

LEIS CONFLITANTES, CONVESES INSTÁVEIS: ANTECEDENTES DAS REVOLTAS MARINHEIRAS DE 1910

Raul Coelho Barreto Neto
Mestre pela Universidade do Estado da Bahia (UNEB)
E-mail: raulbarretoneto@yahoo.com.br

Palavras-chave: Marinha de Guerra. Marinheiros. Primeira República. Revolta da Chibata.

O fetiche por datas centenárias – algo não muito incomum entre historiadores – fez-me recentemente recordar que, em fins de 1910, a Marinha de Guerra do Brasil viveu alguns dos seus mais turbulentos dias. Em novembro daquele ano, marinheiros amotinados tomaram o controle de quatro unidades da Esquadra nacional, dentre elas os encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, dois dos mais poderosos navios em atividade no mundo à época. Na pauta de reivindicações da marujada, constavam o reajuste de seus soldos, a revisão da carga horária e das condições de trabalho e, principalmente, o fim dos castigos físicos aplicados por alguns oficiais, antiga herança dos tempos da Armada Imperial. Após horas de imensa tensão no Rio de Janeiro, então capital federal, a concessão da anistia aos revoltosos e a aparente resolução de alguns dos problemas anunciaram dias melhores ao país. No mês seguinte, porém, a eclosão de novo movimento entre os marujos, este de menores proporções, tornou claro que o clima de medo e desconfiança ainda perdurava nos conveses. Como resultados, as prisões e mortes de vários envolvidos, além de uma corporação ferida em seu orgulho.

Transcorridos cem anos, a proposta deste texto não é propriamente a de esmiuçar estes tristes e controversos episódios da história naval brasileira, algo amplamente já realizado nas últimas décadas por pesquisadores como Edmar Morel, Álvaro Pereira do Nascimento e o almirante Hélio Leôncio Martins.¹ Em vez disso, nos deteremos à análise de alguns de seus antecedentes, sendo que dois deles nos chamam especial atenção. Primeiramente, nos inquietam as contradições e inconsistências das leis que legitimavam – ou não – os castigos corporais aplicados pela Marinha contra cidadãos de uma república proclamada há mais de 20 anos. Em segundo lugar, abriremos espaço à investigação de outros movimentos insurrecionais promovidos por marinheiros a bordo de belonaves nacionais antes dos fatídicos dois últimos me-

¹ Ver: MOREL, Edmar. *A Revolta da Chibata*. Rio de Janeiro: Graal, 1986; NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Cidadania, cor e disciplina na Revolta dos Marinheiros de 1910*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2008; e MARTINS, Hélio Leôncio. *A Revolta dos Marinheiros – 1910*. São Paulo: Nacional; Rio de Janeiro: SDGM, 1988.

ses de 1910. Além de trazer à tona episódios ainda pouco conhecidos pela nossa historiografia, tem-se como propósito perceber as relações entre estes motins – ou mesmo tentativas de motins – e as principais revoltas, as quais fizeram a nação despertar para um dos muitos problemas sociais mal resolvidos daquele alvorecer de século XX.

Leis conflitantes

Chegam os presos: um rapazinho magro, muito amarelo, rosto liso, completamente imberbe; outro regulando a mesma idade, mas um pouco moreno, também grumete; e um primeira-classe, negro alto, espadaúdo, cara lisa. Vinham em ferros, um a um, arrastando os pés num passo curto e demorado, e encaminharam-se para o meio do convés [...]. O comandante, depois de um breve discurso em que as palavras “disciplina e ordem” repetiam-se, fez um sinalzinho com a cabeça e logo o oficial imediato [...] começou a leitura do *Código* na parte relativa a castigos corporais. [...]. Junto aos presos equilibrava-se um homem de grande estatura, largo e reforçado [...]: era o guardião Agostinho, [...] especialista consumado no ofício de aplicar a chibata. [...]. “Vinte e cinco”, ordenou o comandante. [...]. Herculano sentiu sobre o dorso a força brutal do primeiro golpe, enquanto uma voz cantava, sonolenta e arrastada: “uma!”, e sucessivamente: “duas!, três!...vinte e cinco!”. Herculano já não suportava. Torcia-se todo no bico dos pés, erguendo os braços e encolhendo as pernas, cortado de dores agudíssimas que se espalhavam por todo o corpo [...], como se lhe rasgassem as carnes. A cada golpe escapava-lhe um gemido surdo e trêmulo que ninguém ouvia senão ele próprio no desespero de sua dor (CAMINHA, 2005, p. 9-10).

