

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO  
UNIRIO - CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS  
Programa de Pós-Graduação em História

**U**NIRIO  
*história*

**PIERRE PAULO DA CUNHA CASTRO**

**DISCIPLINA NA ARMADA IMPERIAL  
A PARTIR DA CORVETA “TRAJANO”:  
AS DIFERENTES PUNIÇÕES  
APLICADAS AOS SUBORDINADOS  
ENTRE 1873 E 1879**

**DISCIPLINA NA ARMADA IMPERIAL A PARTIR DA CORVETA  
“TRAJANO”: AS DIFERENTES PUNIÇÕES APLICADAS AOS  
SUBORDINADOS ENTRE 1873 E 1879**

por

Pierre Paulo da Cunha Castro

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em História do Centro de Ciências Humanas e Sociais da UNIRIO, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre, sob a orientação do Professor Dr. Ricardo Henrique Salles e coorientação do Professor Dr. Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho.

Rio de Janeiro  
2013

C355 CASTRO, Pierre Paulo da Cunha.

Disciplina na Armada Imperial a partir da Corveta “Trajano”: as diferentes punições aplicadas aos subordinados entre 1873 e 1879 / Pierre Paulo da Cunha Castro. – 2013.

281 f.; 30 cm

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Henrique Salles; Coorientador: Prof. Dr. Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho

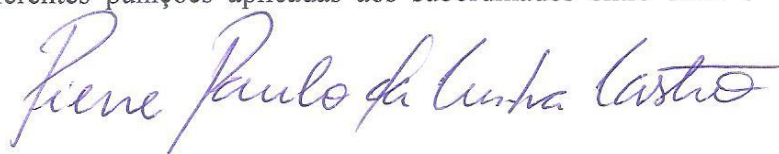
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, Centro de Ciências Humanas e Sociais, Programa de Pós-Graduação em História, RJ, 2013.

Bibliografia: f. 275-277.

1. Brasil – História 2. Brasil – História Militar 3. Marinha de Guerra – Armada Imperial 4. Disciplina 5. Castigos corporais I. Salles, Ricardo Henrique II. Marinho, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro III. Título.

CDU 94 (81) 355.48 “19”

Autorizo a cópia da minha dissertação “Disciplina na Armada Imperial a partir da Corveta “Trajano”: as diferentes punições aplicadas aos subordinados entre 1873 e 1879”, para fins didáticos.





## ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Aos dezoito dias do mês de junho de dois mil e treze, reuniu-se a Banca Examinadora para a Defesa de Dissertação do trabalho intitulado “DISCIPLINA NA ARMADA IMPERIAL A PARTIR DA CORVETA “TRAJANO”: AS DIFERENTES PUNIÇÕES APLICADAS AOS SUBORDINADOS ENTRE 1873 E 1879” de autoria de Pierre Paulo da Cunha Castro, sob a presidência do Prof. Dr. Ricardo Henrique Salles. A Banca, após arguição, resolveu pela APROVAÇÃO do candidato, com o seguinte parecer:

RESSALTA O TRABALHO DE PESQUISA, REVELANDO FONTES AINDA DES-  
CONHECIDAS DO HISTORIOGRAFIA E SEU TRATAMENTO METICULOSO, ALIADO  
A BOA ESTRUTURAÇÃO E A QUALIDADE DA DISSERTAÇÃO. RECOMENDA,  
OUTROSSIM, O PROSEGUIMENTO DOS ESTUDOS EM NÍVEL DE DOCTORADO

Em 18 de Junho de 2013.

Orientador: RAH

Prof. Dr. Ricardo Henrique Salles – UNIRIO

Coordenador: PEM

Prof. Dr. Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho – MAST/UNIRIO

1º Avaliador: PAAP

Prof. Dr. Paulo André Leira Parente – UNIRIO

2º Avaliador: APN

Prof. Dr. Álvaro Pereira do Nascimento – UFRRJ



*A Eliseu de Souza Castro,  
licenciado ex-officio da Marinha do Brasil por excesso de punições disciplinares,  
meu pai.*

## AGRADECIMENTOS

A graduação em História começou como um *hobbie* para preencher um tempo que eu julgava disponível. Ledo engano. Tomou conta de todos os tempos que se possa imaginar e deu um novo sentido para a minha vida na Marinha do Brasil. Mudar o rumo da carreira, depois de 20 anos de serviço, não é uma atitude muito fácil. Entretanto, depois da decisão, restam as boas lembranças da parte operativa e as expectativas do que há por vir.

Aos meus amigos e familiares que souberam compreender minhas ausências, em virtude da necessidade de estudar para fazer jus ao ensino público e gratuito, a meu ver, a melhor forma de transmitir conhecimento. Pela paciência que tiveram ao aturar os meus devaneios e a minha insistência em falar, durante dois anos, sobre o mesmo assunto.

Aos novos colegas do Programa de Pós-Graduação em História pela salutar convivência durante o período de dedicação à pesquisa.

Aos funcionários do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro pela gentileza e pela dedicação ao ofício, exemplos do bom emprego do dinheiro público.

Aos Professores Magda Maria Jaolino Torres e Vitor Izecksohn, ambos da UFRJ e Elione Silva Guimarães pelas contribuições que me ajudaram na elaboração desta dissertação.

Aos Professores Álvaro Pereira do Nascimento, da UFRRJ, e Paulo André Leira Parente, da UNIRIO, pelas importantes colaborações durante a defesa da qualificação e pelas orientações posteriores.

Aos Professores Ricardo Henrique Salles e Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho pelas orientações seguras, e pela paciência com que trataram as inúmeras vezes que me perdi durante a pesquisa e na forma de abordar o tema.

Ao Capitão de Corveta (T) Carlos André Lopes da Silva e à Capitão de Mar e Guerra (RM1-T) Edina Laura Costa Nogueira da Gama pela atenção e cordialidade ao tratarem das dificuldades que apresentei na escolha das fontes desta pesquisa.

À Marinha do Brasil, e em especial, ao Vice-Almirante (RM1-EN) Armando de Senna Bittencourt, titular da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, pela total liberdade de expressão conferida na elaboração desta dissertação, demonstrando o apoio na abordagem do tema desta pesquisa a partir dos pressupostos teóricos e metodológicos da História.

*Navios não são cavalos; estes podem passar pelo terreno que com a vista se conhece ser bom; mas o caminho para aqueles só é conhecido pelos práticos e quando há falta destes, é mister reconhecer-se os canais por experiências próprias.*

Tamandaré a Osório, 1866.

## RESUMO

CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. **Disciplina na Armada Imperial a partir da Corveta “Trajano”: as diferentes punições aplicadas aos subordinados entre 1873 e 1879**. Orientador: Ricardo Henrique Salles. Coorientador: Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, Centro de Ciências Humanas e Sociais, Programa de Pós-Graduação em História, 2013. Dissertação (Mestrado em História).

A partir dos Livros de Socorros da Corveta *Trajano* e dos decretos que modificaram a organização da instituição, o objetivo desta dissertação é entender como os indivíduos embarcados em um navio da Armada Imperial estavam divididos e como estabeleceram complexas relações que sustentaram a manutenção de uma disciplina aparente, enquanto estavam submetidos aos regulamentos disciplinares que previam a aplicação de castigos corporais.

A existência de diferentes esferas disciplinares e a forma diferenciada de aplicação dos regulamentos contribuiu para manter o navio em operação ao mesmo tempo em que impediu a união dos subalternos contra as punições disciplinares caracterizadas pelos açoitamentos.

No contexto das modificações tecnológicas caracterizado pelo aperfeiçoamento dos navios movidos a vapor, as consequências desse sistema disciplinar conduziram a Marinha do Brasil a modificar, sistematicamente, a organização dos indivíduos subalternos incluindo todos no principal grupo: o Corpo de Marinheiros Nacionais.

**PALAVRAS-CHAVE:** Marinha de Guerra; Armada Imperial; Disciplina; Castigos corporais.



## *ABSTRACT*

CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. **Disciplina na Armada Imperial a partir da Corveta “Trajano”: as diferentes punições aplicadas aos subordinados entre 1873 e 1879**. Orientador: Ricardo Henrique Salles. Coorientador: Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, Centro de Ciências Humanas e Sociais, Programa de Pós-Graduação em História, 2013. Dissertação (Mestrado em História).

From Books to Aid of the Corvette *Trajano* and decrees that changed the organization of the institution, the goal of this dissertation is to understand how individuals embarked on a ship of the Imperial Navy were divided and how complex relations established that supported the maintenance of a apparent discipline, while they were subjected to the disciplinary regulations providing for the application of corporal punishment.

The existence of different disciplinary spheres and differentiated application of regulations contributed to keep the ship in operation at the same time prevented the union of subordinates against disciplinary punishments characterized by flogging.

In the context of technological changes characterized by improvement of steam-powered ships, the consequences of this disciplinary system led the Brazilian Navy to modify systematically the organization of subordinates including them in the main group: the National Sailors Corps.

**KEYWORDS:** Navy; Imperial Navy; Discipline, Corporal punishment.

## SUMÁRIO

Introdução	10
1 O entendimento da disciplina na Marinha: dos problemas centrais de interpretação à busca de um novo olhar	16
1.1 A influência do Regimento Provisional e dos Artigos de Guerra no entendimento da disciplina	18
1.2 A preocupação com a origem social do indivíduo subalterno no entendimento da disciplina	24
1.3 As fontes e a amplitude do entendimento da disciplina no navio	28
1.4 Por um novo olhar acerca da disciplina a partir do navio	37
1.5 Dos casos específicos a delimitação do espaço temporal	53
2 Os registros nos Livros de Socorros de Oficiais	76
2.1 Os comandantes e os oficiais	81
2.2 Os maquinistas	86
2.3 Oficiais marinheiros e outras praças	100
3 Os subalternos no navio: praças do Corpo de Imperiais Marinheiros	126
4 Os subalternos no navio: os registros da marinhagem	155
5 Os subalternos no navio: praças do Batalhão Naval	196
6 Aspectos gerais da disciplina na Corveta <i>Trajano</i>	209
6.1 A disciplina na relação dos oficiais marinheiros e maquinistas com os seus subordinados	212
6.2 As punições entre os grupos subalternos	229
6.3 Aspectos do “efeito disciplinar global”	252
Conclusão	269
Bibliografia	275
Fontes	278

## INTRODUÇÃO

Quando embarquei no dia 12 de fevereiro de 1990, aos 15 anos, no Colégio Naval, a única coisa que passava pela minha mente era que eu tinha que descobrir como faria para me adaptar e me manter nos próximos sete anos de estudos em regime de semi-internato, três naquele colégio e mais quatro na Escola Naval.

Eu nunca tinha ouvido falar em chibatadas aplicadas aos marinheiros e muito menos em uma revolta relacionada com essa prática, ocorrida na Marinha em 1910. Não se falava nisso na escola municipal onde estudei e, da mesma forma, nunca se tocou nesse assunto, em alguma aula, durante aqueles sete anos.

O tema surgiu, repentinamente, em uma conversa sobre a Marinha, de modo que tive que perguntar do que se tratava a tal chibatada e assim, a partir da explanação de outros alunos, tive o primeiro contato. A conversa me deixou a sensação de que estávamos abordando um assunto proibido e na minha imaginação de adolescente, por ser entendido dessa forma, assumia o mais alto grau de interesse e relevância.

No entanto, eu tinha que tirar minhas dúvidas perguntando para alguém confiável, e esse alguém era ninguém menos que o meu pai. Um ex-Cabo (MR – Manobras e Reparos) da Marinha, licenciado *ex-officio* em 1968, com base em vários artigos do antigo Regulamento para o Corpo do Pessoal Subalterno da Armada (RCPSA), o que na prática significa dizer que recebeu tantas punições disciplinares que atingiu o limite de pontos perdidos, provocando o seu desligamento. Ele não acrescentou muita coisa aos fatos que eu já conhecia, mas não perdeu a oportunidade de me orientar a nunca falar sobre isso na Marinha, afinal, segundo ele, a ditadura tinha acabado, mas voltaria a qualquer momento. A surpresa foi que ele descreveu a figura de João Cândido Felisberto de uma forma tão negativa, que eu jamais presenciei na Marinha. Coisas do ambiente privado...

Passado esse período de formação, já como maquinista, embarquei na Fragata *Greenhalgh* em 1998, e naqueles momentos iniciais onde todos tentam ensinar algum aspecto da vida a bordo, um dos oficiais me disse que a pior “raça” da Marinha eram os cabos (MR) por estarem sempre à espreita para ludibriar um oficial incauto. Ora, o meu pai foi um cabo (MR) e, apesar das circunstâncias do seu desligamento da força, ele foi o que mais me incentivou a tornar-me oficial da Marinha. Por outro lado, se há nos navios atuais uma especialidade que se assemelha, minimamente, aos imperiais marinheiros dos navios a vela são os MR.

Depois de algum tempo, tive a oportunidade de ser Encarregado da Divisão de Pessoal do Navio-Aeródromo *São Paulo* por mais de três anos. Controlar as carreiras, embarques e desembarques de mais de 1.200 pessoas não foi uma função muito fácil, mas foi onde eu tive o primeiro contato com o “kit bobinho”.

Quando os marinheiros, em torno de 500, chegavam das diversas Escolas de Aprendizes-Marinheiros, parecia que o conjunto total formado refletia de alguma forma, a diversidade de cores e regionalidades da nossa sociedade. Ao mesmo tempo, para os marinheiros que estavam completando o tempo da graduação, chegava o momento deles indicarem a especialização que gostariam de cursar, em ordem de prioridade, entre as dezenas existentes na Marinha. Era quando a imensa maioria escolhia um conjunto de menos de dez especialidades que formavam o tal “kit”. Depois dessas, a prioridade era definida a partir de aspectos pessoais. Essas primeiras especialidades estavam diretamente relacionadas com funções que pouco embarcava, ou quase nunca. O aspecto principal era a oportunidade de se manter em terra pelo maior tempo possível, a fim de ter a possibilidade de concluir os estudos no ensino médio e/ou no ensino superior. Afinal, a carteira de identidade da Marinha rendia 50% de desconto em muitos cursos noturnos de várias faculdades privadas. O “kit bobinho” foi uma solução que eles encontraram a partir das suas próprias experiências e

esperanças em relação à vida. Para definição final das especialidades, os marinheiros eram dispostos em uma ordem que levava em consideração diversos aspectos de pontuação ao longo de quatro anos, e um deles era a nota final do curso como aprendizes-marinheiros, que definiu cada antiguidade entre aqueles que se formaram no mesmo ano em todas as Escolas de Aprendizes-Marinheiros, de modo que a partir desta ordem e das prioridades escolhidas, as vagas de cada especialização eram preenchidas. Ao retornarem como cabos especializados, eram encaminhados para os departamentos e divisões segundo o curso que fizeram.

Quando se colocavam mais de mil homens formados, separados por divisões, segundo as especialidades que escolheram, tornava-se perceptível o problema que a nossa sociedade não conseguiu resolver.

Nas divisões formadas pelas especialidades mais desejadas no “kit bobinho”, formavam uma maioria branca, enquanto nas divisões formadas pelos indivíduos que se especializaram a partir das mais baixas prioridades, formavam uma maioria negra. Em outras palavras, as desigualdades raciais do nosso país, travestidas de desigualdades sociais, e evidentemente, educacionais, formavam lado a lado na Marinha.

Para a instituição, só coube analisar o que estava acontecendo a partir destas demandas e estudar o que fazer a partir dos resultados que são óbvios. Entre as especialidades que menos embarcam, as possibilidades de conclusão do ensino superior são mais concretas. E num contexto de reorganização do funcionalismo público, com muitos concursos que pagam salários superiores aos que são pagos aos escalões inferiores da caserna, as baixas do serviço ativo por transferência para outras atividades do setor público ocorriam, em sua maioria, entre as especialidades mais procuradas e que possibilitaram tempo disponível para uma formação externa.

Não é disso que esta pesquisa trata, porém considero importante que eu apresente nestas palavras iniciais a minha “posição de fala”, que contribuiu para pensar a abordagem do tema e do objeto desta pesquisa.

\*\*\*

Durante muito tempo se abordou o tema da disciplina na Marinha, no período em que vigorou a prática dos castigos corporais, vinculando-a ao processo da Revolta dos Marinheiros de 1910. E devido a curta distância temporal em relação ao evento, muitas pesquisas foram afetadas pelos períodos autoritários que dominaram o Estado brasileiro ao longo do século XX.

Somente no atual período democrático, surgiram abordagens mais profundas que ampliaram o tema para o período do século XIX, apresentando novos olhares que compreenderam de diferentes formas e variados aspectos, a manutenção da disciplina em um período onde não há registros de revoltas contra os castigos por pancadas de chibata.

Na leitura destes trabalhos, é perceptível que os agentes históricos estão dispersos na instituição, de modo que a maioria das relações entre os indivíduos foi pesquisada a partir dos registros do castigo corporal que os envolveram. E quando se trata do ingresso dos indivíduos na Marinha, as pesquisas são interrompidas neste ato, sem aprofundar o que acontecia dentro da instituição. Evidentemente, estes aspectos decorrem das fontes pesquisadas, de modo que é preciso considerar que o historiador não trabalha com a fonte que ele quer, mas com a fonte que está disponível. E não há nada de errado com isso. Cada pesquisa foi o resultado de um esforço empreendido para resgatar um aspecto de um tema, pelo qual resta muito a ser feito.

Todos os trabalhos nos deixavam com a vontade de compreender como foi possível o mais elementar espaço da Marinha, o navio, operar segundo uma lógica de aplicação de castigos corporais para manter a disciplina. Em geral, estes trabalhos se



preocuparam muito mais com os aspectos decorrentes das chibatadas e do descumprimento dos rígidos códigos disciplinares em vigor. E não poderia ser diferente, pois, na ausência de pesquisas anteriores, estes estudos foram pioneiros e abriram o caminho para nossa pesquisa.

O trabalho que se segue é o resultado da busca de uma fonte principal que reunisse todos os registros dos indivíduos que embarcaram no mesmo navio em um determinado período. Em outras palavras, é a busca de uma nova abordagem que considere os diferentes grupos embarcados e suas atividades, bem como as relações entre si, para então, partirmos para o entendimento da disciplina e das heterogeneidades existentes entre os indivíduos submetidos aos castigos corporais.

Assim, neste primeiro e parcial trabalho sobre o tema, pretendemos abordar como se desenvolveram as complexas relações entre oficiais e subordinados em um navio, tomando como base os primeiros comandos da Corveta *Trajano* entre 1873 e 1879, e observando os métodos utilizados para a manutenção da disciplina, a partir das diferentes punições aplicadas a todos os indivíduos.

Quais eram as diferenças entre as punições? Quais os efeitos dessas diferenças? Os castigos corporais impediam o retorno do marinheiro ao trabalho?

No Capítulo 1, apresentaremos as bases que fundamentaram o nosso entendimento da disciplina na Marinha, para além da influência do Regimento Provisional e dos Artigos de Guerra, das visões pejorativas dos homens pobres e das fontes disponíveis para uma pesquisa sobre o tema, apresentando um novo olhar que se desvincula do entendimento do castigo corporal como um suplício.

Entre os Capítulos 2 e 5, trataremos pormenorizadamente da constituição de todos os grupos que embarcaram no navio pesquisado, a Corveta *Trajano*, consubstanciando diversas leis e decretos aos casos verificados na pesquisa, a fim de possibilitar o entendimento da organização de cada grupo, bem como das relações

estabelecidas no ambiente do navio e da Marinha, de modo que a apresentação de cada grupo não exclui os que mais se relacionavam com eles, possibilitando o entendimento de estratégias e expectativas em relação ao que entendiam como uma vida melhor em relação à situação que se encontravam.

No Capítulo 6, discutiremos as formas empregadas no controle disciplinar dos subalternos submetidos aos castigos corporais, os efeitos da intensificação das punições disciplinares e as condições que sustentaram o sistema disciplinar analisado a partir das atividades de cada grupo, possibilitando a operação do navio em um período onde não há registros de contestações dos castigos corporais.

A abrangência do tema impõe um tratamento mais aprofundado das relações no navio e como a Marinha se organizou para prover o pessoal necessário para as crescentes necessidades decorrentes dos avanços tecnológicos da segunda metade do século XIX.

## CAPÍTULO 1

### **O ENTENDIMENTO DA DISCIPLINA NA MARINHA: DOS PROBLEMAS CENTRAIS DE INTERPRETAÇÃO À BUSCA DE UM NOVO OLHAR**

O objetivo central deste capítulo é a condução de um exercício constante de aproximação e afastamento das pesquisas já realizadas, considerando o que se escreveu ao longo dos últimos anos sobre o período em que vigorou a prática da aplicação de castigos corporais na Marinha do Brasil; principalmente sobre os trabalhos escritos a partir do início da transição para o estado democrático de direito, quando foi possível o estabelecimento de uma historiografia inicial, sem interferências constrangedoras, características dos períodos autoritários.

Trata-se de cotejar nossas reflexões pautadas na pesquisa das fontes principais, os Livros de Socorros da Corveta *Trajano*, com algumas abordagens sobre o mesmo tema, tendo em vista a existência de múltiplos olhares decorrentes do mesmo objeto central: a aplicação do castigo corporal. Além disso, desejamos entender a disciplina a partir de todas as punições disciplinares e não somente a partir da aplicação das chibatadas, pois acreditamos que o estudo dos castigos corporais, sem a amplitude da disciplina, conduz o historiador por um caminho que o leva, inevitavelmente, ao estudo do ponto alto da temática, concretizado no mais trágico acontecimento da Marinha do Brasil – A Revolta dos Marinheiros de 1910 –, quando o que se acredita serem seus pilares, hierarquia e disciplina, ruiu a partir do âmbito interno da própria instituição. Desse modo, analisamos nesta pesquisa os diferentes corpos e grupos da instituição no período considerado, suas relações dentro do navio e a disciplina, para além da simples análise das chibatadas.

O trato do tema em si, ainda na atualidade, provoca certo desconforto no âmbito da Marinha, gerando debates em torno. Em 2008, após a publicação de um artigo na

*Revista de História da Biblioteca Nacional*, intitulado “Salve o Almirante Negro!”, com o subtítulo “Marinha libera documentação sobre João Cândido, só falta anistiá-lo”,<sup>1</sup> o titular da então Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha,<sup>2</sup> Vice-Almirante (RM1-EN) Armando de Senna Bittencourt, encaminhou uma carta ao conselho editorial da revista onde tornou público a sua versão sobre o mesmo tema. Tal carta foi publicada como um documento na *Revista Navigator*<sup>3</sup> e contribuiu para a formulação de um segundo artigo, onde a mesma carta foi interpretada pelos autores do primeiro, intitulado “Marujada na berlinda”, com o subtítulo “Vice-almirante contesta informações da revista e dá sua versão sobre a Revolta da Chibata”.<sup>4</sup>

É nessa arena de múltiplos olhares que nos inserimos, para realizar o exercício que nos propomos, cotejando entre si, os escritos formulados sobre uma temática muito ampla e os discursos teóricos que nos auxiliaram na captação do que entendemos haver de mais próximo com a nossa pesquisa, para então reduzirmos e pontuarmos a nossa pesquisa a fim de resgatar uma história pouco conhecida: as diferenças, as relações e a construção da disciplina no mais elementar espaço da Marinha – o navio.

---

<sup>1</sup> MONTEIRO, Filipe; BENJAMIM, Mariana. Salve o Almirante Negro! Marinha libera documentação sobre João Cândido. Só falta anistiá-lo. In: **Revista de História da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, n.32, mai. 2008. Disponível em: < <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/em-dia/salve-o-almirante-negro> >. Acesso em: 12 abr. 2013.

<sup>2</sup> A Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM) foi extinta pela Portaria nº 209/MB, em 1º de julho de 2008. Pelo mesmo documento, o Serviço de Documentação da Marinha (SDM) passou a ter a denominação de Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), sendo sua direção ocupada pelo último Diretor da DPHCM, o Vice-Almirante (RM1-EN) Armando de Senna Bittencourt.

<sup>3</sup> BITTENCOURT, Armando de Senna. Carta do Diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha ao Conselho Editorial da *Revista de História da Biblioteca Nacional*. In: **Revista Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil**, Rio de Janeiro, v.4, n. 7, p.112 – 113, jun. 2008.

<sup>4</sup> MONTEIRO, Filipe; BENJAMIM, Mariana. Marujada na berlinda: Vice-almirante contesta informações da revista e dá sua versão sobre a Revolta da Chibata. In: **Revista de História da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, n.34, jul. 2008. Disponível em: < <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/em-dia/marujada-na-berlinda> >. Acesso em: 12 abr. 2013.

## 1.1 A influência do Regimento Provisional e dos Artigos de Guerra no entendimento da disciplina

O “Regimento Provisional, para o Serviço, e Disciplina das Esquadras, e Navios da Armada Real, que por Ordem de Sua Magestade deve servir de Regulamento aos Commandantes das Esquadras, e Navios da Mesma Senhora”<sup>5</sup> e os “Artigos de Guerra”<sup>6</sup> foram dois regulamentos disciplinares, criados para regular o serviço e a disciplina na Armada Real Portuguesa.

O Regimento Provisional, instituído pelo Alvará de 20 de junho de 1796, substituiu o Regimento dos Capitães de Mar e Guerra, e dividia-se em quatro capítulos, a saber: “I – Ordens sobre a Polícia, e Disciplina”; “II – Ordens sobre o Methodo do Serviço fundeado”; “III – Ordens sobre o Methodo do Serviço andando á Vela”; e “IV – Methodo de repartir a Guarnição dos Navios nos seus Postos para ocasião de Combate”, e “Distribuição dos Officiaes, tanto do Corpo da Marinha, como dos da Artilheria, e Infantaria”. Constituía-se em ordens a serem seguidas para operar e manter o material da fazenda real em poder da Armada lusitana, tanto em tempos de paz quanto nas guerras.

Tal regimento ainda fazia menção aos Artigos de Guerra do regulamento aplicado ao Exército português, de modo que o artigo LXXXVI do Capítulo I mandava observar:

Nos dias primeiros de cada mez, e sempre nos de pagamento serão lidos a toda a Guarnição de cada hum dos Navios de Sua Magestade o Capitulo XXVI dos Artigos de Guerra do Regulamento para o exercicio, e disciplina dos Regimentos de Infantaria dos Exercitos de Sua Magestade, assim como o Titulo dos Castigos, e Penas, que até agora tem sido incluído no Regimento, que se mandou observar aos Capitães de Mar e Guerra, em 24 de março de 1736, em quanto Sua Magestade a este importante respeito não for Servida alterar algumas disposições do referido Titulo: fazendo saber ás Equipagens, e Tropa, que no que lhes for applicavel comprehende a todos os individuos da Guarnição, cada hum dos referidos Artigos, ficando por elles sujeitos ás

<sup>5</sup> **Regimento Provisional, para o Serviço, e Disciplina das Esquadras, e Navios da Armada Real, que por Ordem de Sua Magestade deve servir de Regulamento aos Commandantes das Esquadras, e Navios da Mesma Senhora.** Lisboa: Officina de Antonio Rodrigues Galhardo, Impressor do Conselho do Almirantado, 1796. Disponível em: < <http://archive.org/details/regimentoprovisi00port> >. Acesso em: 12 abr. 2013.

<sup>6</sup> Brasil, Leis, Decretos. **Artigos de Guerra.** Lisboa: Galhardo e Irmãos, 1841.

penas, que lhes possa impor hum Conselho de Guerra, se se atreverem a infringir qualquer parte do que nelles ordena. (Regimento Provisional..., p.48-49)

Em 1799, pelo Alvará de 25 de setembro, os Artigos de Guerra foram adaptados ao serviço da Armada Real a partir dos aplicados ao Exército português, sendo, então, instituídos para regulamentar a disciplina e as punições no ambiente da Armada. E pelo Alvará de 26 de abril de 1800, foi determinado a todos os oficiais da Marinha instruir-se e fazer cumprir o Regimento Provisional e os Artigos de Guerra.<sup>7</sup>

Entre todos os artigos, existia um que buscava abranger todos os delitos que não foram tipificados pelos formuladores do documento.

Todos os mais delitos, como embriaguez, jogos excessivos e outros semelhantes, de que os procedentes artigos não façam particular menção, ficarão ao prudente arbítrio do superior para impor aos delinquentes o castigo que lhes for proporcionado; o uso da golilha, prisão no porão, e perdimento da ração de vinho, é o que se deve aplicar a oficiais marinheiros, inferiores e artífices; assim como à marinhagem e soldados, que podem ser corrigidos por meio de pancadas de espada, e chibata, não excedendo ao número de vinte cinco por dia; isto é, em culpas que não exijam Conselho de Guerra. (Artigos de Guerra, artigo nº 80)

Os dois regulamentos guardam sua origem na sistematização do quadro penal militar proposto pelo Conde Reynance de Schaumbourg Lippe, em 1763, sendo, no entanto, formulados para atender ao Exército português. Somente após a sua morte, os dois regulamentos foram adaptados para Armada Real, sendo aplicados pelos alvarás supracitados (NASCIMENTO, 2008, p.131-139).

Com a desvinculação administrativa do Brasil em 1822, o Regimento Provisional e os Artigos de Guerra foram adotados pela Armada Imperial, de modo que continuou a regular o serviço e a disciplina, tendo ocorrido reimpressões que consolidaram os dois documentos em 1825, 1835 e 1868.<sup>8</sup> Álvaro Pereira do Nascimento considera que tal adoção se deu “para suprir essa falta de regulamentação” (NASCIMENTO, 2008, p.135). Entretanto, na observação dos dois regulamentos,

<sup>7</sup> Alvará de 26 de abril de 1800. Disponível em: < [http://www.iuslusitaniae.fch.unl.pt/verlivro.php?id\\_parte=110&id\\_obra=73&pagina=973](http://www.iuslusitaniae.fch.unl.pt/verlivro.php?id_parte=110&id_obra=73&pagina=973) >. Acesso em: 12 abr. 2013.

<sup>8</sup> As três impressões encontram-se disponíveis na Biblioteca da Marinha, subordinada a DPHDM, no Rio de Janeiro.



devemos considerar que não havia diferenças, naquele momento, no que se refere ao meio utilizado nas duas Marinhas, que era o navio a vela. O Regimento Provisional, principalmente, só começaria a apresentar sinais efetivos de superação com a complexificação do trabalho a partir da introdução dos navios híbridos, que podiam ser movidos por máquinas a vapor e, ainda, pelas velas, demandando a necessidade de incluir novos agentes, com outros serviços e regulamentos, pois o regimento português não os abrangia.

Segundo Nascimento (2008, p.132), “o Regimento e os Artigos haviam sido criados no âmbito das monarquias absolutas europeias nas quais o soberano estabelecia-se na mais alta posição hierárquica”, o “centro único e indissolúvel do poder e da ordenação social” (LARA (org.), 2000 *apud* NASCIMENTO, 2008, p.132).

Ao escrever sobre “os sentidos do castigo”, o mesmo autor considera que:

Até o início do século XIX, pelo menos, nas principais nações do continente europeu, o castigo físico fora decaindo, assim como os poderes absolutistas. A mudança de pensamento combatia costumes e valores próprios do Antigo Regime que tornavam públicas as punições. Com a divisão dos poderes e a formação de uma estrutura administrativa mais direta, a Justiça e seus tribunais passam paulatinamente a punir cada vez mais de forma reservada, retirando o sentido de espetáculo que fazia parte dos castigos durante o Antigo Regime. (NASCIMENTO, 2008, p.192)

Contudo, nas Marinhas de Guerra de boa parte desses países, os castigos corporais ainda persistiram até pelo menos a segunda metade do século XIX. (NASCIMENTO, 2008, p.193)

O que queremos destacar é que a apropriação do castigo corporal, no que se refere à aplicação das chibatadas à marinhagem e aos soldados, conforme o artigo nº 80 dos Artigos de Guerra, com foco, simplesmente, no contexto da origem dos dois regulamentos no ambiente das monarquias absolutistas europeias nos encaminham para uma interpretação do castigo com o sentido inicial de um suplício, mais especificamente como uma tortura, característica do Antigo Regime.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Para uma análise descritiva do caráter do suplício e as condições que possibilitaram a emergência de uma nova forma de punição, ver: FOUCAULT, Michel. Suplício. In: \_\_\_\_\_. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. 37. ed. Tradução de Raquel Ramallete. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009. Parte 1, p.9-67.

Vejamos outro olhar acerca do surgimento dos mesmos regulamentos. Ao escrever sobre o recrutamento em Portugal, Fernando Dores Costa (2003, p.68-105) considera que a igualdade formal idealizada pela conscrição interessava menos que a garantia das liberdades particulares e imunidades, travando a capacidade militar de Portugal, que por outro lado teve que aumentar seus esforços diplomáticos. Para o autor, para além da repressão burocrática do recrutamento, considerado vexatório, o que mobilizava militarmente a população era o comportamento do invasor, além de haver uma diferença entre as práticas de conscrição do Antigo Regime e a inexistência prática de uma monarquia absolutista em Portugal, que se pautava pela negociação.

O mesmo autor, aprofundando-se sobre o recrutamento em Portugal e a instituição das penas de morte para as deserções, no século XVIII, considera que:

O recrutamento militar constitui assim um ponto crucial para a compreensão dos limites do poder régio – com a vantagem de se fazer no domínio das práticas e não apenas dos textos doutrinários – evidenciando, ao mesmo tempo o anacronismo presente no uso da noção de <Estado> quando aplicados a estas épocas. (COSTA, 2003, p.83)

A administração régia nunca assumirá claramente uma atitude brutal em relação à deserção através da aplicação da pena de morte exemplar. A administração caracteriza-se antes por uma hesitação, típica da já assinalada <dupla personalidade>, entre a simulação de uma grande severidade e uma extrema benevolência paternas, tendo esta última a sua expressão mais típica no perdão. Perdão que se encontra formalmente presente nas reconduções e que se prolongará na publicação periódica, ao longo do século XVIII, de um perdão dos fugitivos. (COSTA, 2003, p.89)

Em outro trabalho, quando escreveu sobre o enquadramento normativo no século XVIII, Fernando Dores Costa (2010, p.21-61) observou que o quadro penal militar decorrente dos regulamentos criados pelo General, contratado pelo Marquês de Pombal durante os eventos que antecederam a Guerra dos Sete Anos, Conde Reynance de Schaumbourg Lippe, em 1763, não apresentava inovações substanciais em relação às normas portuguesas anteriores, de modo que as asperezas das leis de guerra foram confirmadas e reafirmadas, não sendo criadas pelo Conde. Para este autor, a importância dos regulamentos sistematizados pelo Conde de Lippe, que foi o organizador das forças portuguesas durante os perigos da guerra, tendo se tornado

marechal-general, contratado para ser o comandante militar das tropas do rei de Portugal, foi a elevação da preponderância dos trabalhos forçados e o fim dos tratos de polé<sup>10</sup> entre os castigos físicos. Neste novo quadro penal, ocorreu a separação dos delitos em três níveis: o dos delitos de maior gravidade para os quais teriam como punição a pena de morte; o dos delitos igualmente graves, mas sem aplicação da pena capital, onde o indivíduo estaria sujeito aos trabalhos forçados; e por fim, o das contravenções consideradas leves, que “resultante de descuido ou de inadvertência, seriam punidas com vinte a cinquenta pancadas, com a prisão a pão e água, com a feitura de guardas extraordinárias ou com carregamento de armas” (2010, p.47). Para aplicação dos dois primeiros níveis, havia a necessidade de um Conselho de Guerra proferir a decisão. Nesse sentido, as modificações das formas de disciplinar os homens, foram introduzidas em prol de alcançar um maior comprometimento com a disciplina militar e proporcionar um “efeito disciplinar global”.

Segundo Fernando Dores Costa, não havia muitas diferenças entre o quadro penal militar e o quadro comum, no qual estavam previstas pesadas penas para diversos delitos, incluindo a pena capital.

