hegemônica durante o período que marca a transição da era da vela para a era mecanizada<sup>57</sup>.

<sup>54</sup> LIGHT, op. cit., p. 185.

<sup>55</sup> Na Batalha de Navarino a Inglaterra comporia uma força naval conjunta ao lado da França e da Rússia contra uma frota turco-egípcia.

<sup>56</sup> PAULA, Luiz Carlos Carneiro de. *et al. História militar geral II: as guerras de Napoleão ao século XXI*. Palhoça: UnisulVirtual, 2010. Livro didático, p. 178.

<sup>57</sup> *Ibidem*, p. 179.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Historicamente, a posição geográfica do Reino da Inglaterra (posteriormente Grã-Bretanha e Reino Unido<sup>58</sup>) colocava as Ilhas Britânicas em uma condição de absoluta dependência do mar. Quer para a defesa territorial ou para estabelecer e manter relações mercantis com outras nações, os britânicos compreenderam que sua subsistência dependia do conhecimento adquirido em relação às particularidades do mar oceânico e do desenvolvimento de instrumentos e habilidades náuticas que lhes permitissem navegar muito além do continente europeu.

Embora este discernimento tenha se manifestado precocemente, os britânicos permaneceram indiferentes a essa realidade por muito tempo, voltando-se para a questão apenas quando outras nações já haviam assumido a vanguarda da exploração oceânica, posicionando-se como poderes navais hegemônicos e ameaçando interesses nacionais estrangeiros.

Consciente de sua fragilidade e susceptibilidade diante da ameaça externa, os bri-

tânicos criaram a partir do século XVI um instrumento de projeção de poder baseado no uso da diplomacia associada a uma composição militar eficiente<sup>59</sup>. Como os navios a vela eram o principal meio utilizado para o transporte de tropas além do continente europeu, a Grã-Bretanha desenvolveu entre os séculos XVII e XIX uma esquadra naval compatível com sua filosofia expansionista, superando o potencial de todas as nações e alianças que despontaram no cenário marítimo antes e depois da iniciativa britânica de exploração.

Todavia, em uma época em que a tecnologia disponível tornava o poder de combate das forças antagonistas equivalente, a Marinha Real distinguiu-se não apenas pela quantidade, qualidade e poder de fogo de suas embarcações, mas principalmente pelas experiências adquiridas com base na disciplina doutrinária, na concepção de novas estratégias, na capacitação e na versatilidade das habilidades marinheiras, fatores de excelência que conjugados contribuíram para transformar a Grã-Bretanha na quintessência dos Poderes Marítimo e Naval<sup>60</sup> na era dos navios a vela.

## BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. Guerras anglo-holandesas: a luta pelo comércio marítimo. In: VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. (orgs.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009, p. 141-177.

BITTENCOURT, Armando de Senna. *et al. História Militar Geral I: as guerras da idade antiga à idade moderna*. Palhoça: UnisulVirtual, 2009. Livro didático.

CÁCERES, Florival. *História geral*. 4ª ed., São Paulo: Moderna, 1996.

CESAR, William Carmo. Velas e canhões no expansionismo holandês do século XVII. *Navigator*. Rio de Janeiro: DPHDM, v. 5, n. 10, 2009, p. 23-37.

<sup>58</sup> Reino da Inglaterra (927-1649 e 1660-1707) incluía a Inglaterra e o Principado de Gales, Reino da Grã-Bretanha (1707-1800) incluía a Inglaterra, Principado de Gales e a Escócia, Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte (a partir de 1800) incluía o reino da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte.

<sup>59</sup> REIS, op. cit., p. 109.

<sup>60</sup> Poder Marítimo é a capacidade de uma nação para utilizar-se do mar a fim de conquistar e manter os interesses nacionais. Por sua vez, o Poder Naval compõe o elemento militar do Poder Marítimo.

FACCIOLI, Alexandre (ed.). *As grandes batalhas da história: de 1274 a.C. ao século XVI – da batalha de maratona à invencível armada*. v. 1, São Paulo: Larousse, 2009, p. 102-103.

\_\_\_\_\_. *As grandes batalhas da história: do século XVII ao XIX – do cerco de Praga a Little Big Horn*. v. 2, São Paulo: Larousse, 2009, p. 146-147.

HENRY, Chris; DELF, Brian. *Napoleonic naval armaments 1792-1815*. New Vanguard 90, Oxford: Osprey Publishing, 2004.

KONSTAN, Angus; BRYAN, Tony. *British Napoleonic Ship-of-the-Line*. New Vanguard 42, Oxford: Osprey Publishing, 2001.

\_\_\_\_\_. *Tudor Warships (2): Elisabeth I's Navy*. New Vanguard 149, Oxford: Osprey Publishing, 2008.

LANNING, Michael Lee. *Chefes, líderes e pensadores militares*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999, p. 163-166.

LEÃO, Jorge Henrique Cardoso. O império e o oceano: a estratégia marítima portuguesa no século XVI e o império colonial. In: *II Encontro Nacional Abed*. UFF, 2008, Niterói. Caderno de Resumos do II Encontro Nacional da Abed, Niterói: UFF, 2008.

LIGHT, Kenneth. Trafalgar 1805: um mundo em transformação. In: VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. (orgs.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009, pp.179-217.

MOTYLSKI, Gabriel (org.). *Trafalgar: Antesala de Waterloo*. Buenos Aires: Planeta, 2008.

PAULA, Luiz Carlos Carneiro de. et al. *História militar geral II: as guerras de Napoleão ao século XXI*. Palhoça: UnisulVirtual, 2010. Livro didático.

REIS, Reginaldo Garcia Gomes dos. A invencível armada: mito, dogma e poder. In: VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. (orgs.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009, p. 99-140.

VIDIGAL, Armando. *Almirante Nelson: o homem que derrotou Napoleão*. São Paulo: Contexto, 2011.

WEIR, William. *50 batalhas que mudaram o mundo: os conflitos que mais influenciaram o curso da história*. São Paulo: M Books, 2004.