O episódio acima narrado por Adolfo Caminha em *Bom-Crioulo*, obra originalmente publicada em 1895, é menos fruto de sua capacidade imaginativa do que de suas experiências navais. Afinal, no período em que o ex-oficial serviu à Marinha de Guerra do Brasil, ainda no Império, os castigos físicos aplicados contra as praças tidas como indisciplinadas eram uma prática corriqueira a bordo dos navios da Esquadra. A aplicação das surras era consequência direta das pesadas condições de trabalho nas embarcações a vela. Além disso, como o duro labor e a baixa remuneração normalmente afugentavam os alistamentos espontâneos, tinha-se como agravante o fato de os almirantes recorrerem de forma corriqueira a indivíduos considerados de má índole e/ou com histórico policial. Iniciada a era das belonaves a vapor na Armada, ainda no período imperial, este cenário não sofreu alterações muito significativas, apesar das novas relações profissionais exigidas pelas novas tecnologias (NASCIMENTO, 2001, p. 76-85). Em 1888, dois anos após a abolição do chicote como item repressivo no país, seus estalos continuavam a ecoar nos ambientes navais (MATTOSO, 1988, p. 156).

Com a proclamação da República, uma tormenta política e ideológica pôs em xeque o *status quo* reinante nos nossos navios de guerra. Já no segundo dia de vigência do novo regi-

me, o governo provisório do marechal Deodoro da Fonseca, através do Decreto nº 3, declarava abolido o castigo corporal na Armada (CUNHA, 1953, p. 10).² Tal ato, além de contrariar a prática do convés, certamente surpreendeu a muitos dentro e fora da Marinha. Como poderia ser possível, com tantas prioridades governamentais e no calor da transição administrativa, os republicanos voltarem seus olhos a uma questão tida por muitos como algo menor? De acordo com Álvaro Pereira do Nascimento, o fim da chibata em 16 de novembro de 1889 e o reajuste salarial recebido pelos marinheiros nacionais no mês seguinte serviram como uma ferramenta utilizada pelo governo recém-estabelecido para conquistar os negros (grosso da marujada), monarquistas e defensores de D. Pedro II.³ Segundo o autor, ao contrário do Exército, força militar que conduziu as rédeas da Proclamação, a Marinha era claramente identificada com o Império à época (NASCIMENTO, 2001, p. 116-117).

O argumento apresentado por Nascimento merece uma reflexão mais aprofundada. No crepúsculo da monarquia brasileira, é fato que muitos grupos negros, talvez paradoxalmente e por várias razões, demonstravam simpatia pelo imperador e sua corte. Neste sentido, um dos exemplos clássicos é o da Guarda Negra da *Redentora*, atuante no Rio de Janeiro do final do século XIX. Formado essencialmente por libertos gratos à princesa Isabel pela abolição da escravatura no dia 13 de maio, o grupo era inspirado e dirigido por José do Patrocínio, um dos principais defensores da causa negra.⁴ No entanto, torna-se exercício mais complicado apontarmos de que forma pensava e se posicionava a maioria dos africanos e seus descendentes, incluindo os marinheiros, em meio à turbulência política de então. A priori, talvez seja mais prudente supormos que, para os golpistas de 15 de novembro, a promulgação da lei contra os castigos na Marinha de Guerra – “selvageria antagônica à essência do regime republicano” (CUNHA, 1953, p. 10) – tenha sido apenas mais uma das muitas medidas adotadas com o intuito de romper com a série de ideais e práticas monarquistas até então em vigor.

Para os oficiais da Armada, em especial, o decreto representou um duplo golpe, independentemente das motivações que levaram à sua assinatura. Além de perderem a chibata, seu principal instrumento disciplinar, as novas regras a bordo os levaram a também perder moral e

² Na verdade, contraditoriamente, a Constituição Imperial de 1824, através do seu artigo 179, item 19, já previa, de um modo geral, a abolição dos açoites, da tortura da marca de ferro quente e demais tipos de penas cruéis no país (CUNHA, 1953, p. 11). Chama a atenção, ainda, o fato de o artigo 60 do Código Criminal de 1830, “contextualizado em uma sociedade patriarcal e escravista”, prever a pena de açoites para escravos criminosos (SILVA, 2009, p. 3-4).

³ Para um perfil étnico e social das praças da Marinha do Brasil no período, ver, dentre outros, CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005, p. 19-22.