O contraste proviria sobretudo da exigência de uma aplicação célere das penas no campo bélico. O que, sendo adotado, estaria em oposição à justiça não militar, já que sabemos que, na execução do direito geral, a prática conduzia a uma sistemática não aplicação das penas previstas. Começando pela sutil diferenciação entre morte <natural> e morte <civil> e prolongando-se na muito frequente comutação e perdão das penas. (COSTA, 2003, p.48-49)

Voltando ao exercício que nos propomos, de aproximação e afastamento das pesquisas já realizadas, consideramos que a forma de apropriação do Regimento Provisional e dos Artigos de Guerra, no contexto de sua introdução e aplicação, influencia no entendimento da disciplina na Marinha Imperial. Não se trata de

---

<sup>10</sup> Helio Leoncio Martins indicou que os tratos de polé consistiam em deixar o indivíduo “cair do lais (extremidade) da verga de mastro na água ou no convés, ou mesmo sendo parado bruscamente no ar, o que normalmente, com o choque, matava o punido”. Cf. MARTINS, Helio Leoncio. **A revolta dos marinheiros 1910**. São Paulo: Editora Nacional; Rio de Janeiro: Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1988. p.86.

desqualificar o sofrimento humano infligido pela aplicação das chibatadas como castigo corporal e nem de fazer uma comparação com os castigos aplicados nas Marinhas europeias do século XVIII para formular uma defesa em prol da necessidade de manter a disciplina nos navios da Armada, tal qual foi apresentada por Helio Leoncio Martins (1988, p.85-86).

Na solidão dos oceanos, longe de qualquer recurso ou possibilidade de intervenção terrestre, manter aquelas feras dentro da disciplina, sem a qual não só o êxito das campanhas como a própria sobrevivência do navio, quando acossado pelos elementos, perigava, só era conseguido com tratamento impiedoso, traduzindo-se na virulência dos códigos que regiam as punições na época. A chibata era o castigo mais suave, reservado para as faltas leves. (MARTINS, 1988, p.85)

Nesse sentido, nos aproximamos da escrita de Fernando Dores Costa sobre as modificações do quadro penal militar sistematizado pelo Conde de Lippe, no século XVIII, e nos afastamos das apropriações do Regimento Provisional e dos Artigos de Guerra, com origem nos regimes absolutistas do Antigo Regime, formuladas por Álvaro Pereira do Nascimento, bem como da justificativa proposta por Helio Leoncio Martins. O nosso entendimento busca apresentar um novo olhar sobre um “efeito disciplinar global” no período considerado nesta pesquisa, considerando todas as punições disciplinares e os agentes envolvidos, de modo a embasar nossa perspectiva sobre a disciplina no mais elementar ambiente da Armada – o navio.

## **1.2 A preocupação com a origem social do indivíduo subalterno no entendimento da disciplina**

Todos os estudos sobre o tema tiveram a preocupação de apresentar a origem social do indivíduo subalterno, e da mesma forma consideramos esta importância. Entretanto, o que queremos evidenciar é que a forma como algumas apresentações se efetivaram, a partir de uma percepção pejorativa daqueles homens, podem nos conduzir por caminhos que afetam o entendimento mais amplo da disciplina no âmbito do navio, impedindo a emergência de outros olhares que podem contribuir para a construção de outras percepções acerca das punições na Marinha. Com efeito, são igualmente afetadas possíveis análises sobre as diferenças entre os elementos sujeitados às diversas punições e, a partir daí, a forma como poderiam se estabelecer as relações entre eles.

Ao analisar a Revolta dos Marinheiros de 1910, Marcos Antonio da Silva destacou o elevado nível de organização e das reivindicações dos marinheiros sublevados. No seu estudo, o autor analisou os discursos dos jornais da época e, principalmente, as influências da revolta na imprensa que tinha ligações com os movimentos operários. Seu trabalho foi escrito no início da abertura do regime militar, refletindo os debates políticos daquele período, evidenciando questões relacionadas ao movimento dos marinheiros, que foram silenciadas durante o período autoritário. Nesse sentido, identificou os marinheiros e os oficiais como grupos rivais, considerando-os em posições contrárias, de modo que suas análises da relação entre eles foram reduzidas a um confronto entre dominantes e dominadas, influenciando os jornais da época segundo as orientações ideológicas de cada periódico.

O que caracteriza a novidade do trabalho de Silva é um olhar diferenciado sobre as descrições anteriores sobre o elemento subalterno que ingressava na Marinha, tanto em documentos oficiais como na historiografia brasileira. Segundo o autor, eram

“pessoas descritas pela oficialidade como ‘vagabundos’, ‘desocupados’, ‘malfeitores’, ‘criminosos’. Quais as opções desses homens no mercado de trabalho brasileiro até chegarem – voluntária ou compulsoriamente – à Marinha de Guerra?” (SILVA, 1982, p.22-23).

Silva percebeu que a justificção do tratamento dispensado ao elemento subalterno não deveria ser confundida com sua origem, proveniente dos setores mais pobres da sociedade. Assim, enumerou os autores que, segundo ele, assumiram uma percepção própria da oficialidade, encontrada em memórias e textos pessoais, onde forneceram os escritos que evidenciavam aquelas descrições: Heitor Xavier Pereira da Cunha indicou que os navios eram compostos de “insubmissos e desordeiros perigosos” e “bons elementos oriundos de famílias pobres, mas de boa moral e educação”; Edmar Morel indicou que as tripulações eram formadas por “gente da pior espécie: ladrões, assassinos, portadores das mais diversas taras etc.” e por um “aglomerado de homens pervertidos, a escória da sociedade, na intimidade de chefes de família modestos, todavia dignos e respeitáveis”; Gilberto Freyre indicou que os marinheiros eram “rapazes – quase todos negros e mulatos – para quem o serviço militar era simples meio de vida” e que havia um grande número de “vagabundos e malfeitores”; e por fim, José Murilo de Carvalho que apresentou as chibatadas como “contrapartida” para a indisciplina existente entre o pessoal subalterno (1982, p.24-26).

Helio Leoncio Martins publicou seu estudo sobre o tema em 1988. Na sua explicação sobre as “causas remotas da revolta”, foi buscar na época da expansão marítima, em navios operados a vela, sua justificativa inicial e percepção do indivíduo subalterno, sem antes deixar de afirmar que um indivíduo normal seria incapaz de resistir a um ambiente tão hostil.

O recrutamento de homens capazes de suportar as asperezas desta vida tinha que ser feito à força, entre a ralé da humanidade, não se exigindo dos recrutados mais do que destemor quase animal dos perigos, agilidade, força física e a ferocidade necessária... (MARTINS, 1988, p.85)



O autor passa por uma descrição dos castigos físicos no período anterior ao século XIX, e dá um salto na sua análise para descrever o elemento subalterno da Armada.

Continuou-se com a prática do recrutamento da ralé das cidades, dos condenados enviados pela polícia, como a uma casa de correção. Ou escravos que, alistando-se, procuravam o apoio econômico que a Abolição lhes tinha tirado. (MARTINS, 1988, p.88)

...a maioria das guarnições ainda estava infestada de facínoras, primários, analfabetos, que podiam ter sido de alguma utilidade na Marinha vélica, mas haviam-se tornado indesejáveis e nocivos quistos nas modernas unidades. (MARTINS, 1988, p.92)

Não fica difícil entender que um dos objetivos centrais de Martins era justificar a aplicação dos castigos físicos, fazendo-o a partir da qualificação do indivíduo subalterno segundo a sua origem social, o que havia sido questionado, anteriormente, por Silva.

Álvaro Pereira do Nascimento retomou o questionamento, indicando que os oficiais da Marinha, contemporâneos à Revolta dos Marinheiros de 1910 buscaram explicá-la com a clara intenção de reparar a celeuma provocada “por João Cândido e seu bando”, indicando a preocupação em qualificá-los “por meio de adjetivos os mais infames, que explicitamente revelavam o preconceito sobre o homem pobre e negro” (2001, p.25). Ao resgatar a origem dos marinheiros partindo das formas de incorporação, explicitou: “para minha surpresa, encontrei escravos, capoeiras, menores, mendigos e vadios vestindo a farda de marinheiro” (2001, p.27).

O mesmo autor, a partir dos modos de recrutamento, concluiu que o serviço militar não poderia ser entendido simplesmente como um castigo, como, segundo ele, foi defendido por parte da historiografia, de modo que era necessário observar os caminhos dos marinheiros após a incorporação, a fim de identificar as oportunidades que se apresentavam para os homens pobres, nas diferentes etapas das suas vidas, no século XIX (2001, p.94).

Em um segundo trabalho, Nascimento observou com maior profundidade os testemunhos das autoridades do alto escalão da Armada, identificando as reivindicações que pleiteavam impedir o ingresso de “vagabundos” e “facínoras” na Marinha como contrapartida para a extinção dos castigos corporais, e assim, alertou para a necessidade de lê-los com extrema cautela, pois tais testemunhos poderiam nos levar “a imaginar que os conveses dos navios eram ocupados pelos piores elementos, que para lá teriam sido enviados pelas mãos da polícia com o fim de serem corrigidos em seus costumes e valores” (2008, p.82), concluindo que:

...ao discutirem as razões do movimento que estourou em 1910, eles acabaram expondo suas concepções de mundo e revelaram parte dos preconceitos que neles permaneciam arraigados: o da origem social e o da raça – sendo que “origem social” muitas vezes era um eufemismo de “raça”. A partir daí, procuraram legitimar a prática dos castigos corporais na Armada, redirecionando o problema para a polícia e para os costumes dos marinheiros. Eram explicações, mais do que esperadas por parte dessas autoridades militares. Sem sombra de dúvida, suas informações são unilaterais, fechadas e generalizantes, mas que podem realçar rastros apagados e ampliar ainda mais nossa compreensão acerca da origem dos marinheiros. (NASCIMENTO, 2008, p.82)

Assim, no que se referem à origem social dos indivíduos subalternos, nos afastamos da proposta de justificação dos castigos corporais, empregadas por Helio Leoncio Martins, e nos aproximamos do questionamento de Marcos Antonio da Silva, bem como do aprofundamento proposto por Álvaro Pereira do Nascimento, por considerarmos que a simples apresentação pejorativa da origem social dos indivíduos subalternos para justificar ou entender a disciplina no âmbito do navio, não é suficiente e nos afastam da possibilidade de entendê-la na amplitude do seu efeito global no espaço fim da Marinha. Não se trata de desconsiderar a importância da origem social, mas de abordar a questão da disciplina no ambiente do navio, para além da possibilidade de redução do objeto de análise a simples constatação do racismo e da captação de pessoal entre os homens mais pobres da sociedade escravista do Império.

### 1.3 As fontes e a amplitude do entendimento da disciplina no navio

Neste ponto, ao tratarmos das fontes utilizadas em trabalhos anteriores, queremos nos afastar do exercício que nos propusemos, por entendermos que o material pesquisado faz parte das escolhas de cada pesquisador. O que queremos evidenciar, a partir de uma leitura particular desses trabalhos, é como tais escolhas nos conduziram na busca de uma fonte que pudesse embasar nossa pesquisa, possibilitando o entendimento da disciplina no interior de um navio, para além do castigo físico proporcionado pela punição com pancadas de chibatada, mas também, as diferenças entre um conjunto de indivíduos sujeitos ao mesmo tipo de castigo.

Embora o estudo proposto por Helio Leoncio Martins tenha como foco principal a Revolta dos Marinheiros de 1910, duas fontes nos interessaram: o Livro-Registro de Contravenções, conhecido como “Livro de Castigos”, e os Livros de Quartos dos Navios. Em relação ao primeiro, o autor não fez um estudo sobre todos os livros dos navios rebelados, mas na sua perspectiva de apontar falhas institucionais, distanciamentos entre subalternos e oficiais, e sustentar que a maioria dos oficiais era contra os castigos corporais, nos deixou uma pista sobre tal fonte, indicando que no Livro-Registro de Contravenções do Scout *Bahia*, “entre junho e outubro de 1910, 911 homens foram incluídos”, mas “só uns poucos chibateados” (Martins, 1988, p.92-93). Não devemos perder de vista que uma simples média, sem muito compromisso, nos indica que ocorreram em torno de oito contravenções por dia útil no período citado, e principalmente, que os principais navios rebelados, bem maiores, eram os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*. O autor analisou os Livros de Quartos para reconstituir aqueles dias, utilizando somente os livros dos navios não rebelados (1988, p.41-51).

A principal fonte, pelo menos a que nos interessa, utilizada por Álvaro Pereira do Nascimento nos dois trabalhos, já citados, foram os processos dos crimes

registrados nos Conselhos de Guerra. Na introdução do seu primeiro estudo, o autor nos apresenta a seguinte informação:

Não me interessava analisar todas as peças do processo, pois estava disposto a entender a disciplina militar imposta pelos oficiais, ou seja: por que castigavam, como castigavam e que tipo de castigo defendiam. Eu sabia que essas informações estariam na caderneta do livro de socorros dos marinheiros pesquisados, e como não havia conseguido obter esse material no Serviço de Documentação da Marinha, descobri que nos processos havia a 'cópia' dessa caderneta. (NASCIMENTO, 2001, p.26)

No seu segundo trabalho, Nascimento também utilizou os Livros de Quartos para compreender a rotina de um navio e os Livros Mestres de Oficiais para acompanhar a carreira de alguns oficiais.

Outro trabalho que nos chamou atenção, por ser muito recente e por entendermos que existe a possibilidade de apontar novos caminhos, é a dissertação de mestrado de Fabiana Martins Bandeira. A autora apresentou um balanço das discussões e das reformas propostas para adequação do recrutamento no século XIX, e em paralelo, se fundamentou na historiografia sobre o tema para apresentar o seu olhar sobre as formas de recrutamento empregadas na captação de homens para a Armada Imperial, tendo como foco o enquadramento social dos indivíduos das “classes perigosas”, entendidas assim no contexto social do período analisado, e nas grandes diferenças entre o pessoal voluntariado e o recrutamento forçado. Da mesma forma que Nascimento, a autora também analisou os processos de crimes do pessoal subalterno.

Bandeira indicou que nos processos criminais só foi possível encontrar versões das ocorrências e, justificando a impossibilidade de realizar um mapeamento tipificado das faltas disciplinares ou crimes praticados com maior frequência entre os imperiais marinheiros, autora fez uma ressalva.

Embora tenha se mostrado interessante e desejável realizar este mapeamento, a documentação relativa às faltas disciplinares e crimes cometidos pelos marujos se mostrou muito abundante, demandando portanto um trabalho de proporções mais extensas que a dissertação de mestrado comportaria. Entretanto, sinalizo a importância – e a intenção – em realizar a tarefa para que se tenha um conhecimento mais apurado das práticas e significações do mundo marinho no Brasil oitocentista. É desejável, ainda, o cruzamento de dados entre processos do Conselho de Guerra, livros de quarto e fés de ofício. (BANDEIRA, 2010, p.22)

Tendo como foco principal a apresentação do “efeito disciplinar global” no navio, acreditamos na importância de verificar os caminhos adotados pelos nossos antecessores, de modo que algumas observações consideradas importantes surgiram na construção do nosso próprio caminho, pois queríamos fazer um estudo sobre toda e qualquer tipo de punição que ocorresse no navio.

O uso das cópias da caderneta dos livros de socorros que acompanhavam os processos de crimes levados aos Conselhos de Guerra apresentava a seguinte objeção para a nossa pesquisa: se considerássemos somente as punições dos indivíduos que foram submetidos aos processos julgados pelo supracitado conselho, estaríamos construindo um olhar baseado em conjunto de homens marcados, principalmente, pelo crime que originou o processo, ou na melhor das hipóteses, com um histórico de indisciplinas ao longo de suas carreiras que os levaram a tal situação. Obviamente, a nossa amostra ficaria reduzida a uma análise dos indivíduos que cometeram um crime antes do processo, o que poderia afetar o resultado da nossa proposta de perceber a disciplina com foco em todos os integrantes do navio. Além de termos que lidar com as faltas cometidas durante a carreira em ambientes diversos, perderíamos de vista o conjunto dos homens que não sofreram qualquer tipo de punição, impossibilitando qualquer comparação qualitativa decorrente de uma análise quantitativa.

No caso dos Livros de Quartos, a irregularidade da sua escrituração causada pela rotatividade dos oficiais de quarto surge como problema principal para a pesquisa, pois embora possam ser verificados registros de punições aplicadas, na maioria dos casos verificados não há relação do registro com a contravenção disciplinar que deu origem ao castigo.

Por outro lado, os Livros Mestres estão separados por corpos e registram toda a vida do militar ao longo da carreira, o que dificulta sobremaneira a reunião dos indivíduos no mesmo espaço, onde as relações eram construídas. O objetivo desta

fonte era gerar informações sobre a carreira individual para um setor mais elevado da estrutura da Marinha, de modo que perdemos de vista a possibilidade de vincular a punição recebida ao comandante que a determinou.

Assim, o Livro-Registro de Contravenções surgiu como primeira opção de análise, embora estivéssemos cientes da possibilidade perder de vista o conjunto dos militares que não foram punidos. Talvez, esta seja a fonte prioritária de qualquer pesquisador que tenha somente as punições ou os castigos corporais como objeto principal de estudo. Entretanto, não conseguimos obtê-los no Arquivo da Marinha para um recorte temporal que se enquadrasse no período imperial. Tal problema se apresentou com dois questionamentos. Por que não existiam? E se não existiam, em que fontes estariam registradas as punições disciplinares dos cotidianos dos navios da Armada Imperial?

Para responder à primeira pergunta, fomos buscar alguma lei que indicasse a introdução desta fonte como registro de contravenções consolidado. As indicações que encontramos revelam que a consolidação das punições disciplinares no Livro-Registro de Contravenções foi instituída após o processo de criação da Companhia Correccional, pelo Decreto nº 328, de 12 de abril de 1890, que “não aparece nos Decretos do governo provisório, na Ata de conselho de ministros do governo provisório e no *Diário Oficial*” (NASCIMENTO, 2001, p.118).

O Decreto nº 509, de 21 de junho de 1890,<sup>11</sup> criou o Código Disciplinar para a Armada, de modo que dois artigos nos chamaram atenção:

Art. 24. Haverá em cada navio, corpo e estabelecimento naval dous livros, abertos, rubricados e encerrados pelo respectivo chefe, para registro das penas disciplinares, sendo um para os officiaes e outro para as praças de pret.  
Taes livros serão escripturados de conformidade com os modelos annexos sob lettras A e B.

---

<sup>11</sup> **Decreto nº 509, de 21 de junho de 1890.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decree/1824-1899/decreto-509-21-junho-1890-541890-publicacaooriginal-48444-pe.html> >. Acesso em: 15 abr. 2013.

Art. 25. Além do que preceitua o artigo antecedente, todas as notas referentes às penas disciplinares impostas a oficiais e praças serão averbadas, de acordo com a legislação vigente, na respectiva caderneta, no livro de socorros e no livro-mestre.

Desse modo, entendemos que o “Livro de Castigos”, que consolidava as penas disciplinares em cada navio, não existiam para o período da pesquisa. Além do que escrevemos sobre os Livros Mestres, havia outro problema: a chave de acesso para esta documentação é o nome do militar, o que torna uma pesquisa com base nos integrantes de um navio, deveras complicada. Assim, restava-nos a opção das cadernetas e dos Livros de Socorros, mas sem antes entendê-los como fontes aplicáveis à pesquisa.

No relatório de 14 de maio de 1871,<sup>12</sup> relativo ao ano de 1870, o Ministro Manoel Antonio Duarte de Azevedo indicou a aprovação do Decreto nº 4.542-A,<sup>13</sup> de 30 de junho de 1870, que reorganizou o serviço de fazenda nos navios da Armada, indicando diversos documentos onde seriam feitas as escriturações, em conformidade com as necessidades da época, e entre eles estavam os Livros de Socorros e as Cadernetas Subsidiárias. O primeiro serviria para o registro da vida do militar e para verificar o estado da guarnição do navio, devendo ser escriturado pelo oficial de fazenda, de modo que o oficial imediato deveria indicar as notas a serem registradas. O elemento principal eram os registros de pagamento, entretanto, o parágrafo 1º do artigo 92 indica que outras informações deveriam constar no mesmo livro.

Além de outros que estejam de acordo com o disposto no artigo antecedente, são próprios daqueles livros os seguintes esclarecimentos:

- 1º Nomeações, com as notas das repartições competentes.
- 2º Ordens de embarque, desembarque, ou de passagem para outro navio ou serviço, no mar ou em terra.
- 3º Baixas para o hospital.
- 4º Altas do hospital.
- 5º Abonos de dinheiro, fardamento, prêmios, etc.
- 6º Ordem do dia, louvando ou advertindo.
- 7º Notas de falecimento, deserções, prisões, castigos, reprehensões, elogios do chefe militar ou do comandante do navio, com especificação dos factos.
- 8º Nome, lotação, classe, armamento, e resumidamente as comissões do navio.

<sup>12</sup> **Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha – 1870.** Disponível em: < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2105/000113.html> >. Acesso em: 15 abr. 2013.

<sup>13</sup> **Decreto nº 4.542-A, de 30 de junho de 1870.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dcret/1824-1899/decreto-4542-a-30-junho-1870-552983-publicacaooriginal-70613-pe.html> >. Acesso em: 15 abr. 2013.

Todas essas informações, com exceção da última, relacionadas ao navio, também deveriam ser lançadas nas Cadernetas Subsidiárias, que eram individuais e seguiam com o militar por todas as suas comissões. Nos dois documentos havia um espaço para o registro dos sinais ordinários (naturalidade, idade, cor, olhos, estatura, estado, cabelos e barba) e particulares.

Sendo assim, as fontes que privilegiamos neste estudo para entender a disciplina, em seu efeito global no âmbito de um navio, são os Livros de Socorros. E da mesma forma que a busca pelo Livro-Registro de Contravenções, nos direcionamos para o Arquivo da Marinha. O problema inesperado foi que tais fontes também não se encontravam lá.

Carlos André Lopes da Silva percebeu que as séries documentais relativas ao século XIX estavam incompletas e não se encontravam no Arquivo da Marinha. Motivado pelo “Projeto de Descrição do Acervo Documental da Secretaria de Estado e Negócios da Marinha”, o autor se perguntou onde estariam tais documentos, e observou:

Contudo, estas lacunas não tem origem, simplesmente, na destruição dessas séries documentais, mas remetem à transferência da guarda das mesmas em períodos anteriores ao reconhecimento da necessidade de um Arquivo “Histórico” para Marinha, quando somente avalizava-se a necessidade da guarda de documentação enquanto mantivesse função administrativa ou probatória. Assim, ao longo das décadas de 1910 e 1920 verificaram-se diversas transferências de documentos dos períodos colonial e monárquico para o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) e para o Arquivo Nacional. (SILVA, 2009, p.5)

Associando a informação de Silva com o decreto que reorganizou o Serviço de Fazenda da Armada, considerando seu aspecto principal relacionado ao pagamento dos militares e a responsabilidade pela escrituração imputada ao oficial de fazenda, e verificando os recibos das transferências de documentos do Arquivo da Marinha para o Arquivo Nacional da década de 1910, encontramos os Livros de Socorros de diversos navios na Série Marinha XVIIIM – Socorros de Marinha – Corpo de Fazenda. Se algum



dia houve a intenção de esconder documentos tão completos, o local escolhido não poderia ter sido melhor, mas nunca acreditamos nessa hipótese.

Não foi possível datar a instituição desse documento, mas exemplares de anos anteriores ao Decreto nº 4.542-A indicam que sua escrituração já fazia parte da rotina administrativa dos navios. No primeiro contato com os Livros de Socorros, talvez pela influência constante de se apropriar dos castigos corporais como objeto de análise, cometemos o erro de buscar somente as punições disciplinares. Entretanto, percebemos que estávamos perdendo de vista a história de um conjunto de homens que, mesmo passando pelos navios sem sofrer qualquer tipo de punição, estavam sujeitos aos efeitos da mesma disciplina naquele espaço.

Os Livros de Socorros não se constituem em uma fonte de fácil ordenação, onde todas as respostas estão claras e evidentes, de modo que existe a necessidade de correlacionar os sujeitos a fim de captar diferenças, relações e ações comuns. Tais livros possuem trezentas ou duzentas folhas onde os assentamentos eram registrados por ordem de embarque e separados por corpos, de modo que, para cada navio, existem vários livros para um, dois ou mais anos, dependendo da rotatividade de pessoal, o que não afasta a possibilidade de encontrarmos lançamentos correspondentes a um determinado ano em um volume de período diferente, porém próximo.

Os militares encarregados de escriturá-los faziam o assentamento inicial e pulavam algumas páginas para fazer o registro do próximo indivíduo a embarcar. Não é difícil perceber que após chegar às páginas finais e depois de alguns desembarques, o livro ficava com muitas folhas em branco, de modo que os escrivões passavam a preenchê-las com os novos assentamentos. Além disso, se houvesse necessidade de lançar muitas informações para um indivíduo, bastava indicar “Vai para a folha nº...

deste livro” ou “Vai para a folha nº... do livro nº...”, e na folha indicada bastava informar “Vem da folha...” ou “Vem da folha nº... do livro nº...”.

Este método de registro gerou uma complexa mistura de informações sem qualquer ordem cronológica relacionada com os efetivos embarques, de modo que assusta o mais paciente dos pesquisadores, principalmente quando o tempo de dois anos é o tempo que se tem. Como aqueles homens se organizavam para cumprir o Decreto nº 4.542-A, no sentido de verificar o estado das guarnições dos navios? As manchas de folhas coladas na parte interna da capa nos sugerem que sistematicamente os escrivões colavam um índice com os nomes dos indivíduos embarcados, separados por graduação, de modo que, quando não houvesse mais folhas disponíveis para novos assentamentos ou a escrituração do livro seguinte tivesse iniciado, bastava riscar o nome do indivíduo que desembarcasse ou indicar a folha do próximo livro, dando continuidade aos lançamentos. Simples assim... Para eles! Perscrutar as vidas de todos os homens que embarcaram no navio em um determinado período, para além das dificuldades de ordená-los de modo a nos possibilitar algum tipo de análise comparativa, pode gerar bons resultados dependendo do propósito escolhido. Como já está claro, o nosso espaço de observação é o navio. Mas que tipo de navio? À vela ou híbrido? Com uma tripulação pequena ou grande? Em operação ou desarmado? Estas escolhas podem influenciar nos resultados de uma pesquisa que busca comparações entre diferentes indivíduos submetidos aos mesmos regulamentos disciplinares. Por exemplo, a análise de um navio a vela exclui todo o contingente do Corpo de Maquinistas; a opção por um navio desarmado reduz vertiginosamente o conjunto dos indivíduos, pois nestes navios permaneciam somente pequenas tripulações para executar a conservação e a manutenção. O Decreto nº 4.045, de 19 de dezembro de 1867, que alterou a regulamentação para guarda e conservação dos navios desarmados, indica que para os navios que “forem provisoriamente dispensados seus serviços” ou

que “reclamarem fabrico, cuja duração exceda 90 dias”, a tripulação deveria ser reduzida para 22 militares; no caso dos navios que “estiverem inavegáveis” ou que “tenham de ser condenados”, a tripulação seria de oito indivíduos. Em ambos os casos, essas tripulações incluía o pessoal julgado necessário, do criado ao comandante. E se estes navios não fossem movidos a vapor, destas tripulações deveria, também, serem excluídos o maquinista e os foguistas.<sup>14</sup>

Assim, faltava verificar qual o conjunto de Livros de Socorros poderia nos fornecer uma boa série documental, considerando os navios que apresentaram poucos períodos de indisponibilidade, tendo em vista que estes períodos contribuíam para a redução do seu contingente, possuísem uma tripulação constituída a partir da necessidade de executar diferentes serviços no navio e tivessem uma ampla gama de especificidades que pudessem nos ajudar a compreender a disciplina e seus efeitos.

---

<sup>14</sup> **Decreto nº 4.045, de 19 de dezembro de 1867**. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4045-19-dezembro-1867-554345-publicacaooriginal-72927-pe.html> >. Acesso em: 15 abr. 2013.

#### 1.4 Por um novo olhar acerca da disciplina a partir do navio

O ponto principal do estudo proposto por Helio Leoncio Martins (1988) é entender a Revolta dos Marinheiros de 1910 a partir da incompatibilidade entre o pessoal e o material, evidenciando que a Marinha do Brasil não se organizou administrativamente para receber os mais modernos navios da época, os *Drednoughts Minas Gerais* e *São Paulo*, em decorrência do programa naval de 1906 adotado pelo Almirante Alexandrino Faria de Alencar, após modificar o programa naval proposto pelo seu antecessor, o Almirante Júlio César de Noronha, em 1904.<sup>15</sup> Segundo o autor, as novas belonaves foram guarnecidas pelo antigo sistema de incumbências, com homens provenientes de um período anterior composto de material híbrido, ou seja, navios mistos, fazendo com que as tripulações não se adaptassem ao novo regime de trabalho, com necessidades mais técnicas. Sobre este período anterior, o autor esclarece que:

Com o abandono a que foi relegada a Marinha depois da Guerra do Paraguai, nosso poderio marítimo entrou em lamentável decadência por todo o fim do século XIX e início do século XX. A Marinha se compunha de material híbrido, operando navios a vela ao lado de tentativas pulsativas de penetrar na era dos navios mecânicos e metálicos. Mesmo os Encouraçados *Aquidabã* e *Riachuelo*, as primeiras unidades ditas modernas, recebidas em 1885, eram, ao serem construídas, mistas, envergando velas, utilizadas para aumentar economicamente seu raio de ação, pois também dependíamos da importação do combustível, o carvão. (MARTINS, 1988, p.88)

O que Martins denominou de “abandono” e “tentativas pulsativas de penetrar na era dos navios mecânicos e metálicos” foi descrito por Lauro Nogueira Furtado de Mendonça como sucessivas alterações baseadas nas ideias próprias dos titulares da pasta da Marinha, políticos inexperientes em assuntos navais, que desconsideravam o que tinha sido resolvido a partir dos estudos realizados por oficiais, que propuseram um amplo programa de construção e aquisição de navios em 1868, a fim de modernizar a Armada Imperial, a qual se constituía por belonaves próprias para as

---

<sup>15</sup> Para um entendimento mais amplo das disputas que envolveram esses programas navais e seus impactos, ver: MARTINS FILHO, João Roberto. **A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910: tecnologia, forças armadas e política**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

condições impostas pelos combates na região platina. Segundo o autor, os avanços tecnológicos da segunda metade do século XIX, que introduziram os cascos metalizados e a propulsão a vapor, se caracterizaram por uma corrida entre a espessura das couraças e os calibres dos canhões, de modo que neste contexto de constantes modificações, o Império substituiu a capacidade de construir seus próprios navios pelas aquisições no exterior (MENDONÇA, 2001, p.25-95).

Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho, ao propor reflexões sobre a atuação de engenheiros civis, considerando a inserção desses indivíduos por meio de agremiações, no estabelecimento das relações políticas e profissionais durante a segunda metade do século XIX, observou que no processo de construção do Estado imperial, a ação das políticas públicas e a condução do “aparelhamento” dos setores considerados estratégicos pela administração imperial foram marcadas por relevantes disputas (MARINHO, 2007). A partir deste olhar, consideramos que as mudanças ocorridas no programa de 1868, não podem ser reduzidas a uma simples disputa entre as propostas de construção e aquisição de meios, formuladas pela oficialidade, e suposta inexperiência de políticos civis nos assuntos da Marinha.

Ao escrever sobre a influência da Guerra do Paraguai na formação do Exército, Ricardo Salles analisou suas dimensões e comparando os fatores elencados por Eric Hobsbawn para caracterizar a década de 1860 como “uma década de sangue”, se distanciou da abordagem formulada no aspecto da tecnologia, pois o historiador inglês entendeu esta guerra como um conflito pré-tecnológico. Enquanto Hobsbawn indicou que um dos fatores que contribuíram foi “a nova tecnologia, que permitiu a mobilização de recursos humanos em escala e rapidez até então desconhecidas e a utilização de recursos materiais qualitativamente mais modernos e eficazes” (HOBSBAWN, 1982 *apud* SALLES, 1990, p.8), o autor abordou o seu tema pelo

mesmo caminho, percebendo que “o governo brasileiro lançou mão de uma série de recursos tecnológicos modernos em seu esforço de guerra” (SALLES, 1990, p.8).

Então, qual seria a relação entre um cenário de disputas políticas em torno dos avanços tecnológicos proporcionados pela Guerra do Paraguai, que caracterizavam as tentativas de “aparelhamento” da Armada Imperial, e um estudo sobre o “efeito disciplinar global” no ambiente de um navio? Entendemos que este contexto deve ser levado em consideração na escolha específica do espaço a ser analisado, pois não podemos perder de vista que o início das operações de qualquer navio, entendendo-o como máquina complexa, é, também, marcado por um conjunto de disputas entre os saberes que consideraram aquela máquina viável e os saberes do cotidiano funcional dos homens que a operaram. Ou seja, quando um navio entra em operação, as relações pessoais se estabelecem em função de provar a capacidade da tripulação em operar o novo material, de modo que entra em cena a disputa entre saberes, a fim de conhecer as causas dos aspectos negativos da operação do meio: materiais ou humanas. Tal disputa é realimentada pela rotatividade de pessoal e pelas mudanças na organização do pessoal no interior do navio até que o material seja superado tecnologicamente por um invento considerado mais moderno. Não se trata de buscar um relato que evidencie isto claramente, mas de buscar nos Livros de Socorros de todos os corpos que integraram o navio, relações que demonstrem aspectos do cotidiano, das diferenças e da disciplina que se constituíram nesse ambiente.

A partir desse entendimento e considerando a situação da Armada Imperial após a Guerra do Paraguai, nosso espaço de análise se constituiu em torno da Corveta *Trajano*, que foi o primeiro navio construído após o conflito, no Arsenal de Marinha da Corte, obedecendo a uma inovação tecnológica para a época – os planos de uma nova carena desenvolvida pelo engenheiro Trajano Augusto de Carvalho.

Segundo Lauro Nogueira de Furtado de Mendonça (2001, p.97-122), a carena Trajano, como ficou conhecida, foi patenteada na Europa por volta de 1870, tendo sido apresentada na Exposição Universal de Viena, em 1873, pelo Capitão-Tenente Luís Felipe de Saldanha da Gama, por meio de um documento chamado “Memória sobre as novas formas dos cascos dos navios”, rendendo elogios, segundo o autor, do construtor inglês Nathan Barnaby, engenheiro-chefe do Almirantado britânico, que indicou:

parecer extraordinário que naquela época pudesse aparecer alguma forma de carena que já não estivesse brevetada ou, ao menos, descrita em alguma publicação sobre construção naval, mas era preciso confessar que os planos de Trajano de Carvalho tinham esse mérito. (MENDONÇA, 2001, p.100)

Segundo Pedro Carlos da Silva Telles, que se aprofundou neste assunto, o avanço tecnológico proporcionado pela carena Trajano foi, provavelmente, a primeira pesquisa em tecnologia que resultou em uma repercussão no exterior. Sua inovação consistiu em uma mudança no corpo da proa dos navios, substituindo as balizas usuais com formato em “V” por outras com formato em “U”, deixando os costados dos navios praticamente perpendiculares ao nível do mar, de modo que, com o casco em forma de uma cunha, conseguiu diminuir a resistência da água ao avanço do navio. O autor ressaltou que o invento consistia em:

um formato diferente para a parte imersa do casco dos navios que proporcionava uma considerável redução na resistência ao avanço do navio e conseqüentemente maior velocidade e menor consumo de combustível, além de melhoria na estabilidade e no governo do navio, bem como aumento na capacidade de carga e diminuição no custo da construção. (TELES, 1992, p.155)

Mendonça (2001, p.101) afirma que após a conclusão das obras da Corveta *Trajano*, uma comissão foi instituída para avaliar as qualidades do navio, chefiada pelo Chefe de Divisão Francisco Pereira Pinto, Barão de Ivinheima,<sup>16</sup> e composta pelo Capitão de Mar e Guerra José da Costa Azevedo e pelo Capitão-Tenente Luís Felipe de Saldanha da Gama,<sup>17</sup> sendo a primeira comissão realizada para Montevideú, a fim de possibilitar a verificação de suas qualidades náuticas pela dita comissão. No

---

<sup>16</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4704 – 2º Livro de Socorros de Oficiais. XVIIM 4697 – 3º Livro de Socorros de Oficiais.

<sup>17</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4704 – 2º Livro de Socorros de Oficiais.

entanto, os Livros de Socorros de Oficiais não indicam o embarque de José da Costa Azevedo.