⁴ Ver, dentre outros, MATTOS, Augusto Oliveira. *A proteção multifacetada: as ações da Guarda Negra da Redentora no ocaso do Império (Rio de Janeiro 1888-1889)*. 2006. 121 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Brasília, Brasília, 2006

terreno junto aos marujos (NASCIMENTO, 2001, p. 117). Como poucas vezes, a preservação da hierarquia e disciplina, dois principais pilares da vida militar, estava seriamente ameaçada. Em uma rotina incerta, vivenciando tensa relação com seus subordinados e sem poder contar com seus habituais mecanismos de controle, os comandantes pareciam interpretar a clássica cena dos “brancos ou ‘esfolados’ bem-nascidos e bem-pensantes que, durante todo o século XIX, realmente temeram acabar sendo tragados pelos negros mal-nascidos e mal-pensantes” (AZEVEDO, 2004, p. 17). Expostos a riscos e publicamente desmoralizados com a perda de legitimidade do chamado “tribunal de convés”, coube então aos oficiais, seguidores de princípios semelhantes aos do domínio senhorial, pressionar o ministro da Marinha, almirante Eduardo Wandenkolk, e a República. Em pouco tempo, suas reivindicações surtiriam o efeito desejado (NASCIMENTO, 2008, p. 206; NASCIMENTO, 2001, p. 118).

Em 24 de novembro de 1910, no frescor do motim deflagrado por João Cândido e seus colegas, o jornal *Diário de Notícias* afirmava que, “de longa data [...], o Código Penal da República recusava-se a instituir as penas infamantes, [...] indignas da civilização e do regime de igualdade e de humanidade que acabava de ser adotado pela vontade suprema do povo” (CUNHA, 1953, p. 5). Aparentemente, entretanto, o referido periódico esqueceu-se – ou não considerou a gravidade – do Decreto nº 328, instituído pelo governo provisório 20 anos antes, em 12 de abril de 1890. Em grande medida criado por conta das pressões exercidas pela cúpula naval, tal decreto estabeleceu, apenas cinco meses após a extinção dos castigos físicos na Marinha, a instituição da chamada Companhia Correcional. A referida organização deveria julgar os casos que não exigissem Conselho de Guerra – espécie de tribunal mais antigo e burocrático –, punindo com até 25 chibatadas os marujos condenados por seus atos de indisciplina (NASCIMENTO, 2001, p. 118). Posteriormente, tal decreto seria corroborado pela 13ª observação do artigo 5º do Código Disciplinar da Armada, de junho de 1890, e pelo artigo 40 do regulamento aprovado pelo Decreto 4323, de janeiro de 1902 (MARTINS, 1988, p. 93-95).

Estranhamente, os principais jornais não publicaram o decreto que criou a Companhia Correcional. Além disso, segundo Edmar Morel (1986, p. 99; 124), o baiano Ruy Barbosa, membro do governo provisório e ilustre defensor dos direitos humanos, foi um dos que referendaram o retorno da chibata às belonaves nacionais. Benjamin Constant, por sua vez, ministro da Guerra de Deodoro e positivista de primeira linha, nada fez contra a rápida retomada dos castigos na Marinha. Tais fatos não nos despertariam maior atenção se não tivéssemos conhecimento da forte influência exercida pelas idéias de Augusto Comte sobre a República brasileira em seu início. Além de apontar para esta contradição entre o discurso republicano e sua prática, Álvaro do Nascimento, ainda seguindo seu raciocínio sobre a

importância de o novo regime conquistar a população negra a fim de lograr êxito, afirma que as reivindicações dos oficiais pela volta da chibata só foram atendidas pelo governo quando a possibilidade de uma contra-revolução monarquista era quase nula (NASCIMENTO, 2001, p. 118).

Dentro deste processo, um aspecto que deve ser ressaltado é que, assim como Adolfo Caminha, escritor e homem do mar anteriormente citado, nem todos os oficiais aprovavam os castigos físicos aplicados contra as praças navais (MOREL, 1986, p. 237). De acordo com o comandante Heitor Xavier Pereira da Cunha, autor de uma espécie de obra em desagravo aos seus colegas mortos nas revoltas de 1910, as surras aplicadas nos marujos, apesar de ser algo “absurdo” e “aviltante” e provocar repugnância na maioria dos superiores, era a “única salvaguarda da disciplina a bordo” (CUNHA, 1953, p. 39; 60; 88). Essa leitura rasa e taxativa era, muitas vezes, legitimada por indivíduos respeitados no cenário intelectual brasileiro. Gilberto Freyre, por exemplo, em seu clássico *Ordem e progresso*, defende a idéia de que a maior disciplina verificada na Marinha em relação ao Exército à época era resultado da aplicação da chibata pela primeira. Para o pensador pernambucano, inclusive, este era um ritual ao qual a população negra e mulata já estaria habituada, tanto pela recente experiência escrava no país quanto por relações sociais e de trabalho desenvolvidas na África (SILVA, 2002, p. 25).

Apesar de a então recém-criada Companhia Correccional estabelecer novas regras para a aplicação dos castigos corporais, no entanto, uma série de reações por parte dos marinheiros nos sugere que o limite de 25 chibatadas imposto pelo Decreto 328 nem sempre era respeitado por militares de alta patente, continuando a prevalecer nos navios as chamadas “leis de convés” (NASCIMENTO, 2001, p. 130). Nas próximas linhas, nos deteremos justamente a investigar alguns desses movimentos insurreccionais pouco conhecidos pela historiografia e que, por certo, serviram como experiências preliminares e exerceram algum tipo de influência nas famosas e consagradas revoltas de 1910. A partir do desenrolar e desfecho destas últimas, nossa Marinha de Guerra, experimentando profundas mudanças na forma de pensar suas estruturas e relações internas, jamais voltaria a ser a mesma.

Conveses instáveis

Ao abordar o manuscrito enviado às autoridades pelos marinheiros durante o motim de novembro de 1910, o almirante Hélio Leôncio Martins, conceituado pesquisador naval, afirma que, a não ser pela existência de uma única missiva – sobre a qual trataremos adiante –, não se tem conhecimento de outras prévias e pacíficas reivindicações da marujada contra os castigos

físicos por ela sofridos (MARTINS, 1988, p. 58). Igualmente detido a aspectos da citada revolta, o comandante Pereira da Cunha, por sua vez, sustenta que, no período, não era possível ao oficialato sequer imaginar as razões para sua ocorrência (CUNHA, 1953, p. 4). Se por um lado as reclamações formais dos marujos foram escassas, como afirma o almirante Leôncio, por outro o número de reações pouco diplomáticas dos subalternos diante do quadro estabelecido não deve ser desprezado. Tal estado de indisciplina, além de já vir se desenrolando há alguns anos, nos fazer questionar se, de fato, os oficiais foram surpreendidos por suas guarnições, não compreendendo os motivos para a chamada Revolta da Chibata.

Um dos primeiros movimentos de expressão que se tem notícia ocorreu em 06 de junho de 1893, portanto pouco mais de três anos após a criação da Companhia Correccional e a volta dos castigos corporais. Liderada pelo marinheiro Juvino de Sá Barreto, a insurreição, ocorrida a bordo da corveta *Marajó*, tem como uma de suas notas mais inquietantes as sessões de 200 chibatadas aplicadas pelo comandante do navio contra alguns dos marujos (NASCIMENTO, 2008, p. 214). Outros importantes levantes, prontamente sufocados, foram registrados a bordo do *Maranhão*, no litoral cearense, em janeiro de 1904, no cruzador-escola *Benjamin Constant*, entre Gibraltar e Portugal, no mesmo ano, e no encouraçado *Deodoro*, em 1906, quando este trazia para a Bahia o corpo do ex-governador e ex-vice-presidente da República Manoel Vitorino (MOREL, 1986, p. 60-68). Além destas, também merecem destaque as revoltas ocorridas no mesmo período nos navios *Rio Grande*, comandando por Pedro Max de Frontin, *Tamandaré*, *Floriano* e *Barroso*, neste último em função dos trabalhos excessivos registrados quando de uma viagem da Inglaterra para o Brasil (CUNHA, 1953, p. 3-4; 61). Há, ainda, registros de possíveis motins no *Parnaíba* e *Primeiro de Março* (NASCIMENTO, 2001, p. 123-125).

Dos episódios ocorridos antes das grandes revoltas de 1910, no entanto, nenhum atrai mais a atenção do que os registrados entre 16 de junho e 19 de novembro daquele ano, quando da ida de uma Divisão Naval brasileira ao Chile para as comemorações do centenário da Independência daquele país. A “Divisão da Morte”, como posteriormente tornou-se conhecida, era formada pelos cruzadores *Bahia*, *Tamoio* e *Timbira* e estava sob o comando do almirante Belfort Vieira. Ao longo da viagem, para se ter uma idéia, ocorreram nada menos que 911 faltas disciplinares, grande parte delas na altura de Valparaíso. Um marujo de nome Antenor Silva, por exemplo, tripulante do *Bahia*, recebeu 25 chibatadas por ter desrespeitado o contramestre do navio na saída da baía Blanca, Argentina. Em Buenos Aires, cinco marinheiros já haviam desertado, provavelmente por conta das tensões a bordo. Mais adiante, no estreito de Magalhães, rumo ao Pacífico, uma carta ameaçadora assinada por um certo “mão negra”, reivindi-

cando melhor tratamento à guarnição, foi deixada debaixo da porta do camarote do comandante (MOREL, 1986, p. 59-60; MARTINS, 1988, p. 223-225).