Em relação aos outros dois componentes da comissão, no que se refere à manutenção da disciplina, Gastão Penalva, pseudônimo do oficial da Marinha, Sebastião Fernandes de Sousa, ao escrever sobre os castigos corporais, nos deixou a seguinte informação:

E os próprios grandes chefes, mentores sublimados das passadas e prestimosas Esquadras, que deviam ter influído para seu extermínio [da chibata], propondo ou realizado a acurada seleção dos quadros – os Angra, os Ivinheima, os Saldanha, os Vandenkolk –, eram os primeiros a mantê-la em seus comandos, a protegê-la como único recurso, a propalá-la como legítima defesa.

Saldanha, sobretudo, foi um temível chibateiro. Educado e fidalgo, originário do mais precioso estofa marinho – descendente dos Gama –, filho dileto dos mais limpos armoriais do reino, impunha no seu navio a deplorável usança como torpe relíquia a conservar-se nos obscuros museus do crime. (PENALVA, 1983, p.129-130)

Depois dessa digressão, a necessidade do uso do pseudônimo dispensa comentários.

Mendonça afirma que a Comissão apresentou um relatório satisfatório, indicando que os resultados obtidos em todas as avaliações da Corveta *Trajano* foram excepcionais. Entretanto, o navio foi submetido a uma segunda avaliação por uma comissão instaurada em 21 de junho de 1877, chefiada pelo então Visconde de Tamandaré, e composta pelo mesmo Capitão de Mar e Guerra José da Costa Azevedo e pelo Capitão-Tenente Julio César de Noronha, sendo suas condições consideradas igualmente satisfatórias. Ao que parece, nesta segunda avaliação não houve uma viagem, pois não há registro de embarque de nenhum dos três oficiais e nem um termo de viagem nas páginas iniciais dos Livros de Socorros de Oficiais, onde se costumava lançar todos os deslocamentos dos navios. A inovação tecnológica proporcionada pela carena *Trajano* foi tão bem sucedida que deu origem a construção de três corvetas – *Parnaíba*, *Guanabara* e *Príncipe do Grão-Pará*, da *Galeota Imperial* e de dois navios mercantes – *Rio de Janeiro* e *Rio Grande* –, além de na Marinha britânica serem



construídas quatro canhoneiras dos tipos *Tees* e *Medina*, duas de cada classe (2001, p.101).

A despeito das repercussões do invento no exterior, a realização de duas comissões para avaliar as qualidades náuticas da Corveta *Trajano* nos sugere um clima de desconfiança em relação à capacidade do navio. Entretanto, o navio parecia ser bem resistente; os assentamentos dos oficiais indicam que seu primeiro comandante, o Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira<sup>18</sup> entregou, por ordem, o comando interino ao imediato, entre 17 de abril e 11 de maio de 1875, para responder a Conselho de Guerra por ter batido com o navio na ponta sul do parcel das paredes dos Abrolhos, tendo sido absolvido; outro comandante, o Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves<sup>19</sup> não teve a mesma sorte, e foi suspenso do comando em 2 de julho de 1879 para responder ao Conselho de Investigação instaurado para apurar responsabilidades pelo abalroamento do navio com o Brigue mercante espanhol *Maria Rosa*, que naufragou nas águas de Santa Catarina em 28 de maio. A Corveta *Trajano* resistiu aos acidentes e, tendo sido reclassificada como cruzador em 25 de janeiro de 1884 e incorporada à Esquadra de Evoluções no mesmo ano, continuou em atividade até 1906.

É nesse contexto de tensões que buscamos apresentar um novo olhar sobre a disciplina no ambiente da Corveta *Trajano*, considerando todos os indivíduos que embarcaram desde a Mostra de Armamento do navio até Felipe Firmino Rodrigues Chaves perder o seu comando.

O caminho que estamos construindo para o ambiente do navio tem a função de fazer emergir os sujeitos históricos e as relações que se estabeleceram no interior da Corveta *Trajano*, a fim de compreender a disciplina de modo mais amplo, o que

---

<sup>18</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4703 – 1º Livro de Socorros de Oficiais.

<sup>19</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4698 – 4º Livro de Socorros de Oficiais.

implica em perscrutar a passagem de todos os indivíduos pelo nosso espaço de observação, independente de terem sofrido castigos corporais.

No início deste capítulo, apresentamos os motivos pelos quais não entendemos o castigo corporal como um suplício com o sentido de tortura, característico do século XVIII e com origem nos regimes absolutistas. O mais evidente deles foi o fim dos tratos de polé, ou seja, com a introdução dos regulamentos do Conde de Lippe, adaptado para a Marinha, foi retirado dos comandantes o poder de matar um indivíduo sob seu comando, amarrando-o por uma corda, empurrando-o da verga do mastro principal do navio, de modo a fazê-lo parar no ar, próximo da água ou do convés, ocasionando a morte pelo choque abrupto.

A nova forma de disciplinar proposta por este quadro penal militar, onde Fernando Dores Costa percebeu como objetivo obter um maior comprometimento com a disciplina militar e proporcionar um “efeito disciplinar global”, não guardava muitas diferenças com o quadro penal comum, entretanto o contraste se dava pela necessidade de uma rápida punição disciplinar no âmbito militar (2010, p.48-49). Assim, voltamos a afirmar que não se trata de ignorar ou descaracterizar o sofrimento humano causado pelas marcas das punições pela chibata. Trata-se, assim, de compreender a disciplina, as diferenças e as relações estabelecidas em um cotidiano do qual a chibata fazia parte.

Nesse sentido, nos aproximamos dos estudos de Álvaro Pereira do Nascimento, que, ao se afastar das propostas que tinham como foco a Revolta dos Marinheiros de 1910, analisou o tema nas décadas anteriores buscando compreender a percepção dos marinheiros, observando que:

... havia castigos corporais na Marinha de Guerra desde há muito tempo e nem por isso havia registros de revoltas anteriores ao ano de 1891. Foi somente depois de algumas mudanças na legislação penal, no início da República, que surgiram as primeiras reclamações questionando a validade do castigo corporal. (NASCIMENTO, 2008, p.17)

Marinheiros e oficiais foram agentes que contribuíram para a manutenção de uma disciplina aparente, a despeito dos castigos corporais definidos pelos

regulamentos disciplinares e das heterogeneidades existentes. Não obstante, o funcionamento de um navio não seria possível se marinheiros e oficiais se posicionassem como dois grupos “opostos e antagônicos”.<sup>20</sup>

Para entendermos a disciplina aplicada aos sujeitos históricos no seu ambiente de trabalho, mas especificamente na Corveta *Trajano*, consideramos o seguinte entendimento de Michel Foucault sobre a transformação do trato do corpo, antes punido a partir de uma relação entre causa e efeito, em uma tortura que num primeiro momento fomentava o medo do poder do soberano para em seguida criar as condições de uma revolta, motivo pelo qual não entendemos os castigos corporais como um suplício, para uma nova forma de entendê-lo como objeto a ser trabalhado, recompondo-o em função dos efeitos do poder, não “para que façam o se quer, mas para que operem como se quer, com as técnicas, segundo a rapidez e a eficácia que se determina” (2009, p.133), de modo que o autor denominou este novo objeto como “corpos dóceis”.

A disciplina fabrica assim corpos submissos e exercitados, corpos ‘dóceis’. A disciplina aumenta as forças do corpo (em termos econômicos de utilidade) e diminui essas mesmas forças (em termos políticos de obediência). Em uma palavra: ela dissocia o poder do corpo; faz dele por um lado uma “aptidão”, uma “capacidade” que ela procura aumentar; e inverte por outro lado a energia, a potência que poderia resultar disso, e faz dela uma relação de sujeição estrita. Se a exploração econômica separa a força e o produto do trabalho, digamos que a coerção disciplinar estabelece no corpo o elo coercitivo entre uma aptidão aumentada e uma dominação acentuada. (FOUCAULT, 2009, p.133-134)

Sendo assim, deslocamos o foco do entendimento da disciplina no navio da aplicação das chibatadas, com todas as palavras que a nossa contemporaneidade possa usar para adjetivá-la, para um novo foco que privilegia todas as punições, buscando resgatar as relações e as práticas que se estabeleceram na manutenção de uma disciplina aparente, a fim de evidenciar as condições de possibilidade que a

---

<sup>20</sup> NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. **Cidadania, cor e disciplina na revolta dos marinheiros de 1910**. Rio de Janeiro: Faperj/Mauad, 2008. p. 17. Segundo o autor, os perigos de identificar marinheiros e oficiais como dois grupos “opostos e antagônicos” nos levam a construção de definições ofuscadas por “rótulos facilmente percebidos e compreendidos”, que nos afastam da percepção dos principais aspectos da “diversidade humana”.

sustentaram, de modo que contribuíram para acentuar a dominação no processo de complexificação das atividades no navio híbrido e aumentar as aptidões dos indivíduos de diferentes corpos de Marinha embarcados no mesmo espaço.

Entre os recursos apontados para um bom adestramento por Michel Foucault (2009, p.164-185), dois deles nos interessam para entender a disciplina no navio: a vigilância hierárquica e a sanção normalizadora.

No primeiro, o autor demonstrou como as instituições disciplinares desenvolveram métodos de controle para viabilizar a observação dos comportamentos, provocando diferenciações sutis a fim de estabelecer formas de observar, registrar e treinar os indivíduos. Na medida em que ocorrem a complexificação, o aumento dos indivíduos, a divisão do trabalho e a elevação da importância dos aparelhos de produção, os métodos de controle tornam-se mais difíceis quando se tornaram mais necessários, de modo que o ato de vigiar se apresentou como uma função definida no processo de produção a fim de aumentar sua amplitude, o que contribuiu para a desvinculação das atividades de ordem fiscalizadora das outras de ordem material (2009, p. 165-169). Desse modo:

O poder disciplinar, graças a ela [vigilância hierárquica], torna-se um sistema “integrado”, ligado do interior à economia e aos fins do dispositivo onde é exercido. Organiza-se assim como um poder múltiplo, automático e anônimo; pois, se é verdade que a vigilância repousa sobre indivíduos, seu funcionamento é de uma rede de relações de alto a baixo, mas também até um certo ponto de baixo para cima e lateralmente; essa rede “sustenta” o conjunto, e o perpassa de efeitos de poder que se apoiam uns sobre os outros: fiscais perpetuamente fiscalizados. O poder na vigilância hierárquica das disciplinas não se detém como uma coisa, não se transfere como uma propriedade; funciona como uma máquina. E se é verdade que sua organização piramidal lhe dá um “chefe”, é o aparelho inteiro que produz “poder” e distribui os indivíduos nesse campo permanente e contínuo. O que permite ao poder disciplinar ser absolutamente indiscreto, pois está em toda parte e sempre alerta, pois em princípio não deixa nenhuma parte às escuras e controla continuamente os mesmos que estão encarregados de controlar; e absolutamente “discreto”, pois funciona permanentemente e em grande parte em silêncio. (FOUCAULT, 2009, p.170)

Na Marinha Imperial essa complexificação das atividades pode ser entendida a partir das modificações dos meios, do navio a vela aos navios mistos e desses aos navios a vapor; traduzindo do material para o pessoal, devemos lançar nossos olhares

para o processo de aumento da importância do Corpo de Imperiais Marinheiros em relação à marinhagem, bem como da inclusão dos carvoeiros e foguistas no mesmo ambiente de trabalho, sem perder de vista a forma como os corpos de oficiais marinheiros e de maquinistas foram inseridos nos navios, possibilitando o entendimento do “efeito disciplinar global”.

No entendimento da sanção normalizadora, Michel Foucault aponta as suas características: 1. A essência dos sistemas disciplinares é marcada por um reduzido sistema penal, pelo qual possuem a vantagem de uma justiça privilegiada, com leis próprias, contravenções tipificadas, formas internas de coerção e próprias de julgamento; 2. A penalidade disciplinar se aplica pela falta de observação da regra, ou seja, pelos desvios que impedem o alcance do nível requerido; 3. A função do castigo disciplinar é reduzir o desvio, é corretiva, entretanto a punição disciplinar se caracteriza mais por repetição e insistência, que uma vingança da regra que foi gravemente ofendida. A expiação e o arrependimento são observações secundárias do efeito corretivo, que é obtido pela mecânica do castigo. “Castigar é exercitar”; 4. A constante penalização opera uma diferenciação que não está vinculada aos atos, mas tem nos indivíduos a sua ação principal, separando-os pela sua natureza e pelo seu valor. Assim, a disciplina institui a “verdade” da sanção exata dos atos, e as penalidades por ela aplicadas se integram ao conjunto dos conhecimentos dos sujeitos envolvidos; 5. Ao classificar os indivíduos segundo a “verdade” da disciplina, operam-se dois caminhos: a marcação dos desvios com a hierarquização dos seus atributos e a formação de um movimento onde as promoções são a recompensa e a punição é o rebaixamento e a degradação, perceptíveis no sistema de classificação (FOUCAULT, 2009, p. 171-175). Com tais características, o autor resumiu o ponto da seguinte forma:

Em suma, a arte de punir, no regime do poder disciplinar, não visa nem a expiação, nem mesmo exatamente a repressão. Põe em funcionamento cinco operações bem distintas: relacionar os atos, os desempenhos, os comportamentos singulares a um conjunto, que é ao mesmo tempo campo de comparação, espaço de diferenciação e princípio de uma regra a seguir.

Diferenciar os indivíduos em relação uns aos outros e em função dessa regra de conjunto – que se deve fazer funcionar como base mínima, como média a respeitar ou como o ótimo de que se deve chegar perto. Medir em termos quantitativos e hierarquizar em termos de valor de capacidade, o nível, a “natureza” dos indivíduos. Fazer funcionar, através dessa medida “valorizadora”, a coação de uma conformidade a realizar. Enfim traçar o limite que definirá a diferença em relação a todas as diferenças, a fronteira externa do anormal (a “classe vergonhosa” da Escola Militar). A penalidade perpétua que atravessa todos os pontos e controla todos os instantes das instituições disciplinares compara, diferencia, hierarquiza, homogeneiza, exclui. Em uma palavra, ela *normaliza*. (FOUCAULT, 2009, p.175-176)

Assim, acreditamos que a abordagem da disciplina na Armada Imperial deve se deslocar da preocupação de buscar nas chibatadas um sentido de expiação e arrependimento do indivíduo, de modo a possibilitar uma abordagem mais ampla em relação a uma ação normalizadora através da punição disciplinar, na busca da historicidade, não da chibata, mas das condições de funcionamento do espaço principal de qualquer Marinha, o navio. É preciso distinguir todos os grupos existentes no navio e estabelecer as relações entre eles a fim de identificar, principalmente, os parâmetros da “vigilância hierárquica” e da “ação normalizadora”.

José Miguel Arias Neto defende que, embora seja possível verificar um sentido disciplinar, conforme a proposta de Michel Foucault, na legislação composta pelo Regimento Provisional e pelos Artigos de Guerra, o abuso cometido pelos oficiais na aplicação dos castigos corporais, decorrentes do “prudente arbítrio do superior”, definido no artigo nº 80 dos de Guerra, contribuiu para a formação de um sistema de suplícios, onde o ritual das chibatadas representava a vingança do Rei no corpo do indivíduo.<sup>21</sup>

A legislação, se cumprida, terminava por limitar a aplicação dos castigos corporais a praças do Corpo de Imperais Marinheiros. Por outro lado, na medida em que manteve a regulamentação da punição ao arbítrio dos superiores, parece ter mantido também os excessos e abusos no emprego dos castigos corporais que, cada vez mais, se tornaram uma vingança supliciante, correndo completamente toda a economia da correção exemplar baseada na proporcionalidade das penas e dos delitos, conforme estabelecido no Regimento Provisional e nos Artigos de Guerra. (ARIAS NETO, p.19-20)

---

<sup>21</sup> ARIAS NETO, José Miguel. Violência sistêmica na organização militar do império e as lutas dos Imperiais Marinheiros pela conquista de direitos. In: *Revista Justiça & História*. v.1, n.1/2. Disponível em: <[http://www.tjrs.jus.br/export/poder\\_judiciario/historia/memorial\\_do\\_poder\\_judiciario/memorial\\_judiciario\\_gaicho/revista\\_justica\\_e\\_historia/issn\\_1676-5834/v1n1\\_2/doc/05. Jose Miguel Arias Neto.pdf](http://www.tjrs.jus.br/export/poder_judiciario/historia/memorial_do_poder_judiciario/memorial_judiciario_gaicho/revista_justica_e_historia/issn_1676-5834/v1n1_2/doc/05. Jose Miguel Arias Neto.pdf)>. Acesso em: 19 abr. 2013

Tratava-se, portanto, do sistema de suplícios, representado pela do superior ofendido que ocupava o lugar do Rei, isto é, do Estado. Assim, não representava, como se poderia supor, um desvirtuamento do Regimento Provisional e dos Artigos de Guerra, mas o coroamento lógico de todo o sistema do serviço militar. (ARIAS NETO, p.21)

Nesse sentido, entendemos que a preocupação demasiada com os castigos corporais, mais especificamente com a chibata, tendo como foco principal de atuação o Corpo de Imperiais Marinheiros, associado ao não cumprimento da lei, ofusca novos horizontes de abordagem que as propostas de Michel Foucault podem sugerir. Com efeito, nos afastamos da abordagem do tema proposta por José Miguel Arias Neto por entendermos que a disciplina no navio não se resume a uma análise do ritual das chibatadas, sendo muito mais amplo no sentido de produzir efeitos em todos os integrantes do navio, principalmente quando as punições não se restringem aos imperiais marinheiros, abarcando indivíduos subalternos de outros grupos e corpos de Marinha.

Além disso, é importante observar que Michel Foucault (1979, p.170-171) considera que as organizações funcionais ou sistemáticas têm como objetivo esconder, sobre falsas aparências, as disputas em lutas e confrontos, que só podem ser percebidos por meio dos conteúdos históricos. O autor observa que por intermédio destes conteúdos históricos opera-se uma oposição entre os saberes científicos institucionalizados e os saberes dominados, ou seja, os desqualificados, não contra os aspectos científicos que fundamentam uma instituição, mas principalmente contra as consequências dos poderes que perpassam a própria instituição e o discurso que se forma no ambiente do corpo social. Assim, as consequências destas ações, resultantes de um discurso reconhecidamente científico, devem ser combatidas pelo que ele denomina genealogia.

A genealogia seria, portanto, com relação ao projeto de uma inscrição de saberes na hierarquia de poderes próprios à ciência, um empreendimento para libertar da sujeição os saberes históricos, isto é, torná-los capazes de oposição e de luta contra a coerção de um discurso teórico, unitário, formal e científico. (FOUCAULT, 1979, p.172)

Não é incomum encontrar determinações para revisão dos regulamentos disciplinares aplicados na Marinha do Brasil, expostas pelos Relatórios dos Ministros da Marinha ao longo do século XIX, o que demonstra que não havia homogeneidade entre os oficiais no que se refere à necessidade de sua aplicabilidade. Percebe-se que tais determinações consideravam a possibilidade de extinção dos castigos corporais, mas tais propostas não prevaleceram em nenhuma das situações nas quais o assunto foi discutido. A corrente que sempre prevaleceu se baseava num discurso que defendia a necessidade da aplicação de castigos corporais, a fim de manter a disciplina a bordo dos navios, pois os marinheiros provinham das mais baixas camadas da população e, por isso, eram homens brutos e desprovidos de qualquer nível de educação. Estes argumentos faziam parte de uma corrente tão atuante que ainda hoje é defendida por militares que se propõem a escrever sobre o tema.<sup>22</sup> Assim, a genealogia proposta torna-se importante para esta pesquisa, pois viabiliza a libertação de um saber histórico que busca entender as condições de possibilidade que permitiram que oficiais e subalternos se relacionassem a bordo dos navios da Marinha do Brasil daquela forma, desvinculando-se das abordagens pautadas em discursos que naturalizavam os castigos corporais que faziam parte destas relações.

Para Michel Foucault (1979, p.175-176) é premente entender quais são e como se articulam os dispositivos de poder existentes nos mais variados patamares de um corpo social, entendendo-os por meio dos seus mecanismos, efeitos e relações, os quais perpassam diferentes domínios e extensões. Nesse sentido, Foucault considera que o poder “se exerce”, e é “acima de tudo uma relação de força”. O poder, segundo o autor, é “essencialmente repressivo” e um “desdobramento de uma relação de força”.

---

<sup>22</sup> MARTINS, Helio Leoncio. **A revolta dos marinheiros 1910**. São Paulo: Editora Nacional; Rio de Janeiro: Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1998. p. 88. Ao analisar as causas remotas da revolta dos marinheiros de 1910, o último oficial da Marinha a escrever sobre o tema com certa originalidade, propôs que: “Quanto ao pessoal subalterno, a evolução não foi melhor, e bem mais prejudicial, com piores consequências. Continuou-se com a prática do recrutamento da ralé das cidades, dos condenados enviados pela polícia, como a uma casa de correção. Ou ex-escravos que, alistando-se, procuravam o apoio econômico que a Abolição lhes tinha tirado”.



Posto dessa forma, e associado a “vigilância hierárquica” decorrente da complexificação do trabalho, o poder funcionaria como uma rede que se impõe entre todas as relações no ambiente do navio, em todas as direções, ou seja, é mais estratégico que uma propriedade em si, de modo que possibilita a sustentação do conjunto e as estratégias dos indivíduos, onde seus efeitos perpassariam todas as práticas adotadas no cotidiano.

É partir desta perspectiva que este primeiro e parcial trabalho sobre o tema busca entender as relações entre oficiais e subalternos em um navio, durante o período considerado, de modo que é fundamental estabelecer os mecanismos e as relações decorrentes do exercício do poder. Entretanto, o mais importante é perceber que o exercício do poder configurou-se como uma relação de forças entre os grupos que faziam parte do navio, e contribuíram para a manutenção de uma disciplina aparente, autopolicada, mesmo com castigos corporais sendo aplicados em ambientes tão isolados quanto os navios, por um grupo muito menor que exercia tal prática institucionalizada no âmbito da Marinha do Brasil. Cabe ressaltar que tais contribuições não refletem uma divisão de poderes exercidos por grupos diferentes, mas como uma relação de forças, que a partir do exercício do poder, configuraram processos de submissão decorrentes das práticas exercidas pelos mecanismos desse mesmo poder.

Por outro lado, entendemos que os caminhos escolhidos pelos indivíduos, que se encontravam submetidos a este regime disciplinar, não devem ser compreendidos unicamente como uma “reação espasmódica” ao ritual da chibata, ou seja, uma simples reação física à dor provocada pelo toque da chibata no próprio corpo. A partir do conceito de economia moral, formulado por Edward Palmer Thompson (1998, p.150-202), buscamos apresentar uma abordagem, para além da reação óbvia ao problema gerado pelos castigos corporais, entendendo as resistências cotidianas a partir das

experiências dos indivíduos no ambiente do trabalho, levando suas expectativas em consideração no estabelecimento das suas estratégias de vida a bordo, tendo-os como agentes históricos.

Ao propor seu ensaio sobre a economia moral da multidão inglesa, Thompson (1998, p.152) observou que as ações da população ocorriam a partir de um consenso popular em relação ao entendimento da legitimidade das práticas adotadas dos grupos que controlavam o mercado, de modo que:

Isso, por sua vez, tinha como fundamento uma visão consistente tradicional das normas e obrigações sociais, das funções econômicas peculiares a vários grupos na comunidade, as quais, consideradas em conjunto, podemos dizer que constituem a economia moral dos pobres. O desrespeito a esses pressupostos morais, tanto quanto a privação real, era o motivo habitual para a ação direta. (THOMPSON, 1998, p.152)

É a partir deste conceito que buscamos entender os indivíduos imersos em uma rede de condutas obrigatórias entre os setores superiores, intermediários e subalternos do navio. Mais especificamente, entender: a dificuldade do comportamento dos indivíduos intermediários, cooptados entre os subalternos, para exercer adequadamente uma função de vigilância e coordenação em relação aos seus antigos pares; a ação dos superiores perante esta ambiguidade; a reação dos subalternos em relação àqueles que não exerciam suas funções adequadamente e a reação dos superiores em relação a essa percepção.

Ao responder críticas ao seu ensaio, Thompson (1998, p.203-266) indicou que a aplicação do conceito de economia moral não se deve retirar do contexto da análise os “valores” ou as “atitudes morais”, de modo que sua:

... própria noção da economia moral da multidão no mercado de alimentos inclui modelos ideais ou uma ideologia (exatamente como faz a economia política), que atribuem papéis econômicos e que endossam práticas costumeiras (uma “economia” alternativa), num equilíbrio particular de forças sociais ou de classes. (THOMPSON, 1998, p.258)

Para o autor, a “economia moral” pode referenciar a forma das negociações entre as relações de classe e apresenta “como a hegemonia não é apenas imposta (ou

contestada), mas também articulada nas relações diárias de uma comunidade” (1998, p.261).

Assim, buscamos entender as possíveis relações de reciprocidade existentes entre criados e oficiais, entre oficiais marinheiros e imperiais marinheiros, e como estas relações se estabeleceram entre oficiais, maquinistas e seus auxiliares a partir da possibilidade de reações pautadas na sabotagem dos equipamentos.

Por outro lado, no âmbito geral dos grupos subalternos do navio, se é verdade que a deserção se constituiu como a principal ação direta dos indivíduos contra o regime disciplinar em vigor, é igualmente verdade que existe a necessidade de não se atribuir um único valor a esta prática, pois o entendimento inicial no navio se dava, também, como ausências e excessos do limite da licença de bordo. Este quadro se torna mais complexo quando, para além do binômio deserção-captura, tornasse necessário entender o retorno voluntário dos indivíduos e a diferenciação, segundo os corpos de origem, daqueles que adotaram esta prática como estratégia perante os efeitos da disciplina.

## 1.5 Dos casos específicos a delimitação do espaço temporal

No início desta pesquisa, duas histórias de vidas singulares chamaram nossa atenção para a necessidade de analisar todo o conjunto de homens que embarcaram na Corveta *Trajano*: a passagem dos irmãos Marçal de Oliveira pela Armada Imperial e o suicídio de Eduardo Baptista de Carvalho. Foram essas histórias que nos levaram a definir os limites da pesquisa da data da Mostra de Armamento da Corveta *Trajano* até o último dia do comando do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves que foi suspenso do comando em 2 de julho de 1879 por ter abalroado o navio com o Brigue mercante espanhol *Maria Rosa*, que naufragou nas águas de Santa Catarina em 28 de maio.

A história da família Marçal de Oliveira fez parte da pesquisa de Elione Silva Guimarães, na qual, analisando diversos casos, buscou compreender e ampliar os estudos sobre a economia autônoma dos escravos e o acesso dos libertos à propriedade da terra, mas especificamente no Vale do Paraíba mineiro.

Guimarães (2009, p.159-160) analisou o testamento feito em maio de 1866 por Pedro Marçal da Costa, que morava em Mar de Espanha, e indicou que o documento determinava que após o cumprimento das meações indicadas nas disposições testamentárias, o resto deveria ser retirado em escravos para servir à sua esposa Porcina Angélica de Jesus durante o tempo que se mantivesse em estado de viuvez, de modo que estes escravos ficariam libertos e forros após a morte da viúva ou caso ela contraísse um segundo matrimônio. No mesmo documento, Pedro Marçal indicou que os primeiros escravos a compor a lista daqueles que serviriam à viúva seriam os filhos de uma escrava chamada Maria, sendo os outros escolhidos pela própria viúva. A autora indica que pelo inventário realizado em 1867, após o cumprimento das disposições legais que garantiam os direitos de meeira, e cumpridas as exigências do marido falecido, o conjunto de cativos que deveriam servir à viúva enquanto vivesse

conforme as regras estabelecidas por ele, constituiu-se de 53 escravos avaliados em R\$ 34:441\$319. E em outro documento acrescentado ao processo do marido falecido, por uma petição de 1879, para concluí-lo e efetivar a divisão entre o que lhe cabia por direito e a parte que usufruiria, Dona Porcina indicou que na ocasião da Guerra do Paraguai alforriou, para lutarem no conflito, três escravos do conjunto do usufruto: João, Domingos e Lino.

Dona Porcina também juntou ao inventário um documento comprovando que por ocasião da Guerra do Paraguai ela alforriara três dos escravos dos quais usufruía, para que eles lutassem na guerra. Eram todos roceiros, fortes e mineiros e chamavam-se João, Domingos e Lino, que em 1872, quando do registro de matrícula, tinham, o primeiro, 31 anos, e os outros dois, 23 e 21 anos, respectivamente. (GUIMARÃES, 2009, p.160)

Elione Silva Guimarães indicou que Porcina Angélica de Jesus não se casou novamente até realizar suas disposições testamentárias em janeiro de 1881, pelas quais deixou as terras da Fazenda Boa Vista para os escravos que constituíram o usufruto determinado pelo marido. Ao cruzar os dados dos processos dos fazendeiros com outro processo registrado em 1893, relacionado a um certo Domingos Marçal da Costa, natural da Costa da África, casado com Maria Luiza Angélica de Jesus, percebeu, pelos sobrenomes idênticos aos do casal de fazendeiros, os primeiros indícios de que foram escravos deles (GUIMARÃES, 2009, p.160-161).

A autora cruzou os dados dos três processos e verificou que:

Do inventário de Pedro Marçal da Costa, de 1867, consta um só Domingos, então com 16 anos, opilado (acometido por amarelão, doença do fígado) e gravemente doente e cuja origem não foi declarada. Na lista de matrículas juntada ao inventário em 1879, este mesmo Domingos aparece como filho de Domingos e Maria, ambos libertos. A lista de matrícula contém os nomes de outros nove filhos do casal Domingos e Maria, os quais são os mesmos dos filhos do casal Domingos Marçal da Costa e Maria Luiza Angélica de Jesus. (...) Daí, verifica-se que os três cativos libertos para servir na Guerra do Paraguai eram filhos de Domingos e Maria. (GUIMARÃES, 2009, p.161-162)

Na análise que se propôs, a autora perscrutou os nomes dos dez filhos do casal Domingos e Maria, que faziam parte do conjunto de escravos em usufruto e que, após a morte de Dona Porcina, teriam direito a um pedaço das terras da Fazenda Boa Vista,

inclusive os três alforriados para lutaram na Guerra do Paraguai (GUIMARÃES, 2009, p.162).

...dos documentos não constam os nomes dos cativos que receberam terras, mas os filhos de Domingos e Maria Luiza com certeza tinham direito ao legado, inclusive os três que foram emancipados para servir na Guerra do Paraguai. Quando, em 1879, dona Porcina solicitou que do inventário do marido constasse a discriminação entre a parte que lhe pertencia e aquela de que ela era usufrutuária, informou que havia libertado os três rapazes, mas pediu que eles fossem considerados, para fins de avaliação e partilha, na parte da qual ela seria usufrutuária. Ela declarou, neste momento, que o cativo Domingos filho já havia falecido. Em 1867 consta da avaliação deste cativo que ele era doente (opilado, isto é, acometido por amarelão ou doença do fígado) e estava gravemente enfermo. Mas ao ser matriculado, e depois alforriado, ele foi qualificado como uma pessoa forte. Portanto, não está claro se ele faleceu da doença, se morreu na guerra ou em outra circunstância.(GUIMARÃES, 2009, p.162-163)

No primeiro Livro de Socorros da Marinhagem<sup>23</sup> da Corveta *Trajano* consta o embarque dos irmãos João, Domingos e Lino Marçal de Oliveira. Em que pese o registro de filiação de Domingos não ter sido preenchido, os outros dois constam como sendo filhos de Domingos Marçal da Costa. Além disso, a regularidade das informações comuns e a identificação das estratégias desenvolvidas pelos irmãos Marçal de Oliveira demonstram que se tratavam dos escravos libertos por Dona Porcina Angélica de Jesus para lutarem na Guerra do Paraguai.

Os históricos dos três libertos indicam que eles foram remetidos do Quartel-General da Marinha como recrutas para assentar praça, com respectivamente 36, 25 e 23 anos, chegando ao quartel da Ilha de Villegagnon em 28 de fevereiro de 1874, sendo submetidos a uma junta de saúde em 2 de março, pela qual Domingos (o opilado, segundo a pesquisa de Elione Silva Guimarães) e Lino foram julgados prontos para o serviço, enquanto João foi julgado incapaz para o serviço por sofrer de “asthma obsessada e hefiseemia pulmonar”, mas essa constatação não foi suficiente para impedir o seu ingresso na Armada. Em cumprimento ao determinado na Ordem do Dia nº 50, do Quartel-General da Marinha, de 6 de março de 1874, assentaram praça como grumetes da marinhagem no mesmo dia. No entanto, passaram para a Corveta *Trajano*

<sup>23</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.

como carvoeiros em 9 de março de 1874, devendo cada um R\$ 3\$600 de fardamento recebido no quartel.

Não podemos nos deter pelo suposto absurdo do embarque como carvoeiro de João Marçal de Oliveira, com problemas de saúde no trato respiratório identificado na primeira inspeção de saúde, nem tampouco pela suposta sorte dos irmãos serem encaminhados para o exercício de uma função onde passaram a receber mais de cinco vezes o que um grumete recebia. Na ocasião, a gratificação bruta de um grumete da marinhagem era de R\$ 10\$000, enquanto a de um carvoeiro embarcado na Corveta *Trajano* era de R\$ 36\$000.

No relatório de 1873,<sup>24</sup> apresentado à Assembleia Geral Legislativa, o Ministro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz parece indicar o que estava ocorrendo em relação à marinhagem.

Em geral são passados para a marinhagem os recrutados, a quem faltam os necessarios requisitos para o alistamento nos corpos de Marinha. (...) Homens sem habitos da vida no mar, recrutados, e immediatamente embarcados jámais poderão supprir, tão efficazmente como é para desejar, as faltas que possam dar-se no effectivo do Corpo de Imperiaes Marinheiros, principalmente em tempo de guerra. É sabido que durante a campanha do Paraguay houve grande numero de baixas naquelle corpo, as quaes foram imperfeitamente substituídas, por isso que as praças fornecidas pelo recrutamento são adultas e incapazes de attingir em pouco tempo o grão de habilitação dos Aprendizes-Marinheiros. (Relatório do Ministério da Marinha, 1873, p.25)

O relatório do ministro nos sugere que os indivíduos que não se enquadravam nos requisitos para assentarem praça no Corpo de Imperiais Marinheiros eram encaminhados para assentar praça na marinhagem, de modo que a idade era um ponto a ser observado, levando em consideração o tempo para atingir o grau de habilidade dos marinheiros do corpo. Ou seja, se não serviam para assentar praça como grumetes do Corpo de Imperiais Marinheiros, assentavam praça como grumetes da marinhagem.

Segundo Herick Marques Caminha (2002, p.35), a marinhagem remonta uma subdivisão do pessoal pertencente à Armada Real Portuguesa, definida como “o

---

<sup>24</sup> **Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha – 1873.** Disponível em: <[brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2109/000028.html](http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2109/000028.html)>. Acesso em: 20 abr. 2013.

conjunto de marinheiros que executava a bordo as fainas e tarefas marinheiras”. Era o quadro do pessoal subalterno que precedeu a criação do Corpo de Imperiais Marinheiros, que ao longo século XIX suplantou em quantidade a marinhagem nos navios da Armada. O artigo 1º do Decreto nº 1.466,<sup>25</sup> de 25 de outubro de 1854, que aumentou os soldos da marinhagem, nos ajuda a entender como se compunham.

Art. 1º Os indivíduos que forem contractados, ou voluntariamente se alistarem nas classes da Marinhagem da Armada, perceberão mensalmente os seguintes soldos, sem prejuizo das mais vantagens que as disposições vigentes lhes concedem:

§ 1º Os Marinheiros de classe superior, vinte mil réis.

§ 2º Os Primeiros Marinheiros, dezoito mil réis.

§ 3º Os Segundos Marinheiros, quinze mil réis.

§ 4º Os Grumetes, dez mil réis.

Os decretos relacionados ao Corpo de Maquinistas nos ajudam a entender a questão. O primeiro artigo do Decreto nº 1.945,<sup>26</sup> de 11 de julho de 1857, que criou o Corpo de Maquinistas e seu regulamento, indica que o serviço das máquinas dos vapores da Armada devia ser feito pelas praças do corpo que estavam sendo instituídas, além dos foguistas e carvoeiros. Ao que parece, o decreto estava voltado mais para a organização e regulação das funções dos maquinistas e ajudantes-maquinistas, considerados como praças, de modo que há poucas referências aos mais subalternos do serviço das máquinas. No Decreto nº 3.186,<sup>27</sup> de 18 de novembro de 1863, que deu novo regulamento ao Corpo de Maquinistas dos Vapores da Armada, a situação parece ficar mais clara. Como no decreto anterior, foguistas e carvoeiros não faziam parte do Corpo de Maquinistas.

Art. 15. O serviço das machinas dos navios a vapor e estabelecimentos dependentes da Repartição da Marinha, será feito pelo Corpo de Machinistas, de que trata este Regulamento, e pelos Foguistas e Carvoeiros, que fôr mister admittir.

<sup>25</sup> **Decreto nº 1.466, de 25 de outubro de 1854.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1466-25-outubro-1854-590519-publicacaooriginal-115640-pe.html> >. Acesso em: 20 abr. 2013.

<sup>26</sup> **Decreto nº 1.945, de 11 de julho de 1857.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1824-1899/decreto-1945-11-julho-1857-557993-publicacaooriginal-78817-pe.html> >. Acesso em: 20 abr. 2013.

<sup>27</sup> **Decreto nº 3.186, de 18 de novembro de 1863.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3186-18-novembro-1863-555321-publicacaooriginal-74503-pe.html> >. Acesso em: 20 abr. 2013.



A novidade se deu pelo artigo 20 quando estes elementos subalternos foram igualados às praças da marinhagem e, além disso, todos foram enquadrados no sistema disciplinar vigente.

Art. 24. Os Machinistas e Ajudantes Machinistas, quer pertencentes ao Corpo, quer extranumerarios, e bem assim os Foguistas e Carvoeiros ficão sujeitos á legislação penal e do processo em vigor na Marinha.

Ao que parece, a complexificação dos meios levou a Armada Imperial a admitir, além do pessoal contratado para o serviço dos carvoeiros, os indivíduos recrutados que não eram considerados aptos para lidar com as manobras das velas dos navios, mas tinham a aptidão necessária para trabalhar com o combustível dos navios híbridos – o carvão.

Os irmãos Marçal de Oliveira foram alforriados e saíram de Mar de Espanha, em Minas Gerais, para lutar na Guerra do Paraguai, mas foram levados para a Corveta *Trajano* onde passaram a executar as funções de carvoeiro. Talvez, nunca saberemos os motivos pelos quais a viúva Porcina, que não tinha descendente, alforriou três escravos constituídos como herdeiros para lutar na guerra, se houve alguma solicitação deles, já que a condição de herdeiros implica em percebê-los de modo diferenciado, ou até se chegaram a participar do conflito. No entanto, Ricardo Salles nos ajuda a levantar algumas hipóteses. Ao perceber as relações mútuas e as categorias dos libertos especificados a partir dos mapas estatísticos dos tipos enviados ao conflito, o autor percebeu que “os Gratuitos, 19,32%, eram os escravos cedidos espontaneamente por seus donos como ato patriótico ao esforço de guerra” (SALLES, 1990, p.67).

Olhando a questão pelo lado dos escravos, o mesmo autor nos ajuda a compreender o início da situação dos irmãos Marçal de Oliveira por outra forma de abordagem.

Paradoxalmente, ser apresentado ou apresentar-se como voluntário era uma forma de garantir – e até mesmo, quando o conflito terminou e ocorreu a volta ao Brasil, legitimar – o abandono da condição servil. (SALLES, 1990, p.74)

...a alforria do escravo combatente tinha dois lados: encobrir o fato da civilização escravista fundar parte de sua glória dos campos de batalha num segmento da população não reconhecido como portador de seus padrões culturais e morais e, ao mesmo tempo, incorporar e atender um interesse imediato desses setores, a liberdade. (SALLES, 1990, p.75)

O esforço patriótico da viúva Porcina ou um pedido dos irmãos Marçal de Oliveira, que já possuíam uma situação diferenciada, como parte de uma estratégia de abandono da condição servil, são dois entendimentos possíveis para a mesma situação.

Ainda assim, existe a possibilidade deles não terem participado do conflito. Considerando o ano de inventário de Pedro Marçal da Costa, 1967, e o ano do registro de matrícula onde Porcina Angélica de Jesus indicou que os três irmãos haviam sido alforriados, 1872, é possível que este ato tenha ocorrido próximo ao fim da guerra. Desse modo, retomamos a pesquisa de Ricardo Salles quando analisa o envio de tropas após a conquista de Assunção, em janeiro de 1869.

Caxias constatava que o País estava, entretanto, devastado e que haveria mais necessidade de abastecimento e de gastos para a manutenção do Exército, do que propriamente de soldados. (SALLES, 1990, p.122)

Os efetivos do Exército presentes no Paraguai passaram a ser, desde então [ocupação do território paraguaio], acentuadamente declinantes, o mesmo acontecendo com as baixas e a necessidade de substituições. (SALLES, 1990, p.123)

De qualquer forma, os irmãos João, Domingos e Lino Marçal de Oliveira foram encaminhados para a Corte antes de seguirem para a área do conflito, e ficaram “nos depósitos em que aguardava o embarque para o Paraguai” (SALLES, 1990, p.116), sendo possível que tenham aguardado um envio que não se concretizou. O que podemos afirmar é que, paradoxalmente, as esperanças de liberdade proporcionada pela alforria colidiram com o embarque na Corveta *Trajano*, onde foram inseridos como carvoeiros, e como tais, estavam iguados às praças da marinhagem e submetidos ao regime disciplinar em vigor. É quando, então, entram em cena as estratégias do homem simples, pobre e ex-escravo.

João, Domingos e Lino participaram da primeira comissão do navio, para Montevideu, quando ocorreu a verificação das qualidades náuticas da Corveta *Trajano*.

No entanto, João recebeu sua guia de desembarque em 13 de agosto de 1874, em cumprimento ao contido na Ordem do Dia nº 163, do dia anterior, do Quartel-General da Marinha, muito provavelmente em função de ter sido julgado incapaz para o serviço, por causa dos seus problemas respiratórios identificados pela junta de saúde.

Analisando os registros de pagamento, percebemos que, juntos, os irmãos Marçal de Oliveira auferiram R\$ 608\$772, o que significa que tinham um montante próximo da média simples para o preço de um dos 53 escravos avaliados para o usufruto da viúva Porcina. Com dinheiro e tempo disponíveis, não fica difícil supor a contribuição de João na substituição de Lino e Domingos. Entretanto, ausente do navio, o irmão mais velho não teve como perceber a tragédia familiar que estava a caminho.

Domingos Marçal de Oliveira baixou ao Hospital de Marinha da Corte em 10 de agosto de 1874, tendo alta em 22 do mesmo mês. Baixou novamente ao mesmo hospital em 21 de setembro e recebeu “alta por falecimento”, sem indicação da causa da morte, mas provavelmente em função do agravamento da sua doença do fígado identificada no tempo do cativo. Sua morte data de 21 de outubro do dito ano, mesmo dia em que se apresentaram a bordo os substitutos de Domingos e Lino, o paraguaio Manoel Cervalan<sup>28</sup> e o peão Manoel Silva,<sup>29</sup> ambos casados, que em cumprimento ao contido na Ordem do Dia nº 210, de 20 de outubro de 1874, assentaram praça de carvoeiro, pelos quais se obrigaram a servir o tempo que estes deveriam servir como praça recrutada, podendo passar para a classe dos foguistas, se para isso, se habilitassem.

Certamente, houve uma compensação financeira pelas substituições, mas também é possível identificar nos registros de Manoel Cervalan e Manoel Silva que existe a possibilidade dos fardamentos terem feito parte das negociações, pois as

---

<sup>28</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

estaturas dos substituídos e substitutos eram semelhantes, e a primeira compra de fardamento, feita por Cervalan, só ocorreu em julho de 1875.

Novamente, Ricardo Salles nos ajuda a entender a estratégia dos irmãos Marçal de Oliveira.

É bom lembrar que a prática de se apresentar um substituto para o serviço militar, principalmente na Guarda Nacional, era relativamente comum na época (e não apenas no Brasil). O substituto, inclusive, não precisaria ser necessariamente um escravo. Cidadãos livres, em troca de vantagens, favores e compensação financeira, aceitavam apresentar-se como substitutos de outros cidadãos. (SALLES, 1990, p.70)

Além disso, a Lei nº 2.556,<sup>30</sup> de 26 de setembro de 1874, que estabeleceu o modo e as condições do recrutamento para o Exército e a Armada, definiu no inciso 8º do parágrafo 1º do artigo 2º, que definia os casos de isenções do serviço do Exército e da Armada no tempo de paz e de guerra, o seguinte:

8º O que apresentar substituto idoneo, no prazo marcado no regulamento, e responsabilizar-se pela deserção do mesmo substituto no 1º ano da praça;

José Murilo de Carvalho, ao analisar os aspectos do recrutamento de praças, observou que:

Em 1874, foi finalmente aprovada nova lei de recrutamento que estabelecia o alistamento universal e o sorteio para cobrir as vagas não preenchidas pelo voluntariado e pelo reengajamento. Mas a lei admitia várias exceções. Ela permitia aos que não quisessem servir pagar certa quantia em dinheiro ou apresentar substitutos (...). O serviço continuou a pesar exclusivamente sobre os ombros das pessoas sem recursos financeiros ou políticos. (CARVALHO, 2006, p.19-20)

Em que pese a evidente condição financeira superior dos cidadãos que apresentavam substitutos para servirem em seu lugar; estamos diante de um caso de ex-escravos que entenderam perfeitamente como o sistema de substituições funcionava a favor das pessoas que tinham uma situação financeira melhor, e conseguiram se aproveitar da situação que lhes foi imposta, estabelecendo estratégias de vida a partir das adversidades dos seus cotidianos no sentido de uma ação contundente para transformar em realidade as esperanças que tinham ao deixarem Mar de Espanha.

---

<sup>30</sup> **Lei nº 2.556, de 26 de setembro de 1874.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-2556-26-setembro-1874-589567-publicacaooriginal-114514-pl.html> >. Acesso em: 21 abr. 2013.

Manoel Silva, com 24 anos de idade, substituto de Lino, recebeu uma licença para ir a terra e ausentou-se em 11 de abril de 1875, antes de completar um ano de praça. Não há registros de que tenha sido capturado ou de que Lino Marçal de Oliveira tenha sido acionado em função da Lei nº 2.556, que o tornava responsável pelo substituto no seu primeiro ano como praça. Durante o tempo que permaneceu embarcado não sofreu nenhum desconto, o que implica em afirmar que não gastou um centavo com aquisição de fardamento pelos métodos oficiais.

O paraguaio Manoel Cervalan, com 35 anos de idade, substituto do falecido Domingos Marçal de Oliveira, parece ter encontrado na Marinha Imperial o meio de subsistência para sua família. Entretanto, não chegou a alcançar a função de foguista, tendo sido destacado para o Transporte *Madeira* em 19 de maio de 1882 e regressado para a Corveta *Trajano* em 21 de setembro do mesmo ano. Baixou ao Hospital de Marinha da Corte em 25 de julho de 1884 e faleceu em 19 de agosto do dito ano. Seu espólio consistia em: um baú, uma camisa de gola, duas calças brancas, uma camisa de meia, uma camisa e calça azul, uma camisa de pano, três capas de boné, um par de botinas, uma japona, uma maca, um cobertor, um pedaço de tapete e miudezas; foi leiloado após a sua morte, servindo para o uso dos seus companheiros, e auferiu R\$ 3\$100.

Durante os períodos dos seus embarques, nenhum dos envolvidos recebeu qualquer tipo de punição disciplinar.

Passando para o segundo caso específico, encontramos o de Eduardo Baptista de Carvalho, português com 14 anos de idade que em 18 de março de 1878, no Rio de Janeiro, se apresentou a bordo da Corveta *Trajano* para servir como grumete criado dos guardas-marinha.

No dia seguinte, a Corveta *Trajano* suspendeu do porto do Rio de Janeiro a fim de realizar a viagem de instrução dos futuros oficiais, que durou até 11 de dezembro do

mesmo ano, com a seguinte tripulação: Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves (Comandante), Capitão-Tenente Joaquim Raymundo de Lamare, Primeiro-Tenente Manoel Pereira Pinto Bravo, Primeiro-Tenente Alexandre Galdino da Veiga, Primeiro-Tenente Antônio Alves Câmara, Segundo-Tenente Joaquim Francisco Correia Leal, Segundo-Tenente Justino José de Macedo Coimbra, Segundo-Tenente Antônio de Souza Reis, 16 guardas-marinha, Segundo-Cirurgião Dr. Guilherme Ferreira de Abreo, Oficial de Fazenda Manoel César de Sá, Primeiro-Maquinista Manoel Dias dos Santos, Maquinista de 2ª Classe João José Antunes, dois maquinistas de 3ª classe, um maquinista de 4ª classe, dois ajudantes-maquinistas, um mestre, três guardiões, um fiel, um escrevente, um carpinteiro, um enfermeiro e 138 praças da guarnição, totalizando 179 indivíduos.<sup>31</sup>

QUADRO 1

Grupo	Quantidade	Percentual
Oficiais da Armada	8	4,47 %
Guardas-marinha	16	8,94 %
Maquinistas equiparados a oficiais	2	1,12 %
Oficiais de outros corpos	2	1,12 %
Mestre e guardiões	4	2,23 %
Maquinistas equiparados a praças	5	2,79 %
Praças com outras funções	4	2,23 %
Praças da guarnição	138	77,09 %
Total	179	100 %

O termo de viagem do início da comissão não diferenciou as 138 praças da guarnição, mas a análise dos Livros de Socorros, que será aprofundada adiante, nos permite afirmar que, com raras exceções, um conjunto bem próximo de 77% da tripulação estava submetido aos regulamentos disciplinares que previam a aplicação do castigo corporal, o que evidentemente não significa que todos tenham sofrido alguma punição.

<sup>31</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4699 – 5º Livro de Socorros dos Oficiais.

Sendo assim, a partir do dia do seu embarque como criado dos guardas-marinha, Eduardo Baptista de Carvalho<sup>32</sup> encontrava-se submetido aos regulamentos em vigor. No seu registro, no Livro de Socorros da Marinhagem, não consta nenhuma punição, mas no dia 21 de setembro de 1878 atirou-se ao mar e desapareceu.

No mesmo dia, o Comandante Felipe Firmino Rodrigues Chaves determinou a instauração de um Conselho de Investigação<sup>33</sup> para examinar os motivos que levaram o Grumete criado Eduardo Baptista de Carvalho a lançar-se ao mar, se houve algum culpado, se não foram prestados os socorros devidos e se houve outra coisa relacionada. O Presidente do Conselho foi o Primeiro-Tenente Antônio Alves Câmara, e os Segundos-Tenentes Joaquim Francisco Correia Leal e Justino José de Macedo Coimbra foram os vogais nomeados, os quais tomaram os depoimentos que se seguem e constam nos autos do referido conselho.

A primeira testemunha inquirida foi o Guarda-Marinha Francisco Cordeiro Pizarro Gabizo, que contava com 23 anos. Ao ser perguntado se sabia o motivo do ato, respondeu que na noite anterior, em presença de outros guardas-marinha, tinha sido ofendido pelo grumete criado e, não querendo incomodar o imediato, participou-lhe o fato no dia seguinte e pediu providências em relação à ofensa recebida, mas quando a praça foi chamada para ser interrogada, atirou-se do castelo de proa onde se encontrava. Além disso, respondeu que ignorava a existência de algum culpado, porém atribuía o fato ao receio de ser castigado, e que não houve falta dos socorros devidos.

A segunda testemunha a ser inquirida pelo conselho foi o Guarda-Marinha Henrique Alves Pinto Bastos, com 20 anos de idade, que respondeu as três perguntas principais, formuladas pelo comandante, da seguinte forma: que viu o grumete criado no seu alojamento na noite anterior ao ato, ofendendo com palavras o Guarda-Marinha Francisco Cordeiro Pizarro Gabizo, o qual se queixou ao imediato na manhã seguinte,

---

<sup>32</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4722 – 2º Livro de Socorros da Marinhagem.

<sup>33</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. IIIM 645 – Offícios do Comandante da Corveta *Trajano* – 1873-1888. O Conselho de Investigação está anexo ao Ofício nº 126, de 30 de setembro de 1878.

que por sua vez mandou chamá-lo, quando, então, Eduardo atirou-se ao mar; acrescentou, também, que atribuía o ato ao receio de ser castigado pela falta cometida, pois sabia que o criado havia manifestado, em outras ocasiões, a vontade de se atirar ao mar se tivesse de ser castigado; que não havia cúmplice no ato e que foram prestados os devidos socorros atravessando o navio, atirando boias e arriando o escaler, mas que Eduardo não havia sido encontrado, embora o estado do mar e o tempo estivessem bons.

A terceira testemunha do Conselho de Investigação foi o Imperial Marinheiro de 3<sup>a</sup> Classe José Victorino dos Prazeres, natural de Pernambuco, 26 anos, que sobre aos pontos estipulados no interrogatório, respondeu que de tudo o que foi perguntado sabia apenas por ter visto o grumete criado, por volta das dez horas da manhã, subindo ao castelo de proa, onde ele estava, e de onde Eduardo fez uma menção com a mão despedindo-se dos indivíduos que lá se encontravam e, em seguida, atirou-se ao mar; que imediatamente o comandante manobrou o navio para atravessá-lo, que atiraram boias na água e que o primeiro escaler foi arriado, pairando na provável posição em que o corpo deveria aparecer, mas que regressou em função da falha dos esforços empregados. Como José não sabia ler, apresentou o Imperial Marinheiro de 3<sup>a</sup> Classe Manoel Caetano Mattoso, que assistiu a leitura do depoimento e assinou pela testemunha.

A quarta testemunha a ser inquirida foi o Grumete criado Antonio Ayres de Figueiredo, natural de Portugal, 24 anos, que respondeu as mesmas perguntas da seguinte forma:

primo, que attribue esse acto ao receio de ser castigado por alguma falta, que ele testemunha não presenciou, pois alguns dias antes o dito Grumete-Criado Baptista tinha-lhe dito que se fosse castigado com bôlos por ter então desrespeitado um Guarda-Marinha, se atiraria ao mar, de cuja idéa lhe desviara da mente elle testemunha e mesmo intercedera afim de não ser castigado; e que o dito Criado Baptista tinha continuamente assômos de raiva por qualquer motivo. Secundo, não houve cumpllice algum, nem causa justificavel para tal procedimento. Tertio, que forão dados todos os soccorros possíveis, ao seo entender, para salvação do dito Grumete-Criado, mas que não pôde ser salvo por não ter apparecido á tona d'água;



Assim, no parecer do Conselho de Investigação, de 22 de setembro de 1878, concluiu-se que o Grumete criado Eduardo Baptista de Carvalho atirou-se ao mar por receio de ser castigado, por ter na noite da véspera, ofendido com palavras o Guarda-Marinha Francisco Cordeiro Pizarro Gabizo; que esse receio foi a única motivação para o seu procedimento; e que todos os esforços foram empregados com presteza, mas sem sucesso, pois o corpo não apareceu na superfície da água.

A frieza da compreensão do acontecimento baseado na simplicidade de um sistema de perguntas do tipo “perguntado se... respondeu que...” não deve ofuscar qualquer análise. Sendo assim, o que nos interessa são as irregularidades entre as argumentações dos envolvidos e do conselho, e o despacho do comandante.

Eduardo Baptista de Carvalho não havia sofrido qualquer tipo de punição anterior. Então, como o Guarda-Marinha Henrique Alves Pinto Bastos sabia que o grumete criado havia manifestado, em outras ocasiões, intenção de se atirar ao mar, se tivesse de ser castigado? É possível que ele tenha colhido a informação junto ao compatriota de Eduardo, Antonio Ayres de Figueiredo, que embarcou no mesmo dia que ele para exercer a mesma função, grumete criado dos guardas-marinha. No entanto, o depoimento deste se refere somente ao atrito ocorrido entre Batista e Gabizo, e não a intenções anteriores.

O testemunho de Figueiredo revela alguns aspectos das relações entre criados e oficiais. Ele faz uma referência ao castigo com bolos, mas como veremos, no período analisado só encontramos dois casos de aplicação deste castigo, envolvendo um grumete do Corpo de Imperiais Marinheiros e um grumete da Armada, ou seja, da marinhagem. Além disso, ele afirma que intercedeu para que seu conterrâneo não fosse castigado. Será que existia a possibilidade de interferência do subalterno na aplicação dos castigos? Não temos como responder essa pergunta, mas o que podemos afirmar é que, em todos os registros dos criados, não há qualquer tipo de punição aplicada a este

grupo. Existe a possibilidade dos criados serem castigados informalmente, com bolos, pelos próprios amos, mas não encontramos qualquer registro nesse sentido, a não ser uma hipótese baseada na passagem deixada no depoimento do Grumete criado Antonio Ayres de Figueiredo.

O suicídio de Eduardo Baptista de Carvalho ocorreu durante a travessia do navio de Tenerife para Pernambuco. Seu espólio importava em R\$ 96\$000, sendo R\$ 94\$000 em dinheiro encontrado e R\$ 2\$000 proveniente das peças de fardamento vendidas em leilão, tudo recolhido pelo oficial de fazenda. Ele, inicialmente, trabalhou para pagar o fardamento, tendo recebido somente uma gratificação de R\$ 4\$445 até a sua morte. Seu conterrâneo, Antonio Ayres de Figueiredo, igualmente trabalhou pra pagar o seu fardamento e desembarcou no porto do Recife, após a travessia, em 5 de outubro de 1878, tendo desistido do pagamento de quatro dias de soldo para não demorar o seu desembarque, auferindo R\$ 28\$121 durante o seu embarque na Corveta *Trajano*. Considerando o espólio em dinheiro de Eduardo e o desembarque às pressas de Antonio, é possível supor que os dois portugueses encontraram um meio de viajar do Rio de Janeiro para outra cidade, sem pagar a passagem e obtendo alguns trocados, mas a tensão causada pela submissão em relação à condição disciplinar a bordo do navio afetou a estratégia de Eduardo.

Evidentemente, as perguntas elencadas pelo comandante, ao instaurar o Conselho de Investigação, tinham o propósito de obter respostas para afastar qualquer dúvida em relação a sua atuação, bem como se livrar de qualquer tipo de aborrecimento decorrente do suicídio de um grumete criado que, convenientemente segundo o testemunho do seu conterrâneo, demonstrava raiva por qualquer motivo, entretanto, ao encaminhar a solução do conselho ao Ajudante-General da Armada, por meio do Ofício nº 126, de 30 de setembro de 1878, deixou escapar outros aspectos que não foram apontados pelas testemunhas. Ao narrar o acontecimento, o Capitão de

Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves afirmou que “o suicida recusou todo o auxílio, afastando uma das boias de salvação atiradas da pôpa, que chegou a alcançá-lo”, que soube por amigo do suicida que “ele é de gênio irritável, e muito propenso á mania suicida”, e que entregou à praça que levou a ordem de se apresentar ao imediato “um bilhete de antemão escripto ao Immediato, em que declarava suicidar-se para não fallar a verdade do que ia ser interrogado porque enrascava o Snrº Gabizo”.<sup>34</sup> O comandante encerra o ofício indicado que manteria o bilhete em seu poder até o final da comissão, pois tinha o receio de que fosse perdido caso o ofício que encaminhava a cópia do Conselho de Investigação se extraviasse. O despacho do Barão de Angra, a quem foi endereçado, e conhecemos pela letra de Gastão Penalva, não poderia ser diferente: “Não há nada a fazer”.

As desconfianças em relação às ofensas terem partido de Batista e o desfecho incompleto deste caso específico, caracterizado pela ausência do bilhete de Eduardo e por informações do ofício de encaminhamento que não se coadunam com os testemunhos registrados no Conselho de Investigação, nos apresenta algumas questões. Por que Batista ofenderia Gabizo sem motivo aparente? Por que o comandante não anexou uma cópia do bilhete ao ofício de encaminhamento? Podemos pensar que o comandante não desejava que terceiros tomassem conhecimento do conteúdo do bilhete? Talvez essas questões sejam superficiais e não encontraremos respostas para perguntas tão diretas, de modo que devemos reformular outras. Qual seria o argumento usado pelo Grumete criado Antonio Ayres de Figueiredo para interceder no caso, a fim de que Batista não fosse castigado? Qual teria sido a ação inicial de Gabizo que resultou nas ofensas verbais proferidas por Batista, culminando no seu suicídio para não dizer uma verdade que enrascava o guarda-marinha? Para além da insistência em caracterizar Batista como um indivíduo “propenso á mania suicida” e de considerar o

---

<sup>34</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. IIIM 645 – Offícios do Comandante da Corveta *Trajano* – 1873-1888. Ofício nº 126, de 30 de setembro de 1878.

suicídio unicamente como resultado de um suposto medo de ser castigado, por que o comandante acrescentou informações no ofício que não constavam nos testemunhos do Conselho de Investigação?

Ora, se é verdade que um sistema disciplinar caracterizado por castigos corporais pode gerar nos indivíduos um sentimento de medo que os movem no estabelecimento de suas estratégias de vida, é também verdade que este suicídio é o único caso bem sucedido encontrado no período da nossa pesquisa, além de não termos qualquer análise, minimamente parecida, que tenha sido pesquisada pela historiografia sobre o tema. Considerando as inconsistências dos registros que documentaram o caso, consubstanciadas com o embarque recente de dois portugueses em um ambiente que não conheciam e o desembarque imediato de Antonio Ayres de Figueiredo, no porto de Recife, devemos buscar em outras pesquisas qual o tipo de situação poderia gerar ações inesperadas, para, então, tentarmos chegar perto de uma compreensão de todas as situações que envolveram este suicídio e sua apuração.

Peter M. Beattie, ao analisar a sodomia em terra e no mar, percebeu que os oficiais identificaram que a intimidade entre pessoas do mesmo sexo poderia gerar ciúmes que afetaria a disciplina. Para o autor, os debates que antecederam as mudanças na lei do recrutamento, onde foi instituído o sorteio militar em 1874, entre vários aspectos, consideraram, a partir de uma visão onde a disciplina militar deveria regular a sexualidade para que a autoridade, a coesão da unidade e a saúde dos indivíduos fossem mantidas, “que o mundo sexualmente segregado dos quartéis tinha que ser transformado em um espaço social que não tivesse associado ao perigo sexual” (BEATTIE, 2009, p.299), pois as noções de honra e sexualidade presentes naquele contexto, não se coadunavam com a disciplina militar e resultavam em graves incidentes e violentas ações dos agentes envolvidos.

Segundo Beattie (2009, p.302), que analisou casos de agressões sexuais, a ofensa à honra masculina causava distúrbios entre os indivíduos no ambiente militar e refletia uma visão “de que mulheres e crianças eram sexualmente passivas enquanto os homens eram agentes sexuais”.

Isso criava uma hierarquia de gênero e faixa etária na qual o “penetrador” dominava o penetrado; o parceiro passivo revestia-se de uma feminilidade emasculada ou, no mínimo, de uma masculinidade atenuada como um “guri”. A vergonha cabia ao parceiro passivo porque parceiros ativos geralmente vangloriavam-se de suas conquistas sexuais ilícitas como uma prova de virilidade. (BEATTIE, 2009, p.302)

Para o autor, um “ato imoral” não chegava a ser julgado completamente, de modo que era percebido como uma contravenção disciplinar, o que indica serem acontecimentos comuns no ambiente militar e, ainda que fossem desaprovados pelos oficiais, esses encontros e agressões ocorriam com certa frequência (2009, p.303).

Muitos oficiais e homens estavam conscientes da existência de um mundo parcialmente encoberto de relações homossexuais. As iniciativas sexuais indesejadas de companheiros, contudo, podiam acabar em violência porque a passividade era considerada uma submissão feminina ou adolescente, um insulto ao *status* masculino. A mera menção de ser um sodomita passivo poderia despontar lutas mortais. (BEATTIE, 2009, p.303-304)

Segundo Nascimento, as relações homossexuais nos navios e quartéis da Marinha eram coibidas por meio de castigos corporais, entretanto alguns oficiais assumiam uma postura diferenciada, de modo que ao invés de reprimir tais práticas, como a maioria fazia, eles praticavam esses “atos imorais”, incentivando essas relações com recompensas para o subalterno (2008, p.130).

Nascimento também identificou que um dos sentidos do castigo era a proteção dos mais jovens e inexperientes, constituindo-se em uma garantia, para os desprotegidos, das suas integridades moral e física.

Para os marinheiros mais jovens e inexperientes, o castigo e os oficiais representavam alguma proteção e segurança contra indivíduos que tentassem violentá-los sexualmente ou mesmo admoestar em situações diversas. Disse “alguma proteção” por já ter demonstrado que a lei e os oficiais não estavam em todos os lugares e momentos; eles perseguiram as consciências mas não evitavam que uma parte delas se livrasse de todo o temor e agisse como bem desejasse. (NASCIMENTO, 2008, p.201)

A literatura também sugere a ocorrência dessas relações. O ex-oficial da Marinha, Adolfo Caminha, que escreveu o romance *O Bom Crioulo*, em 1895, onde narrou as desventuras do relacionamento amoroso entre o Marinheiro Amaro (Bom Crioulo) e o jovem Grumete Aleixo, nos deixou o seu olhar sobre a essência de algumas relações possíveis entre oficiais e marinheiros.

Aleixo estava satisfeitiíssimo com a vida que ia levando naquele céu aberto da corveta, querido, estimado por todos, invejado por meia dúzia. Nada lhe faltava, absolutamente nada. Era mesmo uma espécie de príncipezinho entre os camaradas, o “menino bonito” dos oficiais, que o chamavam de boy... Habitando-se depressa àquela existência erradia, foi perdendo o acanhamento, a primitiva timidez... (*O Bom Crioulo*, p.15)

Caminha descreve a cena onde Amaro sente ciúmes de Aleixo, após este pedir uma licença para se encontrarem fora do navio com a seguinte estratégia.

— Dize ao imediato que tens um padrinho rico em terra, uma coisa assim... Aleixo criou ânimo, e daí a pouco voltava muito satisfeito, risonho, dando pinchos.  
— Não havia nada como a gente ser um menino bonito! Até os oficiais gostavam...  
Bom-Crioulo é que não gostou da pilhéria. Ferrou o olhar no pequeno — hum! hum! — como para o fulminar. (*O Bom Crioulo*, p.24)

Internado no hospital, Amaro tem notícias de Aleixo por um amigo da guarnição.

O Aleixo, aqui pra nós, anda muito metido com os oficiais. Vive na praça d’armas, é quem dá corda no relógio, quem arruma os camarotes, quem faz tudo. Está um pelintra, filho, um grande pelintra: é o nenenzinho de bordo. Sai quando quer, entra quando quer... (*O Bom Crioulo*, p.61)

O Grumete Aleixo foi descrito duas vezes por Caminha, como: “um belo marinheirito de olhos azuis, muito querido por todos e de quem diziam-se ‘coisas’ ”; e um “belo marinheiro de olhos azuis, que embarcara no sul”. Entendendo a letra do autor, ele indica a existência de um critério de beleza que permitia aos marinheiros, jovens e belos, serem inseridos no serviço da praça d’armas, o local de convívio dos oficiais. Além, evidentemente, da própria percepção do marinheiro, que via na sua beleza física, o ponto de partida para uma estratégia de vida que o colocasse numa situação melhor que a dispensada aos seus pares. Algo como a identificação, entre os oficiais, e a consciência do marinheiro de uma “feminilidade emasculada” ou “uma

masculinidade atenuada como um guri”, evidentemente em um olhar diferente da proposta de Beattie.

Este encadeamento que estamos propondo, torna-se mais claro nas linhas de Adolfo Caminha, onde o autor descreve um comandante e o que a guarnição falava sobre ele.

O comandante do couraçado, bela estampa de militar fidalgo, irrepreensível e caprichoso, era o mesmo, aquele mesmo de quem, na frase tosca de Bom-Crioulo, “falavam-se coisas...”

Uma lenda obscura e vaga levantara-se em torno do seu nome, transformando-o numa espécie de Gilles de Rais [Militar francês do século XIV, companheiro de armas de Joana d’Arc na luta contra os ingleses, posteriormente julgado e condenado à morte, acusado de pacto com o diabo, assassinato e sodomia] menos pavoroso que o da crônica, cheio de indiferença pelo sexo feminino, e cujo ideal genésico ele ia rebuscar na própria adolescência masculina, entre os de sua classe.

Calúnia, talvez, insinuações de mau gosto.

Os marinheiros narravam entre si, por noites de luar e calma, quando não tinham que fazer, lendas e histórias muitas vezes forjadas ali mesmo no fio da conversa...

O comandante, diziam, não gostava de saias, era homem de gênio esquisito, sem entusiasmo pela mulher, preferindo viver a seu modo, lá com a sua gente, com os seus marinheiros...

E havia sempre uma dissimulação respeitosa, um pigarrear malicioso, quando se falava no comandante.

Fosse como fosse, ninguém o desrespeitava, todos o queriam assim mesmo cheio de mistério, com o seu belo porte de fidalgo, manso às vezes, disciplinador intransigente, modelo dos oficiais. (*O Bom Crioulo*, p.44)

O que queremos inserir na nossa pesquisa é que a consciência da beleza física e das possibilidades que poderiam se abrir em decorrência disto, não implica em se sujeitar a possíveis atos sexuais. Se as relações homossexuais são possíveis, a consciência da própria beleza também é, o que não implica em aceitar uma submissão sexual, de modo que as agressões sexuais geravam graves problemas à manutenção da disciplina, pois o agredido tomava ações movidas pelo constrangimento moral que lhe era imputado.

As autoridades sabiam dessas práticas e dos seus resultados a bordo, e para além das chibatadas dispensadas aos marinheiros que cometiam “atos imorais”, buscavam coibir os mesmos atos praticados entre oficiais e praças. O anexo 23, “Mapa estatístico, organizado pela auditoria da marinha, dos crimes cometidos por pessoas

alistadas na armada, julgados até a ultima instancia durante o anno de 1870”,<sup>35</sup> do Relatório do Ministro Manoel Antonio Duarte de Azevedo, do dito ano, indica que um oficial da Armada foi condenado a suspensão de comando por um ano por “tentativa e commettimento de actos immorais com uma praça da guarnição, desleixo e falta de energia para fazer-se obedecer”. Certamente, um escândalo entre a oficialidade.

Não queremos levantar uma hipótese qualquer para entender o suicídio do grumete criado simplesmente por desconfiarmos de uma ação extrema, explicada oficialmente, pela suposição de manias suicidas e do suposto medo do castigo físico, por menor que fosse. Eduardo Baptista de Carvalho era um jovem português de 14 anos, branco, louro de olhos pardos, com estatura regular, que percebeu na possibilidade de embarcar em um navio da Armada Imperial, um caminho qualquer inserido na sua própria estratégia de vida, da qual, provavelmente, a Marinha não fazia parte. Sobre isto, o desembarque imediato do seu amigo Antonio Ayres de Figueiredo, em Recife, e os R\$ 89\$555 que levava no bolso no momento do seu embarque, quantia muito superior a gratificação de R\$ 7\$000, sem descontos, que receberia para ser criado, nos levam a aceitar a possibilidade da Marinha não ser, para eles, mais que uma passagem. Seu aspecto físico o diferenciava da cor predominante dos subalternos,<sup>36</sup> e sua idade o colocava em uma posição de “masculinidade atenuada”.

Inserido naquele sistema disciplinar, poderia não saber que nunca houve naquele navio um criado chibatado, mas sabia perfeitamente qual era o grupo de onde soava o estalar das chibatas e qual era o grupo que determinava – ele estava fazendo a viagem de instrução daqueles que no futuro determinariam a forma de punição. Se “o castigo e os oficiais representavam alguma proteção e segurança contra indivíduos que tentassem violentá-los sexualmente” (NASCIMENTO, 2008, p.201), quem defenderia

---

<sup>35</sup> **Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha – 1870.** Disponível em: < [brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2105/000056.html](http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2105/000056.html) >. Acesso em: 23 abr. 2013.

<sup>36</sup> Para uma comparação sobre as diversas estatísticas sobre constituição por cor dos marinheiros ver Nascimento (2008, p.76-78).



os jovens subalternos quando a agressão sexual partisse de um oficial ou de um futuro oficial? Eduardo estava prestando um serviço aos seus amos em um horário avançado, já que Gabizo não quis acordar o imediato que se encontrava dormindo. Não é difícil imaginar o que se passou pela cabeça do jovem grumete após proferir as ofensas contra o guarda-marinha, pois o quadro do cotidiano disciplinar era perfeitamente visualizado, de modo que independente da ação daquele amo, ainda que houvesse castigo para os dois, o seu seria mais pesado. Somemos a isso a intercessão de Antonio em favor de Eduardo e as informações do comandante que não faziam parte do Conselho de Investigação, indicando a existência de algo que não se encontra nos testemunhos e que ele retirara dos documentos para tratar diretamente com o Barão de Angra. A existência de um bilhete onde Eduardo diz não querer falar uma verdade que enrascava Gabizo implica em aceitar que Eduardo não se permitiu proferir esta verdade, pela qual sentia vergonha do ato que originou a contenda. Um constrangimento moral que impulsionou seu ato.

Assim, não se trata de encontrar um simples entendimento para o suicídio do grumete, mesmo porque um desentendimento qualquer poderia ter feito o criado de 14 anos de idade proferir as ofensas contra o guarda-marinha, mas sim, de caminhar na tênue linha que diferencia uma afirmação infundada de um olhar com base na letra de um ex-oficial da Marinha e na historiografia que percebeu nas agressões sexuais a causa de vários distúrbios disciplinares no ambiente militar, gerando agressões e mortes.

No início desta pesquisa, o foco principal era uma abordagem que buscava verificar diferenças entre as punições disciplinares, o que nos conduziria para um olhar somente para o conjunto dos punidos e seus atos, sem considerar o sistema disciplinar existente no navio. No entanto, estes casos específicos, onde nenhum dos envolvidos recebeu uma punição de fato, nos impeliram a reduzir o espaço temporal e ampliarmos

o conjunto dos agentes, para entender suas diferenças, suas estratégias de vida e como a disciplina foi aparentemente mantida. Nesse sentido, optamos por um espaço temporal entre o início do primeiro comando e o fim do comando do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, para entendermos quais eram os grupos existentes naquele ambiente de trabalho, se havia distinções entre as punições aplicadas a diferentes grupos e quais as causas e os resultados possíveis desta diferenciação.

## CAPÍTULO 2

### OS REGISTROS NOS LIVROS DE SOCORROS DE OFICIAIS

Segundo Mendonça (2001, p.45), a cerimônia de batimento da quilha da Corveta *Trajano* ocorreu em 27 de maio de 1872 e o navio foi lançado ao mar em 12 de junho de 1873; a experiência de máquinas só ocorreu em 28 de fevereiro de 1874, tendo sido repetida em 10 de maio. Os primeiros Livros de Socorros da Corveta *Trajano* indicam que a primeira tripulação embarcou em 17 de julho de 1873, quando ocorreu a Mostra de Armamento do navio, que teve como primeiro comandante o Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira.<sup>37</sup>

É bom lembrar que os registros da tripulação ocorriam em quatro conjuntos de Livros de Socorros: de Oficiais, da Marinhagem, do Corpo de Imperiais Marinheiros e do Batalhão Naval. O primeiro incluía além dos oficiais de diferentes corpos, os integrantes do Corpo de Maquinistas e os oficiais marinheiros e praças de diferentes corpos que exerciam alguma função específica a bordo (mestre, guardião, fiel, escrevente, piloto, enfermeiro, cozinheiro e seu ajudante). O segundo concentrava as praças da marinhagem, criados e as praças equiparadas (foguistas e carvoeiros). Os terceiro e quarto eram destinados somente às praças dos corpos que davam seus nomes aos livros. Desse modo, esta pesquisa perscrutou o total de 1.112 embarques separados pelos conjuntos das fontes principais conforme o quadro a seguir.

QUADRO 2

Fonte	Quantidade	Percentual
Livros de Socorros de Oficiais	249	22,39%
Livros de Socorros do Corpo de Imperiais Marinheiros	518	46,59%
Livros de Socorros da Marinhagem	244	21,94%
Livros de Socorros do Batalhão Naval	101	9,08%
Total	1.112	100 %

<sup>37</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4703 – 1º Livro de Socorros dos Oficiais. XVIIM 4691 – 1º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros. XVIIM 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.

No desenvolvimento da pesquisa, percebemos alguns motivos que sugerem um grande contingente de indivíduos. Transporte para outras localidades, deserções, baixas em hospitais, viagens de instrução são alguns dos motivos que sugerem a alta rotatividade da tripulação, além, é claro, dos falecimentos. Além disso, como já observamos, estar inscrito nos Livros de Socorros de Oficiais não significa ser um oficial. A dimensão do registro é mais funcional que hierárquica, ou seja, as informações sobre o comandante estão no mesmo conjunto de livros que constam as informações do ajudante do cozinheiro, que poderia ser um grumete da marinhagem.

Um caso específico, onde há um registro de punição disciplinar fora do nosso espaço temporal de análise, se refere ao Grumete recrutado João Damasceno, preto de 30 anos, natural da Bahia, que embarcou em 26 de julho de 1877 e teve seu assentamento registrado no 2º Livro de Socorros da Marinhagem.<sup>38</sup> Seis dias depois, sendo grumete da marinhagem, foi nomeado ajudante de cozinheiro pela Ordem do Dia nº 53, de 1º de agosto de 1877, do Comando da Divisão do 1º Distrito Naval, de modo que seu assentamento foi transferido para o 5º Livro de Socorros dos Oficiais.<sup>39</sup> Sua nomeação, provavelmente, se deu por causa da demanda surgida em função do falecimento do Ajudante de Cozinheiro Francisco Firmino,<sup>40</sup> que baixou ao Hospital de Marinha da Corte em 2 de abril de 1877 e faleceu em 6 de abril em decorrência de “hemaphtises” (hemorragia do aparelho respiratório, causada principalmente pela tuberculose). Com o desembarque do Cozinheiro Aprígio de Souza,<sup>41</sup> em 17 de janeiro de 1879, que havia embarcado junto com Francisco Firmino no dia da Mostra de Armamento, João Damasceno foi nomeado em 1º de fevereiro de 1879, pelo Comandante, Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, para servir nesta função, recebendo os vencimentos conforme a tabela que estivesse em vigor. Nesse

---

<sup>38</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4722 – 2º Livro de Socorros da Marinhagem.

<sup>39</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4699 – 5º Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>40</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4703 – 1º Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>41</sup> *Ibidem*.

processo, podemos identificar que seu vencimento líquido passou de R\$ 6\$767 para R\$ 10\$000 e depois para R\$ 39\$083. Em 29 de agosto de 1881, foi castigado com 25 chibatadas por ter se embriagado a bordo, sendo “encontrado com um burro de aguardente”.

Para além de identificar indivíduos que passam de um conjunto que executa atividades consideradas comuns para uma situação onde passam a exercer funções específicas, percebendo melhores gratificações, é necessário identificar quais os tipos que não deixam de estar submetidos ao castigo corporal. Por isso, torna-se igualmente necessário verificar todo o conjunto dessas fontes, pois além das punições disciplinares vinculadas a cada situação funcional e hierárquica dos indivíduos, um castigo corporal pode estar escondido em um conjunto de fontes inesperado, de modo que a nossa percepção pode ser ofuscada pelo título atribuído no passado, ou seja, é possível encontrar registros de castigos corporais nos Livros de Socorros de Oficiais, o que não significa dizer que oficiais estavam submetidos a estes castigos, mas que os registros destes livros não se davam somente pela condição hierárquica, mas principalmente pela condição funcional do indivíduo.

No nosso conjunto de análise, era possível que um indivíduo desembarcasse e retornasse em outro momento, de modo que se desconsiderarmos as outras passagens do mesmo indivíduo, o quadro analítico passa a ser o seguinte.

QUADRO 3

Fonte	Quantidade	Percentual
Livros de Socorros de Oficiais	218	21,61%
Livros de Socorros do Corpo de Imperiais Marinheiros	468	46,38%
Livros de Socorros da Marinhagem	226	22,40%
Livros de Socorros do Batalhão Naval	97	9,61%
Total	1.009	100%

No quadro acima foram computadas em duplicidade nove pessoas: quatro indivíduos registrados nos livros da marinhagem que passaram para os livros dos

oficiais: três carvoeiros e foguistas que foram para o Corpo de Maquinistas e o já conhecido Grumete da Marinhagem João Damasceno; quatro imperiais marinheiros que passaram a exercer as funções de guardião e por isso passaram para os registros dos oficiais, e um imperial marinheiro que desembarcou e retornou como guardião. Assim, podemos afirmar que esta pesquisa perscrutou as vidas de mil indivíduos que passaram pela Corveta *Trajano* entre 17 de julho de 1873 e 2 de julho de 1879.

Para a análise do conjunto inserido naquele sistema disciplinar, como ponto de partida, foram utilizados os dados do quadro 2 relacionados a todos os embarques, pois consideramos que a cada situação diferente, seja na mesma posição hierárquica ou em outra função qualquer, as condições de trabalho e as relações entre o pessoal se modificavam.

Cabe ressaltar que havia uma diferença entre esses livros. O registro dos sinais ordinários, que incluem naturalidade, cor e idade, entre outros, nos assentamentos individuais, só ocorriam nos Livros de Socorros do Corpo de Imperiais Marinheiros, da Marinhagem e do Batalhão Naval, de modo que estes dados não estão disponíveis para oficiais, maquinistas e os indivíduos com funções específicas a bordo. Outro aspecto relevante é a questão da idade registrada. Em embarques do mesmo indivíduo, percebemos que mesmo em anos diferentes, as idades registradas eram iguais. Encontramos, também, casos de imperiais marinheiros que retornavam para o quartel a fim de iniciarem o processo de baixa por tempo de serviço, tendo idade registrada no livro de socorros de até 11 anos. Isto sugere que os dados eram copiados dos registros da Caderneta Subsidiária do Livro de Socorros que cada um entregava no ato do embarque, mas também é possível, em menor escala, que fosse registrada a idade real, perguntada no momento do embarque e isto vale para os indivíduos inseridos na marinhagem. Sendo assim, nesta pesquisa, tomamos o cuidado de indicar somente as idades que puderam ser plenamente constatadas. Entretanto, não podemos desperdiçar

as informações, de modo que nos quadros comparativos das idades, a serem apresentados, não devem ser consideradas como uma amostra precisa das idades, mas uma amostra do que foi registrado. Tudo indica que as idades registradas dos imperiais marinheiros estão mais próximas do registro das cadernetas subsidiárias, enquanto aquelas registradas no Livro de Socorros da Marinhagem estão mais próximas da que realmente tinham quando embarcaram. Por outro lado, para estas comparações entre os dados registrados dos sinais ordinários, tomamos o conjunto dos indivíduos que passaram pela Corveta *Trajano* conforme o quadro 3, e não do total de embarques. Passemos, então, a diferenciar o conjunto dos embarques a partir dos registros disponíveis nos Livros de Socorros dos Oficiais da Corveta *Trajano*.

## 2.1 Os comandantes e os oficiais

Durante o período considerado nesta pesquisa, seis comandantes se revezaram em nove períodos conforme o quadro abaixo.

QUADRO 4

Comandante	Período	
Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira	17/07/1873	17/04/1875
Primeiro-Tenente Henrique Pinheiro Guedes *	17/04/1875	11/05/1875
Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira	11/05/1875	03/11/1875
Primeiro-Tenente Henrique Pinheiro Guedes *	03/11/1875	08/11/1875
Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira *	08/11/1875	16/12/1876
Capitão-Tenente Frederico Guilherme Lorena *	16/12/1876	27/02/1877
Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves	27/02/1877	02/05/1877
Capitão-Tenente João Joaquim Rodrigues Pinto *	02/05/1877	07/05/1877
Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves	07/05/1877	02/07/1879

\* Comandos interinos.

Em linhas gerais, João Antônio Alves Nogueira passou o comando interinamente para Henrique Pinheiro Guedes a fim de responder a um Conselho de Guerra por ter batido com a Corveta *Trajano* na ponta sul do parcel das paredes dos Abrolhos. Absolvido, reassumiu o comando até ser designado para ser o primeiro comandante do Monitor *Javari*, que estava sendo construído na França, quando então, levou consigo 20 praças do Corpo de Imperiais Marinheiros. Henrique Pinheiro Guedes assumiu novamente o comando interino e passou nessas condições para Antônio Luis Teixeira, que após 13 meses de comando, tempo relativamente elevado para um comando interino, recebeu uma licença de três meses para cuidar da própria saúde, passando o comando interino para Frederico Guilherme Lorena. Este passou o comando para Felipe Firmino Rodrigues Chaves que, em operação, ficou doente e declarou a necessidade de se recuperar em terra, durante a inspeção de saúde a que foi submetido, passando o comando interino para João Joaquim Rodrigues Pinto. Com a saúde restabelecida, reassumiu o cargo até ser suspenso do comando para responder a Conselho de Investigação por ter abalroado a dita Corveta com o Brigue mercante espanhol *Maria Rosa*, ocasionando o naufrágio do mesmo.



Entre os oficiais comandantes, Henrique Pinheiro Guedes e Frederico Guilherme Lorena exerceram outras funções a bordo, principalmente a de imediato do navio. Desconsiderando aqueles que só comandaram; um piloto extranumerário que esteve embarcado durante a preparação do navio para as avaliações iniciais, entre 17 de julho e 29 de setembro de 1873; um capelão que embarcou entre 6 de março e 23 de maio de 1879, durante a estadia no porto de Montevideu; e o caso específico do terceiro embarque do Capitão-Tenente Antonio Severiano Nunes, designado para substituir o último comandante que foi suspenso do cargo, o quadro que se refere aos oficiais fica composto de 137 embarques distribuídos conforme a separação abaixo.

QUADRO 5

Grupo	Quantidade	Percentual
Oficiais da Armada	61	44,52%
Guardas-marinha promovidos a oficiais da Armada durante o embarque	9	6,57%
Guardas-marinha	44	32,12%
Oficiais do Corpo de Fazenda	2	1,46%
Oficiais do Corpo de Saúde	21	15,33%
Total	137	100%

É importante observar que entre os oficiais da Armada também estão incluídos oficiais que embarcaram para transporte de um ponto a outro do País e aqueles que fizeram parte da comissão de avaliação das qualidades náuticas do navio, chefiada pelo Barão de Ivinheima. No caso dos guardas-marinha, embora seja possível nomear os 16 que embarcaram na viagem de instrução de 1878, não podemos separá-los entre os que assumiram funções no navio e os que embarcaram para receber instrução. O certo é que, entre todo o período considerado, eles embarcaram sistematicamente para participarem das comissões do navio, serem instruídos e se adaptarem a vida a bordo.<sup>42</sup> Eventualmente, alguns permaneciam embarcados por um tempo maior, sendo promovidos a segundos-tenentes e integrados a oficialidade do navio. De qualquer

<sup>42</sup> Para uma descrição da formação do oficial da Marinha no século XIX, ver CAMINHA, Herick Marques. Organização do Pessoal na Marinha Imperial. In: \_\_\_\_\_. **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002. 3v. Tomo 1. p. 37-42.

forma, eles não devem ser desprezados neste estudo, pois como todos os outros, foram agentes daquele sistema disciplinar, interagindo na manutenção da disciplina, e tendo como exemplo maior o suicídio de um dos seus criados.

Entre as responsabilidades administrativas dos oficiais de fazenda, eles eram responsáveis pela escrituração dos Livros de Socorros, cuja função principal era registrar os pagamentos e descontos de toda a tripulação, como já demonstramos.

Os oficiais do Corpo de Saúde dividiam-se entre os cirurgiões, responsáveis pelos cuidados médicos da tripulação, e os farmacêuticos, responsáveis pela material da botica de bordo.

Nascimento considerou que:

Para administrar todo o pessoal, a Marinha de Guerra dispunha de uma série de departamentos interligados que produzia uma incontável e complexa documentação. A burocracia provocada por esses departamentos é difícil de ser reconstruída, já que diversos deles se modificaram, foram extintos, ou passaram para outras áreas da administração pública ao longo do século XIX e início do XX. (NASCIMENTO, 2008, p. 110)

Concordamos com esse olhar, entretanto uma comparação entre os registros de embarque dos Livros de Socorros de Oficiais e a estrutura administrativa da Marinha brasileira, entre 1847 e 1889, proposta por Caminha (2002, p.21), nos permite afirmar que o Quartel-General da Marinha era o responsável por determinar os embarques nos setores diretamente subordinados, entre os quais estavam os Comandos das Divisões dos Distritos Navais. A Corveta *Trajano* estava subordinada ao Comando da Divisão do 1º Distrito Naval, com sede na Corte. Ou seja, o navio apresentava a demanda ao distrito que, caso não pudesse suprir com indivíduos dos outros navios subordinados, repassava para o quartel-general, que acionava os chefes responsáveis por cada tipo de função, os quais atendiam conforme a disponibilidade de pessoal.

Em linhas gerais, nos registros de embarque e desembarque, seria a diferença entre “por ordem superior...” e “pela ordem do dia do Quartel-General da Marinha...”. Cabe ressaltar que estando o navio em um distrito diferente, havia uma subordinação

temporária, de modo que as demandas incontornáveis seriam apresentadas ao comandante desse distrito, que tentaria resolver o problema no âmbito da sua esfera administrativa. Além disso, se o navio estivesse em viagem, compondo uma força, caberia a este comandante regular as demandas entre os navios.

Esta organização facilitava o controle dos embarques dos oficiais da Armada, provenientes da Escola de Marinha,<sup>43</sup> e do Corpo de Fazenda, cujas funções estavam diretamente ligadas com a administração dos navios.

O Decreto nº 4.173,<sup>44</sup> de 6 de maio de 1868, que reorganizou o Corpo de Fazenda da Armada, definiu seu chefe e a forma de ingresso no corpo.

Art. 1º O corpo de officiaes de fazenda da armada constará do seguinte pessoal:

1 chefe com a graduação de Capitão de Mar e Guerra, que será escolhido pelo governo entre os empregados, da repartição da Marinha.

5 officiaes de fazenda de 1ª classe, com a graduação de Capitães Tenentes.

15 de 2ª classe com a graduação de Primeiros Tenentes.

30 de 3ª classe com a graduação de Segundos Tenentes.

50 de 4ª classe com a graduação de Guarda Marinha.

Art. 4º Os officiaes de fazenda das tres primeiras classes serão nomeados por decreto, e os da quarta por portaria da Secretaria de Estado, devendo uns e outros, por si ou por seus procuradores, prestar juramento nas mãos do chefe do corpo.

No caso dos oficiais do Corpo de Saúde, a regulamentação se dava pelo Decreto nº 1.981,<sup>45</sup> de 30 de setembro de 1857, que alterou a organização do Corpo de Saúde da Armada.

Art. 1 O Corpo de Saude da Armada será composto de Cirurgiões, Pharmaceuticos e Enfermeiros, conforme o seguinte quadro:

§ 1º Um Cirurgião mór da Armada, com a patente de Capitão de Mar e Guerra.

§ 2º Dous Cirurgiões d'Esquadra, com a patente de Capitão de Fragata.

§ 3º Seis Cirurgiões de Divisão, com a patente de Capitão-Tenente.

§ 4º Vinte Primeiros Cirurgiões, com a patente de Primeiro Tenente.

§ 5º Quarenta Segundos Cirurgiões, com a patente de Segundo Tenente.

§ 6º Tres Primeiros Pharmaceuticos, com a graduação de Guarda Marinha.

<sup>43</sup> Pra uma análise do recrutamento dos oficiais da Armada ver CARVALHO, José Murilo de. **Forças Armadas e política no Brasil**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006. p.16-19. e NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. **Cidadania, cor e disciplina na revolta dos marinheiros de 1910**. Rio de Janeiro: Faperj / Mauad, 2008. p. 111.

<sup>44</sup> **Decreto nº 4.173, de 6 de maio de 1868**. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4173-6-maio-1868-553410-publicacaooriginal-71273-pe.html> >. Acesso em: 20 abr. 2013.

<sup>45</sup> **Decreto nº 1.981, de 30 de setembro de 1857**. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1981-30-setembro-1857-566422-publicacaooriginal-116711-pe.html> >. Acesso em: 20 abr. 2013.

§ 7º Sete Segundos Pharmaceuticos, com a mesma graduação.

§ 8º Uma Companhia de Enfermeiros, composta de um Primeiro Sargento, um Segundo Sargento, quatro Cabos de Esquadra e cincoenta Soldados.

Os oficiais deste corpo seriam escolhidos pelo governo e nomeados por decreto. Assim, o chefe deste corpo seria o Cirurgião-mor da Armada. Porém, devido às peculiaridades do serviço de saúde que, além dos navios, deveria atender aos hospitais, o artigo 14 indicava quem deveria nomear o pessoal para atender as demandas apresentadas.

Art. 14. Ao Cirurgião mór na Côrte, e aos seus Delegados, ou Chefes do serviço de Saude nas Provincias, ou fóra do Imperio, compete a direcção, inspecção e fiscalisação profissional de todo o serviço de Saude nos Hospitales, Enfermarias, Estabelecimentos e Navios da Armada debaixo da autoridade do Chefe Militar, a quem estes Navios e Estabelecimentos estiverem subordinados.

Compete-lhes outrosim regular a escala de serviço dos Officiaes de Saude, que se acharem no districto de sua immediata jurisdicção, e a nomeação dos que lhes forem riquisitados pelas Autoridades militares, para serem empregados onde convier.

Com exceção do Corpo da Armada, os outros dois corpos admitiam a contratação de pessoal extranumerário conforme as necessidades, no entanto não se verificou embarque desse pessoal no navio.

Não houve punições disciplinares para nenhum dos oficiais dos três corpos.

## 2.2 Os maquinistas

Este é um dos grupos importantes da nossa pesquisa, pois no período considerado ocorreu uma modificação na estruturação do Corpo de Maquinistas e, por conseguinte, afetou a sua situação a bordo.

Pelo Decreto nº 3.186,<sup>46</sup> de 18 de novembro de 1863, que vigorou até 1876, o corpo estava dividido conforme o quadro abaixo, com os devidos postos e graduações assemelhados.

QUADRO 6

Graduação	Equivalência
Maquinista de 1ª classe	Segundo-tenente da Armada
Maquinista de 2ª classe *	Mestre de 1ª classe
Maquinista de 3ª classe *	Mestre de 2ª classe
Ajudante-maquinista de 1ª classe	Guardião
Ajudante-maquinista de 2ª classe	Oficial artífice

\*Quando embarcados como primeiro-maquinista, seriam equiparados a guarda-marinha e a piloto, respectivamente.

Das três primeiras classes seriam escolhidos os indivíduos para assumirem a direção e serem encarregados das máquinas de cada navio, e durante o tempo que se mantivessem no exercício dessas funções seriam chamados de primeiro-maquinista.

Como vimos no caso dos irmãos Marçal de Oliveira, foguistas e carvoeiros estavam igualados às praças da marinhagem, indiscriminadamente. E todos estavam enquadrados na legislação penal e do processo em vigor na Marinha, inclusive os extranumerários que deveriam assinar um contrato pelo qual se sujeitavam aos regulamentos e ordens referentes ao método de serviço e à disciplina. Além disso, o artigo 25 indicou a forma de punição disciplinar a ser aplicada neste corpo.

Art. 25. Não obstante as disposições do artigo antecedente, os Machinistas de 2ª e 3ª classe, e Ajudantes Machinistas de 1ª e 2ª classe serão isentos do castigo da golilha, ferros e prisão no porão, substituindo-se, para elles, estas penas correccionaes pelas de prisão nos alojamentos e detenção a bordo.

<sup>46</sup> **Decreto nº 3.186, de 18 de novembro de 1863.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3186-18-novembro-1863-555321-publicacaooriginal-74503-pe.html> >. Acesso em: 20 abr. 2013.

O artigo 27 imputou ao primeiro-maquinista a responsabilidade pela manutenção da disciplina no âmbito da máquina.

Art. 27. Compete ao 1º Machinista conservar em bom estado a machina e seus accessorios, executar e fazer executar todas as ordens e regras relativas á disciplina, asseio e regularidade da praça da mesma machina, e á direcção e distribuição do serviço por seus subordinados.

E o artigo 23 indica como deveriam ser posicionados a bordo.

Art. 23. Os 1os Machinistas serão alojados á ré, e arrancharão com os Officiaes na praça d'armas.  
Os demais Machinistas e Ajudantes terão alojamento em lugar o mais proximo possivel da machina.

Na reforma do regulamento do Corpo de Maquinistas, propostas pelo Decreto nº 6.386,<sup>47</sup> de 30 de novembro de 1876, o quadro anterior se modificou para o seguinte.

#### QUADRO 7

Graduação	Equivalência
Maquinista de 1ª classe	Primeiro-tenente
Maquinista de 2ª classe	Segundo-tenente
Maquinista de 3ª classe	Mestre de 1ª classe
Maquinista de 4ª classe	Mestre de 2ª classe

Nesta reforma, os ajudantes-maquinistas de 1ª e 2ª classes passaram a denominação de maquinista de 4ª classe e praticante, respectivamente, de modo que nem os uniformes foram alterados. A mudança significativa foi que praticantes, foguistas e carvoeiros, foram considerados auxiliares do corpo.

#### QUADRO 8

Graduação	Equivalência
Praticante	Guardião
Foguista	Marinheiro de 1ª classe
Carvoeiro	Marinheiro de 2ª classe

No entanto, os registros das punições aplicadas a foguistas e carvoeiros continuaram sendo lançados nos Livros de Socorros da Marinhagem.

<sup>47</sup> **Decreto nº 6.386, de 30 de novembro de 1876.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6386-30-novembro-1876-549733-publicacaooriginal-65246-pe.html> >. Acesso em: 25 abr. 2013.

Nesta nova situação, a função de primeiro-maquinista foi renomeada para chefe de máquinas, de modo que os maquinistas de 1ª classe exerceriam estas funções em navios de 1ª ordem; nos navios de 2ª e 3ª ordens os chefes de máquinas seriam definidos segundo a importância da máquina existente a bordo, enquanto os maquinistas de 4ª classe poderiam ser encarregados das máquinas das lanchas a vapor, se possuísem as habilitações necessárias.

Todos continuaram enquadrados na legislação penal e do processo em vigor na Marinha, inclusive os extranumerários. Outra mudança relevante foi a diferenciação atribuída aos maquinistas de 2ª classe no que se refere às punições disciplinares.

Art. 9º Os machinistas, praticantes, foguistas e carvoeiros de que trata este Regulamento ficam sujeitos aos regulamentos militares.

§ 1º São porém isentos do castigo da golilha, ferros e prisão no porão, os 3ºs e 4ºs machinistas e os praticantes; sendo essas penas substituídas pelas de prisão no alojamento e detenção a bordo.

O novo regulamento ampliou os deveres, antes imputados ao primeiro-maquinista, então, transferidos pela reforma ao Chefe de Máquinas.

Art. 30. O encarregado da machina a bordo é o chefe dos machinistas das diferentes classes, dos praticantes, foguistas e carvoeiros embarcados no mesmo navio. Sobre todos elles deve constantemente exercer a maior vigilancia para que bem desempenhem suas obrigações.

Art. 31. Incumbe ao machinista, encarregado ou chefe da machina:

(...)

3º Executar e fazer executar pelos seus subordinados, as ordens e regras relativas á disciplina, ao asseio da praça da machina, á direcção e distribuição ou detalhe dos empregados da mesma machina, quér para o serviço geral, quér para o particular dos quartos.

Quanto ao posicionamento a bordo, se antes somente o primeiro-maquinista teria acesso à praça d'armas, após a reforma, os maquinistas de 1ª e 2ª classes passaram a ter a mesma concessão. Ou seja, o acesso deixou de ser funcional para se tornar hierárquico, conforme foi definido pelo artigo 12.

Art. 12. Os machinistas de 1ª e 2ª classe terão criado e alojamento a ré, e arrancharão com os Officiaes na praça d'armas, onde devem sempre apresentar-se, fardados. Os demais machinistas e os praticantes alojarão em lugar o mais proximo possivel da machina.

Pelo que entendemos, nos navios híbridos havia uma segunda esfera de controle disciplinar no âmbito das praças de máquinas, na qual a responsabilidade recaía

diretamente sobre o primeiro-maquinista, no período inicial da nossa análise, e sobre o Chefe de Máquinas, em um segundo período.

Além disso, desde a criação do Corpo de Maquinistas em 1857, os primeiros-maquinistas participavam do convívio dos outros oficiais na praça d'armas, pelo menos, segundo a lei. Em 1876, este convívio foi estendido hierarquicamente aos maquinistas de 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classes, além de serem dispensados a eles um criado.

Nesse ponto nos afastamos de Herick Marques Caminha (2002, p.43-44) que se baseou no Relatório do Ministro Alexandrino Faria de Alencar, de 1923, para indicar que durante o Império, os maquinistas não poderiam entrar nas praças d'armas, formando rancho separado e vida independente a bordo.

É possível que maquinistas de 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classes tenham sofrido algum tipo de discriminação no ambiente restrito dos outros oficiais, tanto pelas suas formações e origens diferentes, quanto pelo aspecto visual decorrente do ambiente de trabalho caracterizado pelo carvão, mas, daí a afirmar que todos os maquinistas formavam um grupo independente a bordo, há uma grande distância, tanto do ponto de vista da operação do navio, quanto da manutenção da disciplina, que tinha no primeiro-maquinista e no chefe de máquinas o elo com o comandante do navio.

Os registros dos três encarregados das máquinas da *Corveta Trajano*, no período da pesquisa, nos indicam o tratamento dispensado: Gales Bethell – 1<sup>o</sup> Machinista contratado (conforme o decreto de 1863); Archibald Geary – Machinista de 1<sup>a</sup> Classe / 2<sup>o</sup> Tenente honorário (1<sup>o</sup> Tenente) (conforme a equivalência dos dois decretos); e Manoel Dias dos Santos – Machinista de 1<sup>a</sup> Classe, conforme a denominação dada pelo decreto de 1876. Ao que parece, o termo chefe de máquinas demorou algum tempo para se estabelecer, mas o registro de Archibald demonstra que a equiparação aos oficiais ocorreu de fato e não apenas na letra da lei.



O quadro abaixo apresenta os criados que tiveram maquinistas como amos, conforme os registros dos Livros de Socorros da Marinhagem, o que contribui para a nossa afirmação de que maquinistas de 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classes efetivamente foram equiparados à condição de oficiais da Armada.

QUADRO 9

Amo <sup>48</sup>	Criado	Embarque
Manoel Dias dos Santos Maquinista de 1 <sup>a</sup> Classe	Felismino Corrêa de Araújo Grumete criado	22/12/1877
João José Antunes Maquinista de 2 <sup>a</sup> Classe	Antônio de Almeida Segoreilho Grumete criado	12/08/1878
Manoel Dias dos Santos Maquinista de 1 <sup>a</sup> Classe	Manoel Antônio da Silva Grumete criado	08/05/1879
Elias Antônio de Oliveira Rocha Maquinista de 2 <sup>a</sup> Classe	Honório Ezequiel Mariano Grumete criado	21/05/1879
Manoel Joaquim Dourados Maquinista de 2 <sup>a</sup> Classe	Antônio Varella Grumete criado	28/05/1879

Evidentemente, a simples análise da letra da lei, associada com a concessão de criados, não demonstra aspectos mais profundos do ponto de vista da disciplina, entretanto é necessário entender as modificações para associá-las as punições registradas, o que será feito mais adiante.

No que se referem aos embarques desse grupo, as mudanças ocorridas nas denominações provocaram várias alterações nos registros individuais. Sendo assim, depuramos as diversas informações e apresentamos no quadro seguinte, com o total de 50 embarques de maquinistas, para facilitar o entendimento.

QUADRO 10

Gradação	Quantidade	Percentual
Maquinistas de 1 <sup>a</sup> classe	3	6,00%
Maquinistas de 2 <sup>a</sup> classe	17	34,00%
Maquinistas de 3 <sup>a</sup> classe	21	42,00%
Ajudante-maquinista de 1 <sup>a</sup> classe / Maquinistas de 4 <sup>a</sup> classe	5	10,00%
Ajudante-maquinista de 2 <sup>a</sup> classe / Praticante	4	8,00 %
Total	50	100 %

<sup>48</sup> O termo "amo" refere-se aos oficiais e assemelhados que tiveram criados que os serviam. Nos Livros de Socorros da Marinhagem não são incomuns os registros de embarques e desembarques de criados acompanhando seus amos.

Entre os 50 embarques de maquinistas na Corveta *Trajano* no período analisado, 25 ocorreram na vigência do decreto de 1863, oito foram abrangidos pelos dois decretos e 17 ocorreram após a reforma de 1876. Por outro lado, foi somente três primeiros-maquinistas/chefes de máquinas, cinco maquinistas de 2<sup>a</sup> classe e dois de 3<sup>a</sup> classe, promovidos a 2<sup>a</sup> classe, que se enquadraram nas condições de frequentar a praça d'armas. Desses dez, somente Gales Bethell não teve direito a um criado, pois o período do seu embarque foi inteiramente regulado pelo decreto de 1863.

Vejamos o resultado das modificações para os oito maquinistas que se encontravam na Corveta *Trajano* durante a reforma instituída.

QUADRO 11

Nome	
Situação anterior	Situação posterior
Archibald Geary	
Maquinista de 1 <sup>a</sup> Classe (2 <sup>o</sup> Tenente honorário)	Maquinista de 1 <sup>a</sup> Classe (1 <sup>o</sup> Tenente)
Jeronimo Francisco Seabra	
Maquinista de 2 <sup>a</sup> Classe extranumerário	Maquinista de 3 <sup>a</sup> Classe
Ernesto Gomes da Silva	
Ajudante-Maquinista de 2 <sup>a</sup> Classe	Praticante
José Frederico Pereira (2 <sup>o</sup> embarque)	
Maquinista de 3 <sup>a</sup> Classe extranumerário	Maquinista de 3 <sup>a</sup> Classe
Agostinho José Jachinto Pereira	
Maquinista de 3 <sup>a</sup> Classe extranumerário	Maquinista de 3 <sup>a</sup> Classe extranumerário
Alberto Pinto Silva	
Maquinista de 3 <sup>a</sup> Classe extranumerário	Maquinista de 3 <sup>a</sup> Classe
Manoel Severino	
Maquinista de 2 <sup>a</sup> Classe extranumerário	Maquinista de 2 <sup>a</sup> Classe
Cypriano de Aguiar Gernini	
Maquinista de 3 <sup>a</sup> Classe servindo como de 2 <sup>a</sup>	Maquinista de 2 <sup>a</sup> Classe

Além das mudanças já mencionadas, o decreto de 1876 ampliou as vagas de 1<sup>a</sup> classe de 18 para 20, reduziu as de 2<sup>a</sup> classe de 32 para 30, aumentou as de 3<sup>a</sup> classe de 36 para 60, e as de ajudantes-maquinistas de 1<sup>a</sup> classe, que passaram a denominação de 4<sup>a</sup> classe, de 24 para 60. As 24 vagas de ajudantes-maquinistas de 4<sup>a</sup> classe não podem ser computadas por que os indivíduos que se encontravam nesta posição deixaram de

fazer parte do corpo para se tornarem auxiliares na posição de praticantes, assim como foguistas e carvoeiros. Este foi exatamente o caso de Ernesto Gomes da Silva<sup>49</sup> listado no quadro 11.

Por outro lado, a reforma introduziu modificações no sistema de promoções. Antes, o exame de suficiência era aplicado somente para acesso à maquinista de 3ª classe e todas as promoções ocorriam por vagas disponíveis, antiguidade, tempo de serviço na função anterior, juízo de valor acerca do comportamento, aptidão, mérito e serviços executados, e, evidentemente, escolha. No momento posterior, esses exames passaram a serem aplicados para acesso as 4ª e 3ª classes e se o indivíduo passasse quatro anos como maquinista de 4ª classe sem se habilitar a seguinte, seria demitido; e no que se refere à promoção, a escolha deixou de fazer parte dos requisitos de acesso.

Acreditar simplesmente na letra da lei é, no mínimo, ingênuo; mas é também na mesma lei que se encontra os subterfúgios que poderiam ser utilizados para por em prática os critérios pessoais de seleção, impedindo o acesso dos indivíduos considerados indignos de frequentarem a praça d'armas. Para além das diferenças técnicas entre os exames de suficiência indicados pelos dois decretos, todos indicam que o candidato deveria “não só mostrar-se familiarizados com o uso de taes aparelhos, mas ainda dar idéa dos meios de verificar as suas condições normaes e o parallelismo das differentes linhas e eixos de movimento”. Mostrar-se familiarizados? Com tanta subjetividade, tais exames seriam prestados a bordo do navio do candidato, verbalmente, perante uma comissão composta pelo ajudante do diretor das oficinas de máquinas e por um maquinista de 1ª classe, que provavelmente deveria ser o chefe de máquinas do navio por conhecer melhor a operação do equipamento, sob a presidência do diretor das mesmas oficinas, que também tinha direito ao voto. Ou seja, por maior que a competência do candidato fosse reconhecida pelo chefe de máquinas, seu voto

---

<sup>49</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4704 – 2º Livro de Socorros dos Oficiais.

poderia ser vencido facilmente em função de um arranjo organizacional que colocava o diretor das oficinas de máquinas sob as ordens diretas do Inspetor do Arsenal da Corte, um oficial-general da Armada, que era o chefe do corpo e o responsável por fazer as nomeações e atender as demandas dos navios. Além disso, tais engenhocas verbais, entendidas como um amadorismo no âmbito da condução das máquinas, não se encaixava no contexto da “segunda revolução industrial”.<sup>50</sup>

Em todo caso, a complexificação dos meios levou a Marinha Imperial a aumentar o Corpo de Maquinistas tomando o cuidado de reformular os critérios de acesso e promoção. Com efeito, a reordenação deste corpo causada pela reforma de 1876, despertou nos indivíduos a alteração de seus projetos pessoais de vida, o que pode ter gerado uma conveniente acomodação ou, até mesmo, uma insatisfação com a situação após o novo enquadramento.

O Maquinista de 3<sup>a</sup> Classe Cypriano de Aguiar Gernini<sup>51</sup> foi nomeado pela Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte para exercer as funções de maquinista de 2<sup>a</sup> classe na Corveta *Trajano*, tendo embarcado em 21 de outubro de 1876. No final do ano, foi nomeado maquinista de 2<sup>a</sup> classe e por ordem do Quartel-General da Marinha, desembarcou em 13 de abril de 1877 a fim de seguir para Europa.

A reforma não parece ter sido satisfatória para o Maquinista de 2<sup>a</sup> Classe extranumerário Jeronimo Francisco Seabra,<sup>52</sup> que embarcou em 30 de abril de 1875, vindo do Transporte *Bonifácio*, onde exercia as funções de primeiro-maquinista. Pelo

---

<sup>50</sup> MARTINS FILHO, João Roberto. Da festa à rebelião: a chegada dos encouraçados ao Brasil. In: \_\_\_\_\_, **A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1890: tecnologia, forças armadas e política**. Rio de Janeiro: Editora FDV, 2010. p. 171. “...o período de 1875-1914 foi a ‘era em que o telefone e o telégrafo sem fio, fonógrafo e o cinema, o automóvel e o aeroplano tornaram-se parte do cenário da vida moderna’. (...), aquilo que chamamos hoje de ‘segunda revolução industrial’ não foi uma mudança assim percebida pelos contemporâneos dela. Para eles, ‘a principal inovação consistiu numa atualização da primeira revolução industrial, graças a aperfeiçoamentos na tecnologia já experimentada do vapor e do ferro: ao aço e às turbinas’. Indústrias tecnologicamente revolucionárias, baseadas na eletricidade, na química e no motor a combustão, certamente passaram a desempenhar papel-chave, mas em termos gerais ‘a nova revolução industrial mais reforçou que substituiu a antiga’. (HOBASBAWN, 1989, p. 52 *apud* MARTINS FILHO, 2010, p.171)

<sup>51</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4698 – 4<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>52</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4704 – 2<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais.

mesmo documento que promoveu Cypriano, foi nomeado como maquinista de 3ª classe. Por ser o único caso entre as vidas dos mil indivíduos analisados, aparentemente, Jeronimo buscou agregar honrarias militares ao seu registro para provar a prestação de serviços relevantes durante os períodos de guerra. Apresentou, em 9 de julho de 1877, os títulos da Medalha de Zinco Comemorativa da Campanha Oriental, extensiva à Armada em 1866, e da Medalha do Combate Naval de Riachuelo, criada em 1865. Não satisfeito, em 30 de novembro de 1877, apresentou o diploma da Medalha Geral da Campanha do Paraguai com o passador dois, que indica o tempo, em anos, que lutou nesta guerra.<sup>53</sup> De nada adiantou. Em 19 de abril 1878, durante a viagem de instrução dos guardas-marinhas, adoeceu e após passar por uma inspeção de saúde, foi desligado da guarnição da Corveta *Trajano*, ficando baixado no Hospital da Bahia.

É verdade que as vagas dos maquinistas de 2ª classe foram subtraídas em duas e que os extranumerários foram incorporados ao corpo, acirrando a concorrência, mas é bom lembrar que não havia exames de suficiência para ascensão a maquinista de 2ª classe, e que o tempo de embarque, o exercício da função de primeiro-maquinista/chefe de máquinas e os serviços relevantes prestados, contavam para promoção. Vejamos outro caso com desfecho diferente.

Nomeado para servir na Corveta *Trajano*, o Maquinista de 2ª Classe extranumerário Manoel Severino<sup>54</sup> embarcou em 19 de outubro de 1876, sem, no entanto, ser proveniente de outro navio. Quando o corpo foi reorganizado, em 28 de dezembro de 1876, foi nomeado maquinista de 2ª classe; e desembarcou para a Corveta *Nictheroy* em 1º de abril de 1877.

---

<sup>53</sup> **Decreto nº 4.560, de 6 de agosto de 1870.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decree/1824-1899/decreto-4560-6-agosto-1870-553000-publicacaooriginal-70631-pe.html> >. Acesso em: 26 abr. 2013.

<sup>54</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4698 – 4º Livro de Socorros dos Oficiais.

Jerônimo não tinha sofrido nenhuma punição na *Trajano*, e não há indicação de outras anteriores, e se enquadrava nos principais requisitos da lei, mas foi preterido e rebaixado, sem motivo aparente, na reorganização do corpo, ficando na mesma condição de Alberto Pinto da Silva,<sup>55</sup> maquinista de 3ª classe extranumerário que embarcou em 26 de março de 1876, e mesmo tendo sido preso a bordo por negligência no serviço, por ordem do Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira, em 15 de setembro de 1876, durante 15 dias, foi nomeado maquinista de 3ª classe do corpo, após a reforma.

Aliás, o histórico disciplinar relacionado com o desempenho das funções, parece não ter tido um peso preponderante nesta reorganização. Augusto Luis Pina,<sup>56</sup> moreno, natural do Rio de Janeiro, tinha 20 anos de idade quando se apresentou a bordo em 25 de maio de 1875 para servir como foguista por tempo indeterminado, tendo praça por ordem do comandante na mesma data. Em 15 de setembro de 1876, foi privado do seu direito à licença por um mês, por ordem do Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira, por negligência no serviço. Mesmo assim, sem ao menos exercer as funções de praticante, conforme determinava o decreto de 1876, foi nomeado, na ocasião da reorganização do corpo, para exercer as funções de maquinista de 4ª classe. Deixou para trás a função subalterna e estava pronto para seguir carreira, até ter direito a um criado.

David John Allen<sup>57</sup> não teve a mesma sorte. Vindo do Transporte *Madeira*, onde era carvoeiro, embarcou em 17 de julho de 1875. Por ordem do comandante, passou a foguista em 15 de setembro e permaneceu nesta função após a reorganização do corpo. Somente em 6 de abril de 1877, foi nomeado praticante.

---

<sup>55</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4697 – 3º Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>56</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem. XVIIM 4698 – 4º Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>57</sup> *Ibidem*.

Jeronimo trabalhou com todos eles e, certamente, acompanhou suas ascensões na carreira e comparou com a sua própria trajetória. Não é difícil imaginar a sua frustração ao ser rebaixado em decorrência de um processo do qual não tinha controle. Após participar de batalhas na Guerra do Paraguai, frequentar a praça d'armas do Transporte *Bonifácio* como primeiro-maquinista, se manter disciplinado e embarcado nos navios da Armada, teve que se manter resiliente ao ser rebaixado da posição que exercia e buscar nas próprias honrarias militares uma estratégia de ascensão que não se confirmou. Depois de tanta dedicação, não teve nem direito a um “marinheiro” para cuidar das suas coisas.

Do ponto de vista dos outros maquinistas, foguistas e carvoeiros, certamente eles acompanharam a ascensão desses indivíduos, de modo que é provável que muitos deles se espelhassem naqueles exemplos para traçarem suas estratégias de vida, mas, também não devemos ser ingênuos a ponto de desconsiderar que eles, também, cada um ao seu modo, identificaram no exemplo de Jeronimo as dificuldades impostas para alcançarem uma situação melhor, em função do aparente cumprimento desigual da regra, o que, evidentemente, também influenciaria suas estratégias.

Já comentamos a pena disciplinar imposta a Alberto Pinto da Silva. Então, vejamos as outras punições dos maquinistas.

O Maquinista de 2<sup>a</sup> Classe extranumerário Antonio de Serqueira Lopes<sup>58</sup> embarcou em 14 de outubro de 1873. Em 14 de janeiro do ano seguinte, foi preso por três dias, por uma ordem externa ao navio vinda do Quartel-General da Marinha, por ter desrespeitado o Diretor de Máquinas. Foi o único caso de punição disciplinar infligida a um maquinista no comando do Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira.

---

<sup>58</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4703 – 1<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais.

O Maquinista de 3<sup>a</sup> Classe extranumerário Manoel Justino Alvares de Lima Soromenho<sup>59</sup> embarcou em 8 de abril de 1874, mas adoeceu e baixou ao hospital em 15 de outubro. Adoecer e precisar de um longo tratamento no hospital era o mesmo que um desembarque. Entrava em cena o sistema de substituição, onde o navio apresentava a demanda aos escalões superiores e o homem doente era substituído por outro designado pelo chefe do corpo a que estivesse submetido, e isto valia para toda a tripulação. Provavelmente, Manoel Justino se recuperou e foi servir em outro navio. Tendo sido nomeado pelo Inspetor do Arsenal a maquinista de 2<sup>a</sup> classe extranumerário, embarcou novamente na *Trajano* em 5 de abril de 1876. Em 31 de maio, levou uma bofetada do Guardião Porfírio Manoel Lopes.<sup>60</sup> Pelo Decreto n<sup>o</sup> 3.186, os maquinistas de 2<sup>a</sup> classe estavam equiparados a mestres de 1<sup>a</sup> classe, ou seja, duas graduações funcionais acima dos guardiões, como veremos adiante. O guardião foi preso a ferros no mesmo dia, ficando nessa condição por dez dias, entretanto o Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira entendeu que Manoel Justino provocou a questão, que não sabemos qual foi, com o guardião, e por isso, o puniu com três dias de prisão no camarote. O navio estava em viagem para a Europa e parece que Manoel Justino não ficou satisfeito com o desfecho do caso, de modo que, tendo ido a terra no porto de Lisboa em 30 de junho, não retornou a bordo até o momento da partida do navio; entretanto, se apresentou a bordo do Vapor *Mage* em 21 de julho para retornar ao Brasil e embarcou novamente na *Trajano* em 28 de julho, no porto de Recife. Foi o único caso de deserção entre os maquinistas. Sendo os maquinistas de bordo considerados auxiliares dos oficiais da Armada, é certo que os comandantes não conheciam os modos de operação das máquinas dos seus navios. Ou seja, dependiam das informações dos primeiros-maquinistas/chefe de máquinas, tanto operacionais quanto disciplinares. Certamente, a ausência de Manoel Justino afetou o serviço de

---

<sup>59</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4704 – 2<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais. XVIIM 4697 – 3<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>60</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4697 – 3<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais.



condução das máquinas fazendo com que os outros maquinistas trabalhassem mais, gerando insatisfações nas praças de máquinas e, por isso, entrou em evidência. Foi quando a segunda esfera de controle disciplinar dos navios, controlada pelos maquinistas mais antigos entrou em ação. Manoel Justino não sofreu punição pelo tempo ausente, mas em 15 de setembro de 1876 foi preso, por oito dias, por negligência no serviço, por ordem do Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira. O caso foi parar no Comando da Divisão do 1º Distrito Naval, que pela Ordem do Dia nº 266, de 4 de outubro de 1876, determinou seu desembarque, que ocorreu no dia seguinte.

Todas as punições disciplinares infligidas aos maquinistas por atos cometidos no navio, com exceção do entrevero entre Porfírio e Manoel Justino, estavam relacionadas com o desempenho das suas funções técnicas. Além disso, foram julgadas no período em que Archibald Geary foi o primeiro-maquinista/chefe de máquinas e o Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira foi o comandante, o que demonstra certa aproximação entre os dois no sentido de aplicar o sistema disciplinar em vigor no âmbito das máquinas. Exceto Antonio Serqueira, que recebeu uma punição disciplinar por ordem externa, nenhum outro maquinista foi punido durante os outros comandos. Se for certo que os comandantes dependiam das informações do maquinista mais antigo para atuarem disciplinarmente sobre o pessoal das máquinas, é igualmente certo que os maquinistas tinham conhecimento do sistema disciplinar no qual estavam inseridos e buscavam estratégias de autoproteção em conjunto. De qualquer forma, depois do Decreto nº 6.386 que permitiu o acesso dos maquinistas de 2ª classe à praça d'armas nenhum outro maquinista foi punido, inclusive enquanto Archibald Geary se manteve como responsável pelo setor. A partir desse momento, o fluxo de informações não dependeria somente de um homem. Esta nova situação, onde os mais antigos maquinistas foram cooptados para o convívio dos oficiais da Armada, influenciou nas

punições aplicadas aos elementos mais subalternos do setor, ou seja, foguistas e carvoeiros, como veremos mais adiante.

### 2.3 Oficiais marinheiros e outras praças

Neste conjunto de embarques estavam registrados os indivíduos subalternos intermediários dos corpos da Marinha e os que exerciam funções específicas a bordo, como o pessoal da cozinha. No período analisado, verificamos 55 embarques, conforme o quadro a seguir.

QUADRO 12

Grupo	Quantidade	Percentual
Praças do Corpo de Oficiais Marinheiros	27	49,09%
Praças do Corpo de Fazenda	8	14,55%
Enfermeiros do Corpo de Saúde	9	16,36%
Companhia de Artífices	7	12,73%
Cozinha	4	7,27%
Total	55	100%

Vimos as trajetórias de três indivíduos que exerciam funções na cozinha. Dois que embarcaram no dia da Mostra de Armamento e o Grumete da Marinhagem João Damasceno, que foi nomeado pelo Comando da Divisão do 1º Distrito Naval para exercer a função de ajudante de cozinheiro, sendo nomeado cozinheiro pelo comandante, após o desembarque de Aprígio de Sousa.

Em 18 de maio de 1879, José Gomes dos Prazeres<sup>61</sup> se apresentou a bordo da Corveta *Trajano*, no porto de Montevidéu para servir como ajudante de cozinheiro e teve praça por ordem do comandante na mesma data. Desembarcou no porto do Rio de Janeiro, em 4 de julho de 1879, por ordem do Quartel-General da Marinha.

Tudo indica que naquele momento não havia requisitos legais para o exercício dessa função, de modo que o acesso era dado pelo arbítrio das autoridades e do próprio comandante do navio, conforme a necessidade do serviço. No segundo caso, parece que, ao chegar à Corte, o Quartel-General da Marinha determinava alguns desembarques para que a lotação do navio se enquadrasse no limite de pessoal permitido. Se por um lado essas admissões permitiam ao comandante sanar

<sup>61</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4699 – 5º Livro de Socorros dos Oficiais.

necessidades imediatas do serviço, por outro, indivíduos sem condições de pagar uma passagem de navio para se deslocarem de um ponto a outro, poderiam ver na Armada Imperial uma forma de se deslocarem trabalhando. Nesse sentido, é possível que os Livros de Socorros apresentem mais histórias individuais que as que foram registradas nos Livros Mestres.

Quanto aos integrantes da Companhia de Artífices, consta o embarque de seis carpinteiros e um calafate no período considerado. Esta companhia estava vinculada ao Arsenal de Marinha da Corte, cujo inspetor era um oficial-general da Armada, e tinha como comandante um dos três ajudantes da inspeção, que deveriam ser oficiais superiores da Armada. Era composta por um primeiro-sargento, dois segundos-sargentos, oito cabos e 95 soldados, que poderiam embarcar nos navios da Armada como operários. Em casos extraordinários, admitia-se a contratação de extranumerários, como foi o caso do Carpinteiro de 1ª Classe Paulino Joaquim Garça Torta<sup>62</sup> que foi contratado, em 10 de janeiro de 1874, para servir a bordo da Corveta *Trajano* por um ano, tendo desembarcado em 19 de agosto para gozar dois meses de licença a fim de ir à Província de Alagoas para tratar de negócios pessoais; e do Carpinteiro de 3ª Classe, servindo de 1ª, João Pedro Arruda<sup>63</sup>, que embarcou em 27 de junho de 1877, permanecendo nessa condição até o fim do contrato, quando foi recontratado como carpinteiro de 2ª classe em 1º de fevereiro de 1878.

O Decreto nº 2.583,<sup>64</sup> de 30 de abril de 1860, que reorganizou os Arsenais de Marinha do Império, determinava assim a forma de punição das praças desta companhia.

Art. 119. As praças das Companhias de Artífices, pelas deserções e crimes militares que commetterem, quando em serviço no Arsenal, serão castigadas correccionalmente, ou processadas e julgadas conforme a gravidade do

---

<sup>62</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4703 – 1º Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>63</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4698 – 4º Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>64</sup> **Decreto nº 2.583, de 30 de abril de 1860.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decree/1824-1899/decreto-2583-30-abril-1860-556463-publicacaooriginal-76505-pe.html> >. Acesso em: 27 abr. 2013.

delicto, segundo o Regulamento e Artigos de Guerra de Infantaria do Exercito.

Este artigo causava dúvidas aos comandantes das companhias no que se refere a sua execução, motivando consultas que foram esclarecidas em 16 de março de 1867, pelo Decreto nº 3.813,<sup>65</sup> que derogou este artigo e declarou como as praças das companhias deveriam ser punidas em suas faltas e delitos.

Conformando-Me pela Minha Imperial Resolução de 5 de janeiro ultimo com o Parecer, que a Secção dos Negocios da Justiça do Conselho de Estado expendeu em Consulta de 12 de dezembro do anno passado, sobre a duvida do Commandante das Companhias de Artifices Militares do Arsenal de Marinha a respeito do modo como deve executar-se o art. 119 do Decreto nº 2583, de 30 de abril de 1860, que manda applicar aos ditos Artifices o disposto no Regulamento e artigos de guerra de Infantaria do Exercito pelas deserções e crimes militares, que commetterem quando em serviço no Arsenal, Hei por bem, Derrogando aquelle artigo, Declarar que as praças das mencionadas Companhias não estão sujeitas ás leis militares da Armada, e muito menos ao Regulamento especial do Corpo de Imperiaes Marinheiros, e que, além das penas em que possão incorrer, segundo o direito commum, são puniveis em suas faltas e delictos com baixa, expulsão do serviço do Estado e recrutamento nas condições legaes para os corpos e navios da mesma Armada.

Assim, o Decreto nº 5.622,<sup>66</sup> de 2 de maio de 1874, que reorganizou novamente os arsenais incorporou a mudança.

Art. 177. As praças das companhias de Artifices, pelas deserções e crimes militares que commetterem ou por faltas, que praticadas no serviço do Arsenal revelem má conducta, serão punidas correccionalmente, e, segundo a gravidade do delicto, passadas para os corpos de Marinha se não tiverem isenção legal, devendo nelles servir pelo mesmo tempo dos recrutados.

Ou seja, uma das punições previstas para o mau comportamento dos artífices que não tivessem alguma isenção, era o desligamento da companhia com imediata transferência para os corpos de Marinha, que não poderiam ser outros senão o Corpo de Imperiais Marinheiros e o Corpo de Infantaria da Marinha, cujos regulamentos disciplinares previam a aplicação de castigos corporais.

<sup>65</sup> **Decreto nº 3.813, de 16 de março de 1867.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1824-1899/decreto-3813-16-marco-1867-553952-publicacaooriginal-72291-pe.html> >. Acesso em: 27 abr. 2013.

<sup>66</sup> **Decreto nº 5.622, de 2 de maio de 1874.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1824-1899/decreto-5622-2-maio-1874-550298-publicacaooriginal-66045-pe.html> >. Acesso em: 27 abr. 2013.

De fato, os artífices que passaram pelo navio mantiveram-se dentro do que era esperado pelo sistema disciplinar, comportando-se de maneira tal que não sofreram nenhuma punição disciplinar.

Entretanto, no que se refere ao artigo 177 supracitado, pudemos perscrutar o caminho do capixaba pardo Marcos Alves Pereira.<sup>67</sup> Em 1872, fazia parte da Companhia de Artífices, e talvez, por um mau comportamento que não podemos precisar, foi remetido para a Companhia de Aprendizes-Marinheiros da Corte em 28 de junho de 1872, tendo assentado praça no Corpo de Imperiais Marinheiros em 22 de dezembro do mesmo ano, tendo 14 anos de idade. Após passar pela Corveta *Bahiana* e pelo Vapor *Ypiranga*, embarcou na Corveta *Trajano* em 25 de agosto de 1873 como grumete. Não sabemos suas contravenções anteriores, mas um mês depois de embarcar, já com 15 anos, sentiu o estalar de 50 chibatadas no mesmo dia, por ordem do Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira, em desacordo com o artigo nº 80 dos de Guerra, por ter dormido no plantão. Passou a 3ª classe em 12 de abril de 1875. Em 18 de abril de 1877, por decisão do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, voltou a ser castigado com 25 chibatadas por faltar ao quarto de serviço. Por ordem deste comandante, em 20 de agosto, recebeu mais 25 chibatadas por ter respondido “de maos modos” ao oficial de quarto, e em 27 de novembro, mais 25 chibatadas por ter brigado com um camarada seu. Ao término do período analisado nesta pesquisa, continuava embarcado no navio.

Quanto aos enfermeiros, praças do Corpo de Saúde da Armada, a Corveta *Trajano* não recebeu este profissional quando ocorreu a Mostra de Armamento, permanecendo assim por três meses, quando então, o Segundo-Cirurgião Galdino Cícero de Magalhães encaminhou ao Capitão de Fragata João Antonio Alves

---

<sup>67</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4691 – 1º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

Nogueira, comandante do navio, um ofício,<sup>68</sup> datado de 16 de outubro de 1873, com o seguinte teor:

Achando-se este navio sem um enfermeiro, e sendo de grande necessidade a existencia de um homem entendido em tal serviço; visto não só elevar-se o numero dos doentes, em consequência dos trabalhos da Corveta *Trajano*, mas ainda por ser tal serviço mal preenchido por Imperiais Marinheiros, apresso-me em levar ao conhecimento de V. S<sup>a</sup>. para resolver segundo melhor entender.

Galdino reclamava do desempenho dos imperiais marinheiros que estavam executando uma função para a qual não estavam qualificados, e por isso, solicitava uma praça do corpo. Além disso, o cirurgião deixou transparecer que a rotina de trabalho estava intensa e, por conseguinte, o número de doentes ter-se-ia elevado.

Ele se referia aos esforços que o comandante estava exigindo da tripulação para prontificar o navio no período entre a Mostra de Armamento e a experiência de máquinas, que só ocorreria em 28 de fevereiro de 1874, de modo que podemos verificar vários ofícios<sup>69</sup> do comandante ao Ajudante-General da Armada, Joaquim Raymundo de Lamare, com o mesmo teor:

Participo a V. Ex<sup>a</sup>. que em consequencia de ser preciso ter empregado toda a guarnição em serviço urgente a bordo deste navio, não posso mandar hoje praças do destacamento de Imperiaes Marinheiros ao exercício em Willegaignon.

Quanto ao documento apresentado por Galdino, o comandante anexou ao Ofício nº 112<sup>70</sup> no mesmo dia e encaminhou ao ajudante.

Remettendo a V. Ex<sup>a</sup>. o officio que me dirigio o Cirurgião deste navio, em que elle solicita a vinda de Enfermeiro para bordo, vou rogar a V. Ex<sup>a</sup> se digne resolver como julgar conveniente.

O ritmo de trabalho imposto pelo Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira não era algo questionável, nem por Galdino e nem pelo Ajudante-General da Armada, mesmo que disso resultasse a elevação do número de doentes. O mais importante era a prontificação do navio, de modo que a solução para o problema

---

<sup>68</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. IIIM 645 – Offícios do Comandante da Corveta *Trajano* – 1873-1888.

<sup>69</sup> *Ibidem*.

<sup>70</sup> *Ibidem*.

apresentado era simples: embarcar um enfermeiro para cuidar dos doentes. E assim foi feito.

Seguindo o tramite burocrático, provavelmente, o ajudante-general acionou o Cirurgião-mor da Armada, que determinou ao diretor do Hospital de Marinha da Corte a indicação de um enfermeiro para servir na Corveta *Trajano*, cumprindo o artigo 22 do Decreto nº 1.981, já citado.

Art. 22. A Companhia dos Enfermeiros terá o seu quartel no Hospital de Marinha da Côte, e ficará, como as demais praças d'este Estabelecimento, sob a administração e ordens immediatas do respectivo Director, que proporá ao Cirurgião mór os que devão ser nomeados para embarcar.

Assim, em 22 de outubro de 1873, o Segundo-Enfermeiro Miguel Monteiro<sup>71</sup> embarcou no navio, tendo sido promovido a primeiro-enfermeiro em 14 de março do ano seguinte. Daí por diante, o navio permaneceu sempre com um enfermeiro na guarnição durante o período pesquisado.

O ambiente de trabalho no serviço de saúde do navio, sob o comando do Capitão de Fragata João Antonio Alves Nogueira, não parece ter agradado ao Primeiro-Enfermeiro João Galdino da Costa Marques,<sup>72</sup> que tendo sido nomeado pelo Cirurgião-mor da Armada, o chefe do Corpo de Saúde, para embarcar, apresentou-se em 25 de maio de 1875 e desertou no mesmo dia.

Em substituição foi enviado o Primeiro-Enfermeiro Manoel da Paixão,<sup>73</sup> em 12 de junho do dito ano. Não consta nenhuma punição disciplinar aos enfermeiros no comando de João Antonio, mas parece que Manoel não tinha uma boa conduta. Quatro dias depois do Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira assumir o comando, Manoel da Paixão desembarcou “por ordem superior” em 12 de novembro de 1875 para o Encouraçado *Brasil*, e no dia seguinte retornou para a *Trajano* pela mesma “ordem superior”.

---

<sup>71</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4703 – 1º Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>72</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4704 – 2º Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>73</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4704 – 2º Livro de Socorros dos Oficiais. Série Marinha. XVIIM 4697 – 3º Livro de Socorros dos Oficiais.



Se havia algum problema com o comportamento de Manoel, é provável que o Comandante do *Brasil*, que certamente era mais antigo, tenha argumentado com o Comando da Divisão que cada comandante deveria resolver os problemas de pessoal do seu navio e não transferi-los para os outros, ou qualquer coisa parecida, e de fato Manoel retornou.

O certo é que no seu segundo embarque, seus problemas começaram. Em 5 de junho de 1876, foi preso em ferros, por ordem do Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira, por um dia, por excesso de embriaguez e insubordinação. Ao que parece, a prisão em ferros era o recurso adotado por alguns comandantes para imobilizar os embriagados, sendo depois punidos com outras penas, mas nem todos agiam assim. Em 29 de julho de 1877, já sob o comando do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, foi preso no camarote, sob a vigilância de uma sentinela, por embriagar-se e desrespeitar o Primeiro-Tenente José Lopes Pereira Bahia Júnior, o oficial de serviço na ocasião. Ao que parece, o comandante não quis aplicar o mesmo castigo que o seu antecessor, pois o Decreto nº 1.981 não estipulava formas de punição, embora equiparasse os enfermeiros a cabos, de modo que seu antecessor não errou ao prendê-lo em ferros. A única menção a forma de punição se dá no artigo 15, que não envolve os enfermeiros.

Art. 15. O Cirurgião mór no exercicio de suas attribuições disciplinares poderá prender qualquer Official do Corpo de Saude durante tres dias, no maximo, em algum Quartel ou Hospital, e reprehendel-o verbalmente, por Officio, ou em ordem do Corpo.

Poderá tambem licenciar até oito dias qualquer dos ditos Officiaes, não estando embarcado, ou empregado debaixo de ordens immediatas de outra autoridade.

A mesma attribuição, com a mesma clausula, compete fóra da Côrte aos Delegados do Cirurgião mór, ou Chefes do serviço de Saude a respeito dos Cirurgiões, que se acharem sob sua immediata autoridade.

Nesse sentido, o comandante determinou a prisão no camarote e submeteu o caso ao Comandante da Divisão do 1º Distrito Naval, que determinou, em 4 de agosto, que Manoel deveria completar oito dias de prisão e um mês de impedimento a bordo por ter desrespeitado o oficial de serviço. Não chegou a completar a pena de

impedimento, pois desembarcou em 23 do mesmo mês, por ordem do Comandante da Divisão do 1º Distrito Naval, para o Transporte *Werneck* que certamente, pelo tipo do navio, seu comandante era mais moderno que Felipe Firmino Rodrigues Chaves.

Os demais enfermeiros passaram pela *Trajano* sem sofrerem punições disciplinares.

Quanto às praças do Corpo de Fazenda, embarcaram dois escreventes e seis fiéis no período considerado; nenhum extranumerário, embora fossem admitidos. Segundo o Decreto nº 4.542-A,<sup>74</sup> de 30 de junho de 1870, que reorganizou o serviço de fazenda nos navios da Armada, os escreventes deveriam realizar a escrituração dos documentos que não eram responsabilidade dos oficiais de fazenda.

Art. 162. O expediente de bordo, não mencionado no presente regulamento, será feito pelo Escrevente, ou na falta deste por uma praça da confiança do Commandante, nunca pelo Official de Fazenda.

Pelo Decreto nº 4.173, já citado, os fiéis eram os auxiliares diretos dos oficiais de fazenda em tudo o que diz respeito à parte administrativa do navio, e pelo artigo 25 daquele decreto ficou estipulada a forma de punição.

Art. 25. Os fieis ficão sujeitos ao fôro civil.  
Nas faltas de disciplina, porém, serão punidos com prisão, privação de licença e desconto da gratificação, não excedendo á um quinto em cada mez. Estas penas só poderão ser impostas pelo commandante, e deverãõ ser notadas no livro competente.  
Poderãõ igualmente ser suspensos, á requisição escripta e justificada do official de fazenda, e desembarcados no porto que o commandante vulgar conveniente.

Entretanto, o Decreto nº 3.237,<sup>75</sup> de 22 de março de 1864 equiparou-os aos oficiais marinheiros e igualou a forma de punição a partir de uma representação de proposta pelos próprios fiéis.

Tomando em consideração o que representarão alguns Fieis de 1ª e 2ª Classe do Corpo dos Officiaes de Fazenda da Armada Nacional e Imperial, e as ponderações feitas pelo Conselho Naval em Consulta nº 801, de 5 fevereiro proximo findo, Hei por bem Declarar que aos Fieis da 1ª Classe compete a

<sup>74</sup> **Decreto nº 4.542-A, de 30 de junho de 1870.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4542-a-30-junho-1870-552983-publicacaooriginal-70613-pe.html> >. Acesso em: 27 abr. 2013.

<sup>75</sup> **Decreto nº 3.237, de 22 de março de 1864.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1824-1899/decreto-3237-22-marco-1864-554825-publicacaooriginal-73780-pe.html> >. Acesso em: 27 abr. 2013.

graduação de Mestre de 1ª Classe; e aos de 2ª Classe a de Mestre de 2ª Classe; e que consequentemente lhes é applicavel a disposição do Art. 5º do Decreto nº 3.208, de 24 de dezembro de 1863, como já se determinou a respeito dos Machinistas no Art. 25 do Regulamento nº 3.186 de 18 de novembro do mesmo anno.

Nenhuma praça do Corpo de Fazenda foi punida pelos comandantes por contravenções cometidas a bordo. No entanto, o Fiel Sabino Bento de Aquino,<sup>76</sup> que embarcou em 11 de abril de 1875, provocou uma assuada em 25 de outubro durante o recebimento de carne no distrito, de modo que o assunto chegou aos ouvidos do Barão de Ivinheima, o qual determinou em 28 de dezembro que o comandante do navio, o Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira, descontasse a quarta parte da gratificação do fiel e o privasse de oito dias de licença.

Segundo Caminha, o Corpo de Officiaes Marinheiros foi instituído em 1857 e “pela primeira vez (...), teve-se constituído em um Corpo uma classe subalterna intermediária, com um Regulamento próprio estabelecendo direitos e deveres” (MEIRELES DA SILVA, p.79-80 *apud* CAMINHA, 2002, p.45). No período considerado, este corpo estava regulado pelo Decreto nº 3.208,<sup>77</sup> de 24 de dezembro de 1863, e seu primeiro artigo definia sua composição.

Art. 1º O Corpo de Officiaes Marinheiros para o serviço dos navios da Armada será composto do seguinte pessoal:  
12 Mestres de 1ª classe;  
30 Ditos de 2ª classe; e  
50 Guardiães.

O mesmo decreto previa a contratação de extranumerários, nacionais ou estrangeiros, em caso de necessidade. Da sua composição, seriam tirados os mestres e contramestres dos navios da Armada, recorrendo-se, somente na falta destes, aos extranumerários.

A forma de punição estava assim equiparada:

Art. 5º Os Officiaes Marinheiros das differentes classes, e os extranumerarios a que refere-se o art. 31, continuarão sujeitos á legislação

<sup>76</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIIM 4704 – 2º Livro de Socorros dos Officiaes.

<sup>77</sup> **Decreto nº 3.208, de 24 de dezembro de 1863.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3208-24-dezembro-1863-555393-publicacaooriginal-74613-pe.html> >. Acesso em: 27 abr. 2013.

penal e do processo em vigor na Marinha; ficando, porém, isentos do castigo da golilha, prisão em ferros, e no porão, os mestres de 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe, e os guardiães que temporariamente exerceram as funções de mestres, substituindo-se, para uns e outros, taes penas correccionaes pelas de prisão no alojamento e detenção a bordo.

No artigo 12 deste decreto se definia a preferênciã da origem dos integrantes do corpo pelos imperiaes marinheiros, mas o artigo 16 não afastava a possibilidade de inclusão de outros corpos de Marinha.

Art. 12. As praças do Corpo de Imperiaes Marinheiros serão preferidas no preenchimento das vagas que se derem na classe dos guardiães do Corpo de Officiaes Marinheiros, uma vez que satisfação as condições estabelecidas no presente Regulamento.

Art. 16. As praças de marinhagem e Corpos de marinha, que forem nomeadas para alguma das classes do Corpo de Officiaes Marinheiros, serão desligadas daquelles, e obrigadas a completar neste o prazo de serviço que alli ainda lhes faltava preencher.

O chefe do corpo era o inspetor do Arsenal de Marinha da Corte, e seu ajudante era o patrão-mor do Arsenal. Ao inspetor cabia a nomeação e a escolha dos indicados para embarcar nos navios e realizar outras comissões.

Os 27 embarques desse corpo na Corveta *Trajano*, se dividiram em: três mestres de 1<sup>a</sup> classe, três mestres de 2<sup>a</sup> classe, dois guardiões servindo de mestre, um guardião servindo de mestre que foi promovido a mestre de 2<sup>a</sup> classe durante o embarque, um guardião extranumerário servindo de mestre, um guardião do corpo e 16 guardiões extranumerários. Estes últimos indicam a existência de dificuldades que o chefe do Corpo de Officiaes Marinheiros tinha para prover pessoal necessário ao embarque nos navios da Armada, de modo que, embora existisse a preferênciã por seleccionar este pessoal entre o Corpo de Imperiaes Marinheiros, podemos identificar, através dos registros, duas soluções aparentes: a primeira era seleccionar imperiaes marinheiros dos navios para serem guardiões nos mesmos navios, ou seja, o militar que estava sujeito aos castigos corporais passava a ser o executor dos castigos; a segunda, em função dessa prática, era a seleção dos imperiaes marinheiros feita pelo próprio comandante do navio, submetendo sua escolha à Secretaria de Estado, que por sua vez repassava a

decisão ao agente controlador, que era o próprio inspetor do Arsenal de Marinha da Corte, o qual, no caso da Corveta *Trajano*, endossou todas as propostas nesse sentido.

Em qualquer caso, afirmar que existia a possibilidade dos guardiões não cumprirem suas funções, entre elas a aplicação das chibatadas, conforme a forma que o comandante do navio considerava adequada, com base nas supostas relações de amizade provenientes do convívio entre os imperiais marinheiros, seria uma hipótese infundada, caso não verificássemos os registros das punições dos oficiais marinheiros. Primeiramente, vejamos as trajetórias dos guardiões selecionados que serviram, anteriormente, na Corveta *Trajano* na condição de imperiais marinheiros.

Um dos guardiões servindo de mestre foi Porfírio Manoel Lopes,<sup>78</sup> um baiano pardo que provavelmente tinha 12 anos quando ingressou na Marinha,<sup>79</sup> e embarcou no navio em 17 de julho de 1873 como marinheiro de 2<sup>a</sup> classe. Em 24 e 25 de novembro sentiu o estalar de 50 chibatadas em suas costas, 25 por dia, por determinação do Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira, por ter se insubordinado contra o mestre do navio. Independente da insubordinação, foi promovido a 1<sup>a</sup> classe em 1<sup>o</sup> de agosto de 1874 e desembarcou para o Quartel do Corpo de Imperiais Marinheiros em 25 de fevereiro de 1876, tornando a embarcar como guardião em 7 de março, por ter sido nomeado para o Corpo de Oficiais Marinheiros pelo inspetor do Arsenal de Marinha da Corte em 3 de fevereiro.

Em 31 de maio, como já vimos, Porfírio Manoel Lopes deu uma bofetada no Maquinista de 2<sup>a</sup> Classe Manoel Justino Alvares de Lima Soromenho<sup>80</sup> e, por isso, foi preso a ferros no mesmo dia ficando nessa condição por dez dias, por ordem do Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira.

---

<sup>78</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4691 – 1<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros. XVIIM 4697 – 3<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais. XVIIM 4698 – 4<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>79</sup> Explicamos, anteriormente, os cuidados que se deve ter em considerar a idade registrada nos Livros de Socorros, em função da possibilidade do registro ter ocorrido com base na primeira idade indicada na Caderneta Subsidiária do Livro de Socorro ou no simples registro da idade real no ato do embarque.

<sup>80</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4697 – 3<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais.

Tudo indica que o Guardião Porfírio Manoel Lopes tinha o hábito de se fazer respeitar no desempenho das suas funções marinheiras pelo uso da agressão, ou não aturava desaforos dos ex-companheiros. Em 7 de julho de 1876 foi preso em ferros por dez dias, por ter “mais uma vez” espancado um imperial marinheiro. Não há registro desse outro espancamento, indicando que o Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira relevou a agressão anterior até se sentir impelido a tomar uma ação. Afinal, somente o comandante poderia determinar uma punição corporal.

A despeito da sua conduta, parece que o trabalho de Porfírio foi apreciado. Ele desembarcou em 16 de junho de 1877 e retornou no mesmo dia, após ser nomeado pelo inspetor do Arsenal para embarcar como guardião servindo de mestre. Não sofreu mais nenhuma punição até o seu desembarque em 13 de setembro.

Valdivino do Rego Barros<sup>81</sup> embarcou em 17 de julho de 1873 como marinheiro de 2ª classe, foi promovido a 1ª classe em 1º de agosto de 1874 e nomeado como guardião extranumerário em 3 de dezembro do dito ano pelo inspetor do Arsenal. Não consta sua promoção a cabo, mas foi promovido a furriel em 19 de junho de 1877. Em 15 de junho de 1878, foi nomeado pelo Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves para exercer as funções de mestre, ficando esta nomeação dependendo da aprovação da Secretaria de Estado. Assim, o inspetor do Arsenal endossou a sugestão em 29 de setembro. Não sofreu nenhuma punição até o seu desembarque em 1º de fevereiro de 1879, quando retornou para o quartel do corpo.

Entre os 16 guardiões extranumerários, três serviram no navio na condição de imperiais marinheiros.

Silvano José dos Passos,<sup>82</sup> um baiano pardo que provavelmente tinha 15 anos quando ingressou na Marinha, era marinheiro de 3ª classe quando se apresentou na

---

<sup>81</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4691 – 1º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros. XVIIM 4704 – 2º Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>82</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4691 – 1º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros. XVIIM 4699 – 5º Livro de Socorros dos Oficiais.

Corveta *Trajano* em 17 de julho de 1873, foi promovido a 2<sup>a</sup> classe em 29 de agosto do mesmo ano. Em 11 de outubro, foi castigado com cem chibatadas no mesmo dia, em desacordo com o artigo n<sup>o</sup> 80 dos de Guerra, por ordem do Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira, por ter furtado um relógio de um camarada seu. Em 8 de novembro de 1874, ausentou-se indo a terra em serviço no 3<sup>o</sup> escaler do qual era patrão, e apresentou-se no quartel do corpo no mesmo dia. Não sabemos se foi punido no quartel, mas retornou para a *Trajano* em 23 de novembro. Foi promovido a 1<sup>a</sup> classe em 12 de abril de 1875 e a cabo em 21 de março de 1876. Em 1<sup>o</sup> de maio foi preso em ferros por oito dias, por morosidade demasiada na execução dos serviços; em 29 de maio, novamente foi preso em ferros por três dias, por dar com um chicote de cabo em uma praça; e 13 dias depois, voltou para a prisão em ferros, sem informação de soltura, por ter espancado uma praça do navio. Essas três punições foram determinadas pelo Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira. Se Silvano já espancava as outras praças, é provável que tivesse uma constituição robusta própria para a vida no mar, o que era exigido pelo decreto que instituiu o Corpo de Oficiais Marinheiros, no entanto, conforme o mesmo decreto, seu comportamento não poderia ser considerado bom, mas parece que isso não foi um fator condicionante. Sendo cabo, foi nomeado pelo inspetor do arsenal para servir como guardião extranumerário em 27 de dezembro de 1877, sem ao menos ter desembarcado do navio. Em 9 de setembro do ano seguinte, foi preso no camarote por sete dias, por determinação do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, sem deixar de fazer o serviço que lhe competia, por ter desatendido ao oficial de quarto na ocasião de uma manobra. Foi promovido a furriel do Corpo de Imperiais Marinheiros em 25 de janeiro de 1879 e desembarcou em 2 de julho do dito ano para realizar sua baixa. Coincidentemente, Silvano embarcou e desembarcou exatamente nas datas do período principal desta pesquisa.

Gaudêncio da Purificação<sup>83</sup> embarcou como marinheiro de 1ª classe em 1º de maio de 1874, porém adoeceu e foi internado na Enfermaria do Pará em 15 de março de 1875, onde permaneceu baixado até se recuperar, de modo que a *Trajano* suspendeu quatro dias depois retornando à Corte. Provavelmente, após a sua recuperação, embarcou em outro navio com destino ao Rio de Janeiro. Em 26 de outubro, encontrava-se no quartel do corpo, onde foi promovido a cabo e embarcou no navio no mesmo dia. Foi nomeado guardião extranumerário pelo inspetor do Arsenal em 2 de novembro do dito ano e desembarcou sem sofrer nenhuma punição em 19 de março de 1876.

Ignacio José do Nascimento,<sup>84</sup> um pernambucano pardo que deveria ter 34 anos no momento que entrou para a Marinha, embarcou na Corveta *Trajano* em 4 de maio de 1874 como marinheiro de 2ª classe, foi promovido a 1ª classe em 21 de março de 1876. Desembarcou em 26 de fevereiro de 1877 para a Corveta *Vital de Oliveira* e retornou em 23 de fevereiro de 1878. Em 12 de maio do dito ano, juntamente com o Marinheiro de 3ª Classe José Joaquim da Silva,<sup>85</sup> com o Marinheiro de 1ª Classe Antonio João<sup>86</sup> e com o Carpinteiro de 2ª Classe contratado João Pedro Arruda,<sup>87</sup> foram elogiados pelo Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, recebendo o seguinte registro:

Foi elogiado em ordem do commando nº 4 de 12 de maio de 1878, por ter salvado, com risco de sua vida, ao Imperial Marinheiro de 3ª Classe Benjamim Cotrim da Silva que cahira ao mar d'uma portinhola de vante, achando-se esta Corveta velejada na Lat 8º15' e Long 34º30' O Gw, havendo saltado espontaneamente ao pequeno escaler da pôpa (quatro remos) e com presteza tal que, atravessada a Corveta, já se havia feito ao mar aquella fragil embarcação, muito concorrendo com sua intrepidez e alacridade para salvar a um seo camarada, dando um brilhante exemplo de coragem e abnegação.

<sup>83</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4691 – 1º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros. XVIIM 4692 – 3º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros. XVIIM 4697 – 3º Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>84</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4691 – 1º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros. XVIIM 4692 – 3º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros. XVIIM 4699 – 5º Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>85</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4664 – 2º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>86</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4691 – 1º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>87</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4698 – 4º Livro de Socorros dos Oficiais.



Bordo da Corveta *Trajano* em viagem de instrução, quatorze de maio de mil oitocentos setenta e oito.

Em 15 de junho de 1878, Ignacio foi nomeado pelo comandante para servir de guardião, cuja nomeação ficou dependendo da aprovação da Secretaria de Estado, tendo sido confirmado como guardião extranumerário pelo inspetor do Arsenal em 23 de julho. Em 5 de dezembro, o Comandante Felipe Firmino Rodrigues Chaves o suspendeu das funções por não ser enérgico com as praças. No seu registro do Livro de Socorros consta o seguinte:

Suspensão das funções de Guardião em cinco de dezembro de mil oitocentos setenta e oito, por falta de energia para com as praças do convés, durante diversas fainas dos quartos, mostrando-se refractário as continuadas advertências do Senhor Commandante a tal respeito, inhabilitando-o portanto para exercer aquelle emprego.

Dias depois, o comandante mandou registrar o seguinte:

Esta praça tendo cumprido durante a viagem o castigo de suspensão que lhe foi imposta pela falta de regularidade no cumprimento de seus deveres, se declara que nem por isso lhe importará prejuízo nos seus vencimentos ficando somente firmada a pena nos estímulos de actividade e rito que deve empregar pelo serviço nacional.

Ignacio voltou a exercer as funções guardião em 12 de dezembro. Foi promovido a cabo do Corpo de Imperiais Marinheiros em 19 de janeiro de 1879 e permaneceu na função após o comandante ter sido suspenso do comando.

Entre os oficiais marinheiros que não serviram na *Trajano* como imperiais marinheiros, o quadro das punições não foi muito era diferente.

O Guardião extranumerário Augusto Ferreira de Andrade<sup>88</sup> embarcou em 1<sup>o</sup> de abril de 1874. Em 3 de setembro foi preso pelo Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira por ter espancado uma praça da guarnição a bordo. O caso foi parar no Quartel-General da Marinha que, pela Ordem do Dia nº 194 de 26 de setembro do dito ano, determinou a sua soltura, após 23 dias de prisão, e o seu desembarque, que ocorreu dois dias depois.

---

<sup>88</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIIM 4704 – 2<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais.

O Mestre de 2<sup>a</sup> Classe Manoel José Soares<sup>89</sup> embarcou em 11 de março de 1876 e, em 7 de junho, foi preso no camarote, por dois dias, pelo Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira, por ter respondido inconvenientemente ao imediato do navio, o Capitão-Tenente Antonio Severiano Nunes. Manoel não foi punido novamente até o seu desembarque em 12 de abril de 1877.

Em 15 de março de 1876, embarcou o Guardião extranumerário Marciano Pinto da Trindade.<sup>90</sup> Em 22 de abril, o Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira determinou que ele fosse preso em ferros, por dois dias, por ter sido considerado muito negligente e moroso no cumprimento dos seus deveres. Desembarcou em 4 de janeiro de 1877 sem receber outras punições.

O Guardião extranumerário Francisco de Almeida<sup>91</sup> embarcou em 18 de julho de 1877 e, 17 dias depois, foi preso no camarote, por 24 horas, pelo Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, por faltar ao cumprimento dos seus deveres de guardião de serviço, tendo consentido a má execução do serviço pelas praças do convés sem dar parte ao oficial de serviço e por permitir que pusessem peças de roupas para secar sobre o toldo do convés. Podemos até imaginar a reação do comandante ao ver algumas ceroulas, entre outras peças, penduradas no toldo do navio da Armada Imperial sob o seu comando.

Anastácio José Antonio<sup>92</sup> embarcou como guardião extranumerário em 21 de novembro de 1877 e foi preso no camarote por 24 horas três dias depois, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, por se apresentar embriagado a bordo. No dia seguinte, foi preso em ferros, por oito dias, por continuar se embriagando a bordo. Tendo sido aliviado dos ferros, ficou impedido a bordo, sem fazer qualquer tipo de serviço, por ter sido considerado desprovido de forma moral.

---

<sup>89</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4697 – 3<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>90</sup> *Ibidem*.

<sup>91</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4698 – 4<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>92</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4699 – 5<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais.

Desembarcou no dia 6 de dezembro, por ordem do Comando do 1º Distrito Naval, em virtude do seu mau comportamento a bordo.

Em 8 de fevereiro de 1878, ocorreu o embarque do Guardião extranumerário Antonio dos Santos.<sup>93</sup> Em 8 de setembro, respondeu e replicou insubordinadamente ao Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves na tolda, e por isso, foi preso em ferros no porão por quatro dias e suspenso de suas funções. Após a soltura, ficou preso no camarote por mais três dias, porém exercendo suas funções. Em 3 de dezembro, foi suspenso novamente das funções com o seguinte registro:

Suspenso das funções de guardião por continuar a dar maos exemplos á guarnição, respondendo inconvenientemente às admoestações que lhe são feitas em ação de serviço, patenteando não só ignorância no cumprimento de seus deveres militares mas ainda (...) espirito mau subordinado. Bordo da Corveta *Trajano*, em viagem de instrução, tres de dezembro de mil oito centos setenta e oito.

Antonio dos Santos desembarcou 15 dias depois.

O Mestre de 2ª Classe Antonio Conrado Ferreira Braga<sup>94</sup> embarcou em 8 de março de 1878 e logo começaram os atritos com o Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves. Onze dias depois do seu embarque, em viagem, o pau da bujarrona<sup>95</sup> se partiu, e por ocasião do reparo, Antonio Conrado deu parte de doente, de modo que o reparo teve que ser coordenado pelo oficial de quarto, enquanto o comandante teve que assumir a manobra do navio no passadiço. O comandante considerou que o mestre não desenvolveu toda a atividade esperada e a perícia inerente ao seu cargo e, por isso, repreendeu Antonio Conrado e mandou registrar o caso nos seus assentamentos. Em 27 de abril, foi impedido de ir a terra por 18 dias, por ter sido considerado que desempenhava mal o serviço de arriar o mastaréu do velacho<sup>96</sup> do navio, pois deixou arriado na água alguns dos chicotes dos brandais, os estais do

<sup>93</sup> *Ibidem*.

<sup>94</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4699 – 5º Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>95</sup> Mastro localizado na parte dianteira do navio, chamada de proa, no sentido longitudinal em relação ao casco, e que tem a função de manter esticada, ou melhor, esticada, uma pequena vela triangular chamada bujarrona.

<sup>96</sup> Mastaréu é a parte do mastro que se encontra acima do mastro real. Diz-se do velacho quando se refere ao mastro que se encontra mais próximo da proa. Os outros termos náuticos referem-se aos nomes dos cabos utilizados para manobrar as velas.

velacho e o joanete completamente sem seio, o que revelou, no entender do comandante, o maior desleixo pelo cumprimento de suas obrigações, sendo considerado um mestre relaxado e deficiente dos requisitos essenciais para desempenhar o cargo que ocupava.

Em 27 de maio de 1878, durante a viagem de instrução, antes de chegar ao porto do Pará, foi suspenso de suas funções por continuar a desempenhar mal suas obrigações, sendo considerado insensível às contínuas advertências, repreensões e até prisão em seu camarote, de modo que, segundo o comandante, sua falta de atividade no serviço e o seu desleixo, contribuía para “enervar a guarnição”.

Antonio Conrado passou as funções em 15 de junho de 1878 para Valdivino do Rego Barros, a quem o comandante confiou às funções de mestre do navio, pois era bem conhecido da guarnição, estando embarcado desde a Mostra de Armamento sem ter sofrido uma única punição disciplinar. O ex-mestre seguiu para a Corte no Paquete *Bahia*, para ficar a disposição do Ajudante-General da Armada, por ordem do comandante, que considerou sua presença a bordo nociva à disciplina militar da Corveta *Trajano*.

Nascimento (2001, p.62), em sua pesquisa que priorizou o exame de ofícios e processos, observou “que, durante o Império, a Marinha permaneceu dividida em três partes: o alto escalão, os oficiais comandantes e os marinheiros”. Segundo o autor, a primeira parte buscava coibir os excessos das punições regulamentadas, aplicadas pela segunda parte, que por sua vez buscava manter a disciplina e demonstrar sua autoridade segundo uma visão de mundo e uma praxe característica do ambiente marinho, mesmo que tivessem que infligir os mesmos regulamentos, que previam as punições corporais aplicados à terceira parte.

Em um segundo momento, Nascimento (2008, p.83) observou que os ambientes da Marinha reuniam “uma diversidade humana tal, que poderia gerar solidariedade,

indiferença e rivalidade entre os que, após assentarem praça, eram denominados marinheiros”.

Ao analisar as diferenças entre as carreiras de oficiais e marinheiros, Nascimento percebeu a existência de um antagonismo decorrente do modo de incorporação e da origem social.

Se, de um lado, os futuros oficiais tinham de disputar uma vaga na Escola Naval através de ligações familiares e de nobreza, de outro, os futuros marinheiros, eram, sobretudo alistados à força ou, quando menores, por desejo de seus pais, tutores e policiais. (NASCIMENTO, 2008, p.112)

A partir dessa percepção, propôs que:

...estabeleciam-se complexas relações entre marinheiros, sargentos e oficiais, que teriam de ser aprendidas por todos que assentassem praça, para que pudessem se proteger das adversidades quotidianas e próprias de espaços fechados, masculinos e rigidamente controlados, como eram os conveses dos navios. (NASCIMENTO, 2008, p.112)

Para Nascimento (2008, p.171), o “Guardião era uma função auxiliar dos sargentos, mas como não havia facilidade em se encontrar cabos, os oficiais comandantes acabavam por arvorar marinheiros mais antigos”, sendo isto uma ação para cobrir os claros das funções dos navios.

Ao analisar os sentidos do castigo, Nascimento percebeu que:

...acima de tudo, o marinheiro nunca deveria pôr-se em evidência nem testar o poder do comandante e seus auxiliares mais diretos (oficiais e sargentos): tudo havia de ser extensão da vontade do principal oficial a bordo (ou fazer parecer que isso acontecia). (NASCIMENTO, 2008, p.112)

No exercício de aproximação e afastamento da historiografia sobre o tema, que nos propomos para demonstrar um novo olhar sobre o “efeito disciplinar global” no ambiente do navio, a partir de fontes que registraram o histórico disciplinar dos indivíduos, concordamos com os sentimentos de “solidariedade, indiferença e rivalidade” gerados pela “diversidade humana” e com o antagonismo decorrente do modo de incorporação e da origem social. Entretanto, nos afastamos ao percebermos nas fontes mais diferenças que as apontadas por Nascimento, de modo que o entendimento da disciplina que propomos vai além da punição corporal imposta pelo comandante aos marinheiros, envolvendo um conjunto de indivíduos que exerciam

funções intermediárias e também tinha suas estratégias de vida vinculadas com a problemática que queremos demonstrar sobre a disciplina. No entendimento disciplinar proposto por Nascimento, os sargentos parecem estar mais próximos dos oficiais que dos marinheiros. Entretanto, nos afastamos por considerarmos que a nossa percepção do ambiente militar como uma instituição plenamente hierarquizada não deve ofuscar o nosso olhar das heterogeneidades existentes. Hierarquia e disciplina, entendidas como pilares das Forças Armadas, não passam de um discurso institucional legitimador do exercício do poder e, por isso, não dão conta de todo o entendimento das indisciplinas e das estratégias de vida. Em outras palavras, aqueles homens se pautavam pela diversidade de funções existentes e por suas esperanças, sejam dentro da instituição ou no sentido de se desvincularem do sistema a que foram submetidos, de modo que entenderam as regras e atuaram conforme as possibilidades se apresentavam, inclusive para ascenderem financeiramente, para se manterem no serviço ou para se desvincularem do mesmo.

Helio Leoncio Martins (1988, p.95) já tinha apontado que durante a Revolta dos Marinheiros de 1910 os navios ainda eram guarnecidos pelo sistema de incumbências, e isto só foi modificado na década de 1920 quando se adotou o sistema americano de organização, baseado em departamentos e divisões. Em linhas gerais, no primeiro sistema, o fator condicionador principal é o conhecimento da função a ser exercida que pode variar de um navio para outro, ou seja, o que importa é a experiência individual, enquanto no segundo, o fator primordial passou a ser a capacitação técnica, pela qual os indivíduos passaram a serem inseridos nos moldes do sistema americano, hierarquicamente, segundo as suas formações técnicas. No entanto, o autor não se aprofundou na questão que percebemos como a mais importante para entender o sistema disciplinar.

Álvaro Pereira do Nascimento (2008, p.111) observou que “a carreira de grumete geralmente não ultrapassava a de primeiro sargento” e que “verticalmente, a hierarquia dos postos mais baixos apresentava a seguinte sucessão: grumete, marinheiros de 3<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 1<sup>a</sup> classes, cabo, 2<sup>o</sup> e 1<sup>o</sup> sargentos”. No sistema de incumbências, isto não tem nenhuma função prática, pois os embarques se davam pelas vagas que se abriam em decorrência das necessidades das incumbências e não em decorrência de um sistema que vinculava a capacidade técnica à hierarquia militar. É obvio que a situação hierárquica era considerada, mas a própria composição do corpo não permitia que existissem muitos elementos nas graduações de sargentos. A simples análise da composição de cada companhia do corpo, a partir das leis que o regulamentaram até a Revolta dos Marinheiros de 1910, nos permite afirmar, sem sombra de dúvidas, que a graduação de sargento era praticamente inacessível para a grande maioria dos marinheiros.

No período que estamos analisando, o Corpo de Imperiais Marinheiros estava regido pelo Decreto nº 411-A,<sup>97</sup> de 5 de junho de 1845, que vigorou até 1890. Por esta lei, a carreira das praças deste corpo seguia a seguinte via hierárquica: grumete, marinheiro de 3<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 1<sup>a</sup> classes, cabo, furriel, segundo-sargento e primeiro-sargento. Em sua maioria, a composição das companhias era formada por grumetes e marinheiros, destinados a comporem os destacamentos a serem enviados para as repartições e para os navios da Marinha Imperial.

Os sargentos, como elementos intermediários entre oficiais e marinheiros, não existiam nos navios, porque as possibilidades de ascensão eram limitadíssimas. Nos Livros de Socorros dos Imperiais Marinheiros da Corveta *Trajano*, entre 1873 e 1879, não há um único registro de embarque de qualquer sargento. Entretanto, o que parece ruim, poderia ficar pior. O sistema disciplinar em vigor que previa o rebaixamento

---

<sup>97</sup> **Decreto nº 411-A, de 5 de junho de 1845.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1824-1899/decreto-411-a-5-junho-1845-560494-publicacaooriginal-83400-pe.html> >. Acesso em: 27 abr. 2013.

como punição poderia entrar em ação a qualquer momento e destruir toda uma carreira, ou melhor, uma estratégia de ascensão hierárquica. Foi o caso de Luiz Cesar Dias,<sup>98</sup> um maranhense pardo que devia ter 13 anos ao ingressar na Marinha, que destacou do quartel do corpo para a Corveta *Trajano* em 26 de julho de 1877. Consta no seu assentamento que, sendo segundo-sargento do Corpo de Imperiais Marinheiros, foi rebaixado a marinheiro de 1<sup>a</sup> classe na data do seu embarque. Não sabemos qual foi o ato cometido, mas após o seu rebaixamento ficou em condições de compor os destacamentos a serem enviados aos navios. Receber no navio um indivíduo que já tinha alcançado a graduação de segundo-sargento, tendo sido rebaixado em três graduações, parece ter incomodado o Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves. O caso foi parar no Comando da Divisão do 1<sup>o</sup> Distrito Naval, que determinou seu retorno para o quartel em 7 de agosto.

Então, quem eram os elementos intermediários dos navios híbridos da Armada Imperial? Esses intermediários eram os auxiliares dos oficiais, coordenando a guarnição na execução dos serviços dos conveses dos navios e na manutenção da disciplina a bordo. Eram os oficiais marinheiros, selecionados preferencialmente entre os próprios imperiais marinheiros, constituindo-se numa carreira funcional paralela a carreira hierárquica e numa verdadeira via de ascensão financeira, pois o soldo do guardião era mais que o dobro que o de um marinheiro de 1<sup>a</sup> classe. A via hierárquica do Corpo era a seguinte: guardião, mestre de 2<sup>a</sup> e 1<sup>a</sup> classes.

Ter o perfeito conhecimento da arte da marinharia era o principal critério de nomeação e admissão no corpo. Mas é bom lembrar que a chibata utilizada pelos guardiões também era um trabalho marinheiro.

Nos escritos dos oficiais de Marinha que tentaram explicar e/ou justificar a Revolta dos Marinheiros de 1910, as exposições das falhas desse sistema

---

<sup>98</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4692 – 3<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.



organizacional, ou até mesmo sua desconsideração, não passam de argumentações superficiais e tautológicas.

Para os oficiais que vivenciaram o período imperial em que Nascimento (2008, p.17) demonstrou a inexistência de revoltas, o sistema era extremamente prático e depositava nos comandantes, total controle dos serviços do convés e da disciplina a bordo. Dissemos do convés porque o serviço das máquinas era considerado um serviço auxiliar, de modo que a disciplina nas praças de máquinas era responsabilidade do primeiro-maquinista/chefe de máquinas, como já demonstramos. Voltemos a lançar nossos olhares para os casos das punições disciplinares imputadas aos oficiais marinheiros que embarcaram na *Corveta Trajano* para demonstrar o que parece ter acontecido na prática, vislumbrando um sistema que apesar de paradoxal, funcionava.

Em primeiro lugar, punições anteriores não eram fatores impeditivos para o acesso ao Corpo de Oficiais Marinheiros. Poderiam ser consideradas, mas o que contava era a prática marinheira e o bom desempenho das funções; e, talvez, algum elogio por ato de “brilhante exemplo de coragem e abnegação” que pudesse ser reconhecido e respeitado pela guarnição, como foi o caso de Ignacio.

Em segundo lugar, alguns guardiões mais enérgicos, que além de serem os responsáveis por aplicar as chibatadas determinadas pelos comandantes, se arvoravam o direito de espancar praças que, provavelmente estavam executando serviços marinheiros sob a sua coordenação. Voltemos à literatura e lembremo-nos do visitante de Amaro, quando este estava internado no hospital.

– Bem o guardião Agostinho sempre malvado, aquele cabra – malvado e “implicante”. Eu, felizmente, não lhe tenho caído nas unhas; felizmente! (*O Bom Crioulo*, p.61)

Em terceiro lugar, os comandantes tinham que coibir essas práticas como parte de uma estratégia do exercício do seu poder e da submissão do guardião, não “para que façam o se quer, mas para que operem como se quer, com as técnicas, segundo a

rapidez e a eficácia que se determina” (FOUCAULT, 2009, p.133). Afinal eram eles os responsáveis pela operação do navio e pela definição dos castigos a serem infligidos.

Em quarto lugar, os guardiões extranumerários, que eram a maioria, provenientes do Corpo de Imperiais Marinheiros sabiam perfeitamente que esta situação era mais provisória que a condição daqueles que já tinham ingressado no Corpo de Oficiais Marinheiros. Em ambos os casos, uma falha qualquer os colocavam novamente na condição anterior, junto com aqueles que foram chibatados por eles. Ou seja, esta posição funcional os impelia a pensar muito bem na sua conduta no exercício da função, perante a guarnição e perante a oficialidade, e também na situação futura que poderia ocorrer. Isto implicava no estabelecimento de uma verdadeira “economia moral” no auxílio da manutenção da disciplina a bordo, que pudesse ser percebida como adequada aos olhos dos oficiais e ao mesmo tempo justa aos olhos da guarnição.

Em quinto lugar, sendo os guardiões provenientes do Corpo de Imperiais Marinheiros, não podemos ser ingênuos a ponto de desconsiderar que o comandante não pudesse perceber os aspectos da solidariedade existente entre eles. Nesse sentido, a maioria dos registros das punições infligidas aos oficiais marinheiros estava relacionada com falta de energia, negligência, morosidade, consentimento com ações consideradas indesejáveis, mau exemplo para a guarnição e falta de moral, de modo que os comandantes buscavam moldar o pessoal intermediário para desempenhar adequadamente uma eficiente parcela da “vigilância hierárquica”. O assentamento de Ignacio José do Nascimento é exemplar.

Suspensão das funções de Guardiã em cinco de dezembro de mil oitocentos setenta e oito, por falta de energia para com as praças do convés, durante diversas fainas dos quartos, mostrando-se refractario as continuadas advertências do Senhor Commandante a tal respeito, inhabilitando-o portanto para exercer aquelle emprego.

Esta praça tendo cumprido durante a viagem o castigo de suspensão que lhe foi imposta pela falta de regularidade no cumprimento de seus deveres, se declara que nem por isso lhe importará prejuizo nos seus vencimentos ficando somente firmada a pena nos estímulos de actividade e rito que deve empregar pelo serviço nacional.

Por fim, comandante, oficiais do convés, guardiões e a própria guarnição, tinham o pleno entendimento de que um mestre que não desempenhasse adequadamente suas funções contribuía para a má execução dos serviços e, por conseguinte, afetava a operação do navio e a própria manutenção da disciplina a bordo. Nesse sentido, é peculiar o caso do Mestre de 2<sup>a</sup> Classe Antonio Conrado Ferreira Braga, onde o Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves agiu em função do que percebeu entre os subalternos. Ele considerou que o mestre contribuía para “enervar a guarnição”, de modo que o desembarcou no meio de uma viagem, substituindo-o por Valdivino do Rego Barros, a quem foi confiada à função de mestre do navio, pois era bem conhecido da guarnição, estando embarcado desde a Mostra de Armamento sem ter sofrido uma única punição disciplinar.

Para além dos paradoxos superficiais que podemos objetivar decorrentes das atuações funcionais dos oficiais marinheiros, que eram os auxiliares da manutenção da disciplina, Michel Foucault nos ajuda a entender a atuação do poder disciplinar no âmbito do navio.

Organiza-se assim como um poder múltiplo, automático e anônimo; pois, se é verdade que a vigilância repousa sobre indivíduos, seu funcionamento é de uma rede de relações de alto a baixo, mas também até um certo ponto de baixo para cima e lateralmente; essa rede “sustenta” o conjunto, e o perpassa de efeitos de poder que se apóiam uns sobre os outros: fiscais perpetuamente fiscalizados. O poder na vigilância hierárquica das disciplinas não se detém como uma coisa, não se transfere como uma propriedade; funciona como uma máquina. E se é verdade que sua organização piramidal lhe dá um “chefe”, é o aparelho inteiro que produz “poder” e distribui os indivíduos nesse campo permanente e contínuo. (FOUCAULT, 2009, p.170)

De fato, o que acontecia na prática era uma oposição de sentidos: se por um lado, os comandantes buscavam moldar, por meio das punições disciplinares, os guardiões para o bom exercício de suas funções e para se constituírem como verdadeiros auxiliares da manutenção da disciplina, tratando a guarnição com energia; por outro lado, os imperiais marinheiros colocavam em prática as suas relações de amizade e de solidariedade, que faziam os oficiais marinheiros se lembrarem do seu passado mais subalterno e não esquecer as incertezas do futuro. Estes, por sua vez, no

meio dessa disputa, tinham a difícilíssima tarefa de caminhar em duas tênues linhas: a que separa a vigilância da negligência e a que separa as percepções da sua atuação a partir da força com que aplicavam as chibatadas determinadas, em justas e injustas. Nem todos conseguiram.

### CAPÍTULO 3

#### OS SUBALTERNOS NO NAVIO:

#### PRAÇAS DO CORPO DE IMPERIAIS MARINHEIROS

No período considerado nesta pesquisa, o Corpo de Imperiais Marinheiros estava regulamentado pelo Decreto nº 411-A, de 5 de junho de 1845, já citado. Demonstramos sua via hierárquica e as dificuldades de ascensão, pela análise da composição das companhias deste corpo e do sistema de acesso ao Corpo de Oficiais Marinheiros. Assim, voltamos a afirmar que nesta carreira, a maioria, não conseguia ultrapassar a graduação de marinheiro de 1ª classe. Não é raro encontrar nos Livros de Socorros da *Trajano* marinheiros que retornavam para o corpo nesta graduação para dar baixa da Marinha por tempo de serviço, além do que, não há um único registro de embarques de sargentos. É evidente que a graduação existia, entretanto a criação de uma carreira paralela, baseada em conhecimentos de marinharia aplicada a coordenação dos serviços nos conveses dos navios, que provia os subalternos intermediários por meio dos guardiões e mestres de 2ª e 1ª classes, tornava esta graduação praticamente desnecessária. Ao que parece, os indivíduos que alcançavam estes níveis eram empregados no adestramento e no controle administrativo das próprias companhias do corpo. É bom lembrar que estamos nos referindo a um período onde a maioria dos navios, pelos menos aqueles com capacidade de singrar os oceanos, eram híbridos, ou seja, possuíam propulsão a vapor e a velas. Essa situação só viria a começar a se alterar após 1890 (MENDONÇA, 2001, p.42), e mesmo assim, continuando com vários navios dotados de mastreação à galera, totalmente incompatíveis com os avanços proporcionados pela segunda revolução industrial. A Corveta analisada nesta pesquisa era um desses navios.

Entre 17 de julho de 1873 e 2 de julho de 1879, 468 indivíduos deste corpo efetuaram 518 embarques na *Trajano*. Esta diferenciação é importante para entendermos aspectos relacionados com a cor e a idade registradas, sendo que para este último quesito já apontamos os cuidados que se deve ter em função dos registros dos imperiais marinheiros não indicarem as idades no ato de embarque, e sim a que estava registrada nas Cadernetas Subsidiárias ao assentarem praça no corpo, conforme modelo proposto pelo decreto que o regulava. Ou seja, a comparação, no caso dos imperiais marinheiros, é válida para explorar as idades registradas nos assentamentos, mas não deve ser elevada ao grau de amostra analítica da composição etária dos navios da Marinha Imperial. No máximo, poderia servir como ponto de partida para um estudo mais aprofundado sobre essa questão, onde os nomes seriam as chaves de acesso aos livros mestres disponíveis no Arquivo da Marinha, sendo possível perscrutar a idade do ingresso no corpo e a partir daí, a idade real no ato do embarque e, até mesmo, a idade em que sofreram castigos corporais.

O quadro abaixo indica os embarques pela graduação no período analisado.

QUADRO 13

Graduação	Quantidade	Percentual
Furriel	1	0,19%
Cabo	3	0,58%
Marinheiro de 1 <sup>a</sup> classe	48	9,27%
Marinheiro de 2 <sup>a</sup> classe	96	18,53%
Marinheiro de 3 <sup>a</sup> classe	124	23,94%
Grumete	217	41,89%
Aprendiz-marinheiro	29	5,60%
Total	518	100%

Como queremos demonstrar, não havia no navio um quadro intermediário entre marinheiros e oficiais decorrente de uma ascensão hierárquica gradual, mesmo que fosse lenta, que se desse a partir do ingresso no Corpo de Imperiais Marinheiros. Ou seja, como já demonstramos, o quadro intermediário era composto pelos oficiais marinheiros. Ou melhor, ao sentar praça como imperial marinheiro, o indivíduo

aprendia rapidamente que só existiam duas possibilidades de ascensão, caso ele não fosse analfabeto: galgar as raríssimas vagas de sargentos disponíveis no quartel do corpo, que evidentemente, só viriam próximo da conclusão do tempo de serviço, ou se destacar nas funções marinheiras dos navios híbridos, o que possibilitaria uma chance de ser nomeado guardião, ingressando no Corpo de Oficiais Marinheiros.

Vejamos a situação financeira. O Decreto nº 411-A, em seu artigo 65 definiu, em 1845, os vencimentos brutos.

Art. 65. O Sargento Ajudante, Mestre de Armas, e primeiros Sargentos, vencerão mensalmente vinte mil réis; os segundos Sargentos dezanove mil réis; os Forrieis dezoito mil réis; os Cabos Marinheiros dezesseis mil réis; os Marinheiros de 1ª classe doze mil réis; os de 2ª classe dez mil réis; os de 3ª classe oito mil réis; os Grumetes cinco mil réis, e os Aprendizes-Marinheiros tres mil réis.

Passados trinta anos, o furriel embarcado na *Trajano* vencia R\$ 18\$000 mensais, que era o mesmo valor pago aos cabos. O soldo de guardião sem as gratificações era de R\$ 30\$000. Em ambas as escolhas, as possibilidades de ascensão eram limitadíssimas para os imperiais marinheiros. E como já dissemos, o que parece ruim, podia piorar. Vejamos alguns casos semelhantes ao vivido pelo Segundo-Sargento Luiz Cesar Dias, que foi rebaixado a marinheiro de 1ª classe.

O Marinheiro de 3ª Classe Estevão José Carneiro,<sup>99</sup> pernambucano pardo que provavelmente tinha 14 anos quando assentou praça no corpo, embarcou em 17 de julho de 1873 e foi promovido a 2ª classe em 10 de novembro. Em 26 de maio de 1876, foi castigado com 200 chibatadas, por ordem do Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira, em desacordo com o artigo nº 80 dos de Guerra que estipulava 25 pancadas diárias, por falta do cumprimento dos seus deveres e desrespeito aos seus superiores. Mesmo assim, foi promovido a 1ª classe em 15 de janeiro de 1877 e a cabo em 19 de janeiro de 1879. Em 16 de junho do mesmo, ainda embarcado na *Trajano*, foi rebaixado a 1ª classe, pelo seu mau comportamento, que não foi definido, por ordem do dia do Corpo de Imperiais Marinheiros, e certamente pelas informações passadas

---

<sup>99</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4691 – 1º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

pelo Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves. De fato, cabos estavam isentos das chibatadas, entretanto, um rebaixamento colocava o indivíduo em alerta. A sorte de Estevão foi que o comandante perdeu seu comando 16 dias depois, abrindo uma chance de mostrar um comportamento diferente para o substituto.

O Cabo Manoel Francisco Ponciano<sup>100</sup> estava embarcado na Corveta *Nictheroy* quando se ausentou indo a terra em serviço em 26 de fevereiro de 1876. No dia seguinte, apresentou-se no quartel do corpo e declarou que ficou em terra por ocasião da saída do navio do porto do Rio de Janeiro. Considerando que ele não estava de licença, é bem possível que tenha perdido o navio intencionalmente. Seu rebaixamento a 1ª classe ocorreu em 29 de fevereiro. Embarcou na *Trajano* em 15 de março e desembarcou em 9 de janeiro de 1877 para o quartel do corpo a fim de ter a sua baixa concedida.

O Cabo Silvino de Moura Vasconcelos<sup>101</sup> também estava na *Nictheroy* quando desembarcou para o quartel do corpo em 3 de março de 1877. Não sabemos o motivo, mas foi rebaixado a 1ª classe. Embarcou na *Trajano* em 9 de março do dito ano e desembarcou por ordem do Quartel-General da Marinha, em 6 de março de 1878, por conclusão legal do tempo de serviço.

Como podemos verificar, dois cabos já estavam próximos da conclusão do tempo de serviço quando foram rebaixados. Aliás, o entendimento do tempo de serviço parece não ser consenso na historiografia sobre o tema, principalmente para o período desta pesquisa.

Nascimento (2008, p.112) considerou que segundo o decreto que regulava o corpo, de 1845, “os marinheiros só poderiam dar ‘baixa do serviço’ após nove anos para os que tivessem se apresentado como voluntários, 12 para aquele recrutado à força e 15 para os provenientes das Escolas”.

---

<sup>100</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4692 – 3º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>101</sup> *Ibidem*.



O tempo de serviço de serviço no corpo estava definido pelos artigos 29 e 30 do

Decreto nº 411-A.

Art. 29. Os Imperiaes Marinheiros que, como taes, servirem por espaço de seis annos, obterão, se quizerem, licença, em tempo de paz, para navegar em navios mercantes, por tempo de tres annos, findos os quaes, deverão apresentar-se no Corpo, sob pena de serem considerados desertores. Os que completarem doze annos de serviço terão as suas baixas, excepto se quizerem continuar no mesmo serviço; e neste caso perceberão, além do soldo competente ás suas respectivas classes, uma gratificação de mais um terço do mesmo soldo. Havendo completado dezaseis annos de serviço, terão direito á sua reforma, com uma pensão igual á metade do respectivo soldo.

Art. 30. Aquelles que assentarem praça voluntariamente, e que forem classificados em qualquer das praças de Marinheiros, ou Inferiores, só serão obrigados a servir por tempo de seis annos; querendo, porém, continuar, gozarão das vantagens que offerece o artigo antecedente, começando a vencer a gratificação da terça parte do soldo desde o dia em que completarem nove annos de serviço.

Entretanto, os artigos supracitados foram derogados pelo Decreto nº 1.465,<sup>102</sup> de 25 de outubro de 1854.

Art. 8º Ficão revogados os artigos vinte e nove e trinta do Regulamento que baixou com o Decreto numero quatrocentos e onze A de cinco de junho de mil oitocentos quarenta e cinco, e quaesquer outras disposições em contrario.

Por este decreto, o tempo passou a ser o seguinte:

Art. 1º As praças do Corpo de Imperiaes Marinheiros, que ou forem recrutadas ou para elle passarem das Companhias addidas de Aprendizizes, terão direito:

§ 1º No fim de dez annos de serviço, além do soldo correspondente ás suas respectivas classes, a huma gratificação igual á terça parte do mesmo soldo.

§ 2º No fim de dezeseis annos de serviço, a huma gratificação igual á metade do soldo.

§ 3º Tendo completado vinte annos de serviço, á reforma com o soldo inteiro correspondente á classe em que se acharem.

Art. 2º Os Imperiaes Marinheiros que assentarem praça voluntariamente, e não procederem das Companhias de Aprendizizes, sómente serão obrigados a servir por tempo de seis annos, se entrarem para o Corpo em alguma das praças de Marinheiro, ou a obtiverem dentro do primeiro anno; e por tempo de dez annos, se entrarem na praça de Grumete, e não passarem á de Marinheiro dentro do primeiro anno.

Arias Neto, ao analisar um requerimento assinado por 268 praças do Corpo de Imperiais Marinheiros em janeiro de 1866, dirigido ao Imperador, a fim de solicitar a redução do tempo de serviço elevado para vinte anos, interpretou os artigos da seguinte forma:

<sup>102</sup> **Decreto nº 1.465, de 25 de outubro de 1854.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1465-25-outubro-1854-590516-publicacaooriginal-115638-pe.html> >. Acesso em: 1 mai. 2013.

...as praças recrutadas e as oriundas das companhias de aprendizes marinheiros, bem como os voluntários que assentassem praça como grumetes, estavam sujeitas a doze anos de serviço militar obrigatório no Corpo de Imperiais Marinheiros. (...) Já os voluntários assentados como marinheiros, estavam sujeitos a seis anos de serviço obrigatório (...)

O Decreto 1.465 de 1854 é de uma complexidade maior. As praças recrutadas ou oriundas das companhias de aprendizes marinheiros prestariam vinte anos de serviço militar obrigatório, ao final dos quais seriam reformados com uma pensão correspondente ao valor integral do soldo correspondente às respectivas classes. (...) Por sua vez, os voluntários prestariam serviço obrigatório por seis anos, se entrassem para o Corpo em alguma das praças de marinheiro ou a obtivessem em um ano. Caso entrassem em praça de grumete, prestariam serviço obrigatório por dez anos. (ARIAS NETO, p.7)

Aqui nos afastamos de Nascimento e nos aproximamos de Arias Neto, com a ressalva de que, após a modificação, se os voluntários que assentassem praça de grumete, passassem a marinheiro dentro do primeiro ano, seu tempo de serviço obrigatório ficaria reduzido a seis anos. Entretanto, como observou Nascimento (2008, p.112), estes tempos de serviços foram modificados várias vezes.

Segundo Arias Neto, o requerimento, após muitos debates, foi atendido parcialmente. Entretanto, verificamos que a solução só foi dada no artigo 3º da Lei nº 1.997,<sup>103</sup> de 19 de agosto de 1871, que fixou a Força Naval para o ano financeiro de 1872-1873:

Art. 3.º Os imperiaes marinheiros, que houverem sido recrutados, ou que forem procedentes das companhias de aprendizes, são obrigados a servir pelo tempo de 10 annos, contados da praça de marinheiro, ou 12 da praça de grumete, continuando a gozar das vantagens da legislação em vigor aquelles, que servirem além do tempo marcado.

Da mesma forma que Nascimento, entendemos que o tempo de serviço obrigatório era definido pelo tipo de ingresso na Marinha. Porém, para o período analisado, entendemos que os marinheiros provenientes do recrutamento e das Companhias de Aprendizes-Marinheiros deveriam servir obrigatoriamente por dez anos se assentassem praça de marinheiro ou por doze anos se assentassem praça de grumete. O voluntário que entrasse para o corpo como marinheiro poderia pedir escusa do serviço após seis anos, e aquele que entrasse como grumete, e não passasse a

<sup>103</sup> **Lei nº 1.997, de 19 de agosto de 1871.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-1997-19-agosto-1871-551922-publicacaooriginal-68779-pl.html> >. Acesso em: 1 mai. 2013.

marinheiro dentro do primeiro ano, seria obrigado a servir por dez anos. Além disso, o marinheiro que completasse seis anos de serviço, com bom comportamento, poderia solicitar até quatro anos de licença para empregar-se nos navios mercantes nacionais, por prazos de um a dois anos.

Essa foi exatamente a situação vivenciada pelo Marinheiro de 1ª Classe Sabino José Jansen,<sup>104</sup> que estava embarcado na Canhoneira *Braconnot*, em Montevideú, e passou para a *Trajano* em 27 de maio de 1879, a fim de desembarcar em Santa Catarina por ter obtido um ano de licença para embarcar em um navio do comércio, tendo entrado no gozo da licença em 7 de junho do dito ano.

Esta mudança não agradou o alto escalão da Marinha, que via no regulamento anterior uma forma de manter os marinheiros por mais tempo no serviço militar naval. Desse modo, uma nova argumentação surgiu no relatório de 1873,<sup>105</sup> apresentado à Assembleia Geral Legislativa, na qual o Ministro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz fez o seguinte apontamento:

A dificuldade de conservar este Corpo no seu estado completo, que, mesmo assim, não satisfaria plenamente ás necessidades do serviço à que é destinado, foi agravada pela disposição do art. 3.º da Lei n.º 1997, de 19 de agosto de 1871.

Esta disposição, que reduziu de 20 annos a 10 ou 12, conforme os casos nella declarados, o serviço do marinheiro, é muito justa em relação aos recrutas que, em geral, só assentam praça depois de completar 20 annos de idade.

É, porém, mais benevola do que devêra ser e inconveniente ao serviço, quanto aos Imperiaes Marinheiros procedentes das Companhias de Aprendizizes e que, entretanto, constituem actualmente quase a totalidade do Corpo.

Pelas disposições em vigor, devem ser admittidos nas Companhias de Aprendizizes-Marinheiros quando attingem de 10 a 17 annos de idade, passando para o Corpo de Imperiaes Marinheiros quando attingem á idade de 16 annos, tendo tres pelo menos de ensino nas companhias.

Tem-se, porém, observado que, em regra entram para essas companhias aprendizizes de idade inferior a 14 annos, e que não contam mais de 16 os que são enviados para o Corpo de Imperiaes Marinheiros, havendo chegado á idade legal e completado os três annos de ensino.

São intuitivos os inconvenientes resultantes da applicação da referida disposição aos individuos de que trato; porque, obtendo elles, n'uma hypothese, baixa aos 26 annos, e, na outra, aos 28, deixam a Armada na idade em que melhores serviços podem prestar.

<sup>104</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4685 – 7º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>105</sup> **Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha – 1873.** Disponível em: <[brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2109/000028.html](http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2109/000028.html)>. Acesso em: 1 mai. 2013.

Como sabeis, o completo desenvolvimento physico, mesmo no nosso clima, tem lugar aos 25 annos, e assim os Marinheiros procedentes das Companhias de Aprendizizes apenas prestam bons serviços, em um caso, durante um anno, e no outro, durante tres. Dahi resulta a desvantagem que me foi apontada por diversos Officiaes generaes de comprehenderem presentemente as tripulações dos nossos navios de guerra não pequeno numero de praças muito jovens, e portanto, menos apropriadas para os rudes trabalhos de marinha. Além disso não é razoável que o Estado sustente e eduque durante annos um menor para exigir d'elle tão limitado serviço, sujeitando-o ao mesmo tempo de praça á que é obrigado um recruta que nada lhe custou, antes de ser alistado.

Para coibir a estes inconvenientes entendo que é essencial modificar-se o regulamento do Corpo de Imperiaes Marinheiros, estabelecendo-se que ás praças procedentes das Companhias de Aprendizizes só se comece a contar o tempo de serviço quando completarem 20 annos de idade, sendo considerado de aprendizagem o tempo que anteriormente servirem no dito Corpo. (Relatório do Ministério da Marinha, 1873, p.6-7)

O reclame do ministro não surtiu efeito e o regulamento do corpo só foi mudado em 1890. Por outro lado, a citação, apesar de muito longa, é importante. Ficou evidente o cuidado que tiveram para informar a prática institucional de enviar indivíduos dentro da idade legal para o corpo e, por conseguinte, aos navios da Armada Imperial, proposta pelos oficiais-generais, a fim de justificar uma argumentação em prol do aumento do tempo de serviço dos marinheiros provenientes das Companhias de Aprendizizes-Marinheiros, de modo que o envio de indivíduos bem jovens aos navios era uma solução para a falta de pessoal, conhecida pela administração naval e pelos integrantes da Assembleia Geral Legislativa, e assim nos aproximamos de Nascimento.

...para o Estado e sua administração, os menores tornaram-se a solução necessária e de ulterior importância para os serviços diários. No caso da Marinha, pelo que vimos, eles foram se tornando a maioria ao longo do século XIX, entre aqueles alistados. (NASCIMENTO, 2001, p. 84)

Na Viagem de Instrução dos Guardas-Marinhas de 1878, a Corveta *Trajano* passou por Pernambuco, onde embarcaram dez aprendizes-marinheiros em 18 de maio, para se instruírem na prática marinheira, indo à Europa e desembarcando no regresso do navio. Vejamos as idades desses aprendizes-marinheiros registradas nos Livros de Socorros do Corpo de Imperiais Marinheiros da Corveta *Trajano*.

QUADRO 14

Idade	Quantidade	Percentual
13 anos	4	40,00%
14 anos	2	20,00%
15 anos	2	20,00%
17 anos	2	20,00%
Total	10	100%

Em 22 de junho, embarcaram no Pará 11 aprendizes-marinheiros; e em 30 de setembro, os dez que embarcaram inicialmente, desembarcaram em Pernambuco para a respectiva companhia. Em 7 de outubro, ainda no mesmo porto, embarcaram oito aprendizes, totalizando 19. Todos destinados a seguirem para Corte a disposição do Quartel-General da Marinha, para serem encaminhados ao corpo. Entretanto, Felizardo Monteiro da Silva<sup>106</sup> que havia embarcado no Pará, com idade registrada de dez anos, baixou à Enfermaria de Pernambuco em 29 de setembro e não seguiu viagem. Leonillo Barreto,<sup>107</sup> com idade registrada de 13 anos, estava entre o grupo que embarcou inicialmente em Pernambuco para se instruírem, mas retornou para bordo a fim de seguir para Corte. Ou seja, 18 aprendizes-marinheiros das Companhias do Pará e de Pernambuco seguiram para a Corte. Vejamos as idades registradas desses indivíduos.

QUADRO 15

Idade	Quantidade	Percentual
8 anos	1	5,56%
9 anos	1	5,56%
10 anos	2	11,11%
11 anos	2	11,11%
12 anos	3	16,67%
13 anos	4	22,22%
14 anos	2	11,11%
15 anos	1	5,56%
16 anos	1	5,56%
Não registrado	1	5,56%
Total	18	100%

<sup>106</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4692 – 3º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>107</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4692 – 3º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros. Série Marinha. XVIII 4685 – 7º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

Notemos que só um aprendiz do primeiro grupo de Pernambuco foi encaminhado à Corte, com idade de 13 anos no registro enquanto, da Companhia do Pará, temos registros de meninos de oito e nove anos. Os registros indicam que provavelmente estas sejam as idades registradas no momento do ingresso nas ditas companhias. Mas, aceitar que as companhias enviavam os indivíduos ao corpo somente com 16 anos e três de ensino, conforme informou o ministro, implica em aceitar que o menino de oito anos permaneceu na companhia por oito anos. Será? Do grupo, 50% deveria ter ficado na Companhia do Pará por mais de três anos até completarem 16. O problema é que os discursos de necessidade de pessoal apresentados sucessivamente nos relatórios dos ministros não são compatíveis com os argumentos apresentados por Joaquim Delfino Ribeiro da Luz para fundamentar o pedido de aumento do tempo de serviço dos marinheiros oriundos das Companhias de Aprendizes-Marinheiros, o que implica em dizer que, na melhor das hipóteses, os oficiais-generais lhe explicaram a lei e não a prática. Vejamos como fica o quadro, sem os aprendizes, totalizando 440 indivíduos e considerando o modelo apresentado no Decreto nº 411-A, que indicava o registro da idade ao assentar praça no Corpo de Imperiais Marinheiros.

QUADRO 16

Idade	Quantidade	Percentual
9 anos	3	0,68%
10 anos	18	4,09%
11 anos	24	5,45%
12 anos	38	8,64%
13 anos	38	8,64%
14 anos	29	6,59%
15 anos	27	6,14%
16 anos	33	7,50%
17 anos	35	7,95%
18 anos	36	8,18%
19 anos	20	4,55%
20 anos	13	2,95%
21 anos	3	0,68%
22 anos	9	2,05%
23 anos	8	1,82%

24 anos	2	0,45%
25 anos	5	1,14%
26 anos	4	0,91%
27 anos	1	0,23%
28 anos	1	0,23%
31 anos	1	0,23%
34 anos	1	0,23%
36 anos	1	0,23%
40 anos	1	0,23%
Não registrados	89	20,23%
Total	440	100%

De fato, os imperiais marinheiros eram bem jovens, mas o que podemos afirmar é que 71,36% deste grupo da *Corveta Trajano* assentaram praça na Marinha com 20 anos, ou menos, e os 37 indivíduos entre 21 e 40 anos, foram recrutados à força ou voluntários ou sorteados ou substitutos ou passaram de outros corpos da Marinha, como foi o caso de Marcos Alves Pereira. Ou seja, não passaram pelas Companhias de Aprendizes-Marinheiros em função da idade, o que não afasta a possibilidade de ter acontecido a mesma situação com parte dos outros. A idade era um fator importante, mas não era determinante, ou seja, outros fatores como aspecto físico, habilidades anteriores e necessidades da instituição influenciavam nesta definição. Vejamos os casos identificados de indivíduos recrutados para a Armada, com a participação das polícias e dos comandantes de navios e de distritos,<sup>108</sup> enviados para o corpo sem passar pelas Companhias de Aprendizes-Marinheiros.

Gabriel Antonio da Silva,<sup>109</sup> um pardo paraense de 25 anos, foi remetido para bordo da *Canhoneira Mearin* pela Polícia do Pará como recruta para a Armada em 20 de janeiro de 1875. Foi inspecionado e julgado apto para o serviço quatro dias depois, e por ordem do Comando da Divisão do 3<sup>o</sup> Distrito Naval embarcou na *Corveta Trajano*. Assentou praça como grumete do Corpo de Imperiais Marinheiros no próprio navio, onde serviu por pouco mais de três anos sem receber nenhuma punição, tendo

<sup>108</sup> Para uma análise das relações entre Polícia e Marinha no que se refere ao recrutamento à força, ver Nascimento (2008).

<sup>109</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4664 – 2<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

desertado em 27 de abril de 1878, quando lhe foi concedida uma licença no porto da Bahia. Certamente, o tempo que permaneceu a bordo influenciou na escolha do local onde desertar, ou seja, um local onde não era conhecido e não havia um grande contingente de pessoal da Marinha que pudesse reconhecê-lo.

Propicio Carneiro de Fontoura,<sup>110</sup> gaúcho branco de 21 anos, foi remetido do Rio Grande do Sul, no Vapor *Cervantes*, para a Corte. Chegou ao quartel do corpo em 4 de setembro de 1875, como recruta para a Armada, quando foi inspecionado e julgado apto para o serviço. Em 18 do mesmo mês, assentou praça como grumete do corpo e embarcou na *Trajano* em 1º de outubro. Em 12 de março de 1877, desembarcou por ter baixado ao hospital.

O caboclo José Procópio da Silva<sup>111</sup> foi recrutado com 16 anos no Amazonas. Remetido pelo Comando da Flotilha do Amazonas, como recruta para a Armada, em 26 de maio de 1875, chegou ao quartel do corpo em 10 de julho, vindo no Paquete *Bahia*. Assentou praça como grumete do corpo no dia 17 do mesmo mês. Em 16 de julho de 1876, com 17 anos, foi castigado com 50 chibatadas, por ordem do Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira, em desacordo com o artigo nº 80 dos de Guerra, por ter se embriagado em terra e provocado desordem ao chegar a bordo. Em 16 de maio de 1877, mais 50 chibatadas, em dois dias, por decisão do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, por dormir na ocasião em que estava de vigia. Em 2 de julho, mais 24 chibatadas, por ordem do mesmo comandante, por brigar com um companheiro seu. Desembarcou em 6 de novembro do dito ano.

Com 16 anos, o caboclo Henrique Pereira Pires foi remetido pelo Chefe de Polícia do Pará para a Canhoneira *Mearim* como recruta para a Armada, em 13 de dezembro de 1875. Seguiu para a Corte no Paquete *Pará*, aonde chegou em fevereiro de 1876. Assentou praça como grumete do corpo no dia 19, e dois dias depois,

---

<sup>110</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIIM 4693 – 4º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>111</sup> *Ibidem*.



embarcou na *Trajano*. Desembarcou em 13 de março de 1877 por ter baixado ao hospital.

O caboclo Deziderio Antonio Palmeira, com 18 anos, também foi remetido como recruta pela Polícia do Pará, em 3 de janeiro de 1876, para a Canhoneira *Mearim*. Vindo no Pacote *Ceará*, chegou à Corte em 11 de fevereiro. Foi inspecionado e julgado apto em 19 do dito mês e assentou praça como grumete do corpo dois dias depois, por ordem do Quartel-General da Marinha. Embarcou na *Trajano* em 26 de fevereiro de 1876 e em 10, 13 e 16 de maio de 1877, foi castigado por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves com 25 chibatadas nesses dias, por cometer a mesma falta três vezes seguidas: faltar ao quarto em viagem. Desembarcou em 13 de março de 1878.

Como podemos perceber, os cinco indivíduos onde os registros claramente informam que foram enviados para a Marinha como recrutados, tinham idades entre 16 e 25 anos.

Se por um lado, a instituição recebia menores com idade inferior ao que estava definido por lei, o mesmo acontecia no caso das substituições e dos respectivos assentamentos dos substitutos, onde idades e prazos não eram respeitados, o que é de fácil entendimento, afinal, um substituto valia mais que um desertor. Vejamos os casos identificados na *Trajano*.

O Decreto nº 5.881,<sup>112</sup> de 27 de fevereiro de 1875, que estabeleceu o modo e as condições do recrutamento para o Exército e Armada, definia em seu artigo 71 os parâmetros da substituição.

Art. 71. E' permittido ao sorteado fazer-se substituir por outro individuo logo depois do sorteio, ou dentro de um anno de praça, com tanto que o substituto reuna os seguintes requisitos:  
1º Robustez physica e necessaria para o serviço militar;  
2º Ter 17 annos completos e nunca mais de 30, salvo si tiver servido no Exercito ou Armada, caso em que poderá ser admittido até os 35 annos;

---

<sup>112</sup> **Decreto nº 5.881, de 27 de fevereiro de 1875.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5881-27-fevereiro-1875-549858-publicacaooriginal-65391-pe.html> >. Acesso em: 1 mai. 2013.

3º Si fôr menor de 21, autorização de seu pai ou tutor;

4º Apresentar folha corrida;

5º Ter a precisa moralidade.

Paragrapho unico. O estrangeiro não póde ser substituto, excepto si já tiver completado com regular procedimento o seu tempo de serviço como praça voluntaria.

O Marinheiro de 3ª Classe Luiz Antonio Navarro estava em qualquer lugar da Marinha, menos na *Trajano*, quando apresentou Albino Martins,<sup>113</sup> um pardo gaúcho de 28 anos de idade, em 14 de agosto de 1877, para ser seu substituto. Albino assentou praça como marinheiro de 1ª classe, talvez por ter algum conhecimento da prática marinheira ou até mesmo em função da idade. Afinal, embarcar com idade avançada em relação aos jovens marinheiros das companhias em uma graduação inferior, tendo que respeitar a ordem de precedência militar inserido em uma multidão de menores, poderia causar inconvenientes disciplinares. Embarcou em 6 de setembro do dito ano, e em 24 de junho de 1879, já com 30 anos, sentiu o estalar da chibata em suas costas. Foi castigado, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, com dez chibatadas por fazer parte do escaler de serviço e ter ficado em terra. Permaneceu embarcado após o comandante que o julgou perder o cargo.

Da mesma forma, o Marinheiro de 2ª Classe Joaquim Gomes da Silva apresentou como substituto Manoel Francisco de Paula,<sup>114</sup> um maranhense cabra de 36 anos de idade, que assentou praça em 10 de janeiro de 1878 como marinheiro de 1ª classe e embarcou oito dias depois. Estava fora da idade limite e talvez por isso, desembarcou em 23 de agosto de 1879, em virtude da Ordem do Dia nº 66 do Quartel-General da Marinha, para o respectivo quartel, a fim de realizar a sua baixa. Seu tempo de serviço foi de 17 meses.

Já comentamos sobre as compensações financeiras que envolviam os processos de substituição, mas a idade de Manoel Francisco nos faz refletir sobre outro tipo de arranjo.

<sup>113</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4692 – 3º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>114</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4692 – 3º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

Nascimento observou que, segundo os escritos dos oficiais:

...os marinheiros eram analfabetos em sua imensa maioria . As Escolas de Aprendizes, que eram responsáveis pela alfabetização dos menores, não efetivavam essa parte da formação profissional de seus matriculados a contento. A Escola do Rio de Janeiro não fazia valer o seu nome, pois nem aulas práticas e teóricas de marinha havia. Os grumetes que dela saíram e, muito possivelmente, de outras, assentaram praça tal qual os recrutados à força, voluntários e sorteados: sem nenhum tipo de formação para a vida nos navios. O aprendizado era, na maior parte das vezes, realizado na prática da lida militar. (NASCIMENTO, 2008, p.117)

Ao que parece, o cumprimento das normas não era uma regra. Não só pelas dúvidas que pairam sobre a real idade dos aprendizes-marinheiros analisados, enviados pelas Escolas de Pernambuco e do Pará para o Quartel-General da Marinha na Corte, mas também, pelas idades registradas ao assentarem praça no corpo em comparação com o discurso do Ministro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, baseado na assessoria dos oficiais-generais.

Segundo o Almirante Prado Maia, tais organizações foram “formadas por jovens de 14 a 17 anos de idade, órfãos e desvalidos, aos quais a Marinha ministraria instrução primária e aprendizagem nas artes do marinheiro, do artilheiro, e do fuzileiro” (MAIA, 1975, p.227-228). Quando se referem ao recrutamento diferenciado, os Ministros da Marinha já apontavam em seus relatórios, os inconvenientes, para a disciplina a bordo dos navios da Armada, da heterogeneidade de procedência dos marinheiros, de modo que, com o passar dos anos, os oriundos das Companhias de Aprendizes-Marinheiros se tornaram preponderantes nas guarnições dos navios de guerra brasileiros e, nesse sentido, já na Guerra do Paraguai, constituíam a maioria dos marinheiros a bordo (MAIA, 1975, p.229).

Nos relatórios, os ministros ao mesmo tempo em que relatam a boa disciplina dos marinheiros oriundos das companhias, também defendem que não se deve abolir a prática das chibatadas sob o risco de não se manter o controle disciplinar. Além disso, tratar as companhias como “viveiros” da Marinha, parece que se tornou um jargão da época. Para além do discurso dos relatórios e considerando o olhar de Nascimento

(2008, p.117) e as baixas idades, as chibatadas conferiam um aprendizado “na lida militar”. Ou seja, ser analfabeto ou ser muito jovem para embarcar, não eram questões importantes a serem observadas, e só serviam para fundamentar o discurso político. Na prática, a chibata cumpriria o seu papel no aprendizado a bordo. No próprio dorso ou no dos outros.

Assim, o embarque de uma guarnição muito jovem tinha seu sentido de aprendizagem na prática da vida a bordo. Entretanto, ser analfabeto não significa ser desatento ao que estava acontecendo a sua volta. Casos como o de Albino, poderiam gerar a insatisfação daqueles que estavam embarcados desde quando eram menores e ainda não tinham chegado a 1<sup>a</sup> classe, porém casos como o de Manoel Francisco, sugerem a perfeita compreensão do que era praticado no âmbito da instituição. O que queremos demonstrar é que se a idade contribuía para definir o grau hierárquico, e também era um fator decisivo do tempo de serviço a ser cumprido, pois o substituto não teria condições físicas para servir pelo mesmo tempo do substituído. Ou seja, quanto mais velho fosse o substituto, mais variáveis seriam consideradas na negociação.

Se as Companhias de Aprendizes-Marinheiros eram consideradas os “viveiros” da Marinha, fornecedoras de pessoal para o Corpo de Imperiais Marinheiros, as outras formas de recrutamento conferiam a heterogeneidade do corpo. E como já demonstramos, as necessidades da instituição e a idade do recrutado eram fatores importantes, sem serem determinantes, na definição do corpo de Marinha e da graduação inicial do indivíduo recém-chegado. Além disso, se a idade limitava o ingresso nas companhias, não tinha qualquer problema para a instituição receber os mais velhos, pois a “verdadeira” escola era o navio.

Como já vimos e nos aprofundaremos mais adiante, existia na Marinha um grupo não instituído denominado marinhagem, no qual os indivíduos inicialmente

considerados incapazes de se habilitarem como imperiais marinheiros eram classificados. Além disso, os indivíduos, recrutados ou voluntários, poderiam ingressar neste grupo, pelos motivos mais variados, e ao aprenderem a lida do mar, estariam prontos para assentar praça no corpo. Era tão flexível que o indivíduo poderia assentar praça como grumete da marinhagem, também conhecidos como grumete da Armada, e seguir carreira, ou em seguida, ser enviado a Villegagnon, onde seria definido se ingressava no corpo ou seria enviado para os navios na mesma condição ou se passaria a exercer as funções de auxiliares do Corpo de Maquinistas. Ou seja, a conveniência de tal flexibilidade permitia a Marinha receber a maioria dos indivíduos que surgissem, sejam voluntários, menores, recrutados à força ou enviados por outras autoridades, independente das normas que regulamentavam o corpo. Assim, se os discursos dos ministros apontavam para os inconvenientes deste sistema de recrutamento, a prática da instituição apontava no sentido contrário. E não estamos nos referindo à prática de alguns oficiais comandantes e sim, à prática dos órgãos centrais da Marinha; do Corpo de Imperiais Marinheiros, dos Comandantes dos Distritos e do Quartel-General da Marinha, ou seja, aqueles que subsidiavam os discursos políticos dos ministros.

Vejamos estes casos identificados a partir da análise dos Livros de Socorros da Corveta *Trajano*, onde conseguimos seguir os passos de oito imperiais marinheiros.

O mulato piauiense Manoel Ursulino Bezerra<sup>115</sup> assentou praça como grumete da Armada, com 20 anos de idade, em 24 de janeiro de 1873. Em 21 de julho assentou praça no corpo e embarcou na Corveta *Trajano* em 29 de agosto. Não sofreu nenhuma punição e após receber uma licença para ir a terra, desertou em 16 de novembro do dito ano. Passado pouco mais de dois anos, foi capturado pelo Chefe de Polícia da Corte<sup>116</sup> e enviado para o corpo em 8 de fevereiro de 1876, na Ilha de Willegagnon, onde deve

---

<sup>115</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4691 – 1º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>116</sup> Para uma análise dos motivos que fundamentavam as práticas policiais no recrutamento e na captura de desertores, ver Nascimento (2001, 2008).

ter sido punido pelo crime de primeira deserção, conforme o artigo 66 do Decreto nº 411-A:

Art. 66. As praças do Corpo de Imperiaes Marinheiros ficão sujeitas ás disposições do Regimento Provisional, e Artigos de Guerra da Armada, sendo, porém, entendido que, no caso de primeira e segunda deserção simples, lhes serão applicadas as penas impostas no art. 80 dos de guerra pelo modo ahi declarado.

Em 8 de abril de 1876, embarcou novamente na *Trajano*, e sem sofrer nenhuma punição disciplinar, desertou novamente em 4 de março de 1877, após receber uma licença para ir a terra. Manoel Ursulino não queria ficar na instituição para onde foi forçado, mas conhecia bem a estratégia para receber uma licença mesmo sendo desertor – bastava manter-se disciplinado durante algum tempo. O problema é que uma vez fora do navio, sem o efeito disciplinar global que o mantinha sob intensa vigilância e o fazia controlar suas ações, normalizando suas atitudes, perante os seus companheiros; suas estratégias individuais se modificavam, ou seja, poderia por em prática os costumes que não eram permitidos na caserna. A única preocupação que tinha, além de sobreviver, era não ser capturado. E uma vez conhecido pela polícia, suas chances nas ruas diminuían. Foi capturado pela polícia e encaminhado ao Quartel-General da Marinha em 12 de março de 1877, e sem ser enviado ao quartel do corpo, foi submetido a Conselho de Disciplina naquele órgão central, que identificou seu crime de segunda deserção em tempo de paz, e em função disso, recebeu 50 chibatadas em dois dias, conforme o artigo 66 supracitado. Em seguida, voltou para a *Trajano* em 16 de março. Em meados de junho, foi a terra no serviço do escaler e não retornou por quatro dias e, por isso, foi castigado com 20 chibatadas. Em 5 de setembro adoeceu e baixou ao hospital sem retornar para a *Trajano*.

Nascimento (2001, p.48) observou a partir dos Artigos de Guerra que a ausência por mais de 48 horas era considerada crime de deserção e como tal, deveria ser julgado por um Conselho de Guerra. Como as deserções tornaram-se comuns, a Marinha

modificou a legislação para atender suas necessidades de manter o pessoal a bordo, dispensando a formação destes conselhos e evitando lacunas nas tripulações.

O conselho e a transferência para julgamento, enfim, só aconteceriam a partir da terceira deserção do mesmo marinheiro. O artigo nº 80 seria mais rápido e eficaz. (NASCIMENTO, 2001, p.49)

Nos registros de ausências e deserções que encontramos, parece que a confirmação da deserção já tinha se modificado, só ocorrendo no oitavo dia, tal qual podemos identificar nos registros de Manoel Ursulino, onde sua terceira ausência