Ainda durante a jornada, um inquérito foi instaurado a bordo pelo comando com o intuito de se descobrir a real identidade do autor da referida carta. Na ocasião, apesar das investigações, nada se descobriu. Posteriormente, cogitou-se que a mesma fora redigida pelo cearense Francisco Dias Martins, marujo de 1ª classe e paioleiro do *Bahia*, apontado como um dos líderes da grande revolta de novembro, deflagrada pouco após o regresso da Divisão ao Rio de Janeiro. Visto como um agitador influente e perigoso pela Armada, Martins supostamente era – ou pelo menos havia sido – membro de uma sociedade literária (MOREL, 1986, p. 63-64; MARTINS, 1988, p. 224-225). Independentemente da autoria da tal carta, o fato é que todos os acontecimentos do segundo semestre de 1910 se deram após dois momentos marcantes e possivelmente inspiradores aos marinheiros brasileiros: a visita da Esquadra estadunidense ao país, em 1907, e a viagem de nossas praças à Inglaterra, poucos meses depois, a fim de buscar dois modernos e recém-construídos encouraçados. Em ambas as oportunidades, os nossos marujos certamente perceberam as gritantes diferenças técnicas e profissionais existentes entre nossa incipiente Marinha e as principais forças navais do mundo (CUNHA, 1953, p. 20; MOREL, 1986, p. 63).

Considerações finais

Compreendendo a história de forma processual, percebemos que a chamada Revolta da Chibata não foi um episódio isolado no seio da Marinha de Guerra do Brasil entre o final do século XIX e início do XX. Da mesma maneira, João Cândido, destacado entre muitos de seus pares por uma leitura às vezes simplista, não pode ser identificado como maior ou único líder do movimento. Ao seu lado, dezenas, talvez centenas de colegas seus ajudaram a arquitetar as diversas insurreições ocorridas ao longo dos 20 anos que separam a criação da Companhia Correccional e os motins de novembro e dezembro de 1910. Estes motins menos cortejados pela historiografia, se não foram vitoriosos e decisivos, certamente foram inspiradores e deram sua parcela de contribuição para que mudanças mais profundas acontecessem. Dois aspectos considerados neste texto merecem a atenção dos historiadores interessados em desbravar o assunto. Em primeiro lugar, os bastidores das disputas políticas e ideológicas que levaram à confusão de leis referentes aos castigos na Marinha. Em segundo, as revoltas marinheiras ainda pouco pesquisadas, levadas a cabo por sujeitos ainda por nós desconhecidos. Os meandros de suas ações e as reações a eles impostas são mares a serem explorados.

Referências

AZEVEDO, Célia Maria Marinho de. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites – século XIX*. São Paulo: Annablume, 2004.

CAMINHA, Adolfo. *Bom-Crioulo*. São Paulo: DCL, 2005.

CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

CUNHA, Heitor Xavier Pereira da. *A revolta na Esquadra brasileira em novembro e dezembro de 1910*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1953.

MARTINS, Hélio Leôncio. *A Revolta dos Marinheiros – 1910*. São Paulo: Nacional; Rio de Janeiro: SDGM, 1988.

MATTOS, Augusto Oliveira. *A proteção multifacetada: as ações da Guarda Negra da Redentora no ocaso do Império (Rio de Janeiro 1888-1889)*. 2006. 121 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

MATTOSO, Kátia de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

MOREL, Edmar. *A Revolta da Chibata*. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

_____. *Cidadania, cor e disciplina na Revolta dos Marinheiros de 1910*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2008.

SILVA, Marcos Antonio da. *Contra a chibata: marinheiros brasileiros em 1910*. São Paulo: Brasiliense, 2002.

SILVA, Roger Costa da. Histórias de crimes envolvendo escravos e libertos em Pelotas (1845-1888). In: ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL, 4., 2009, Curitiba. *Anais...* Curitiba: [s.n.], 2009, p. 1-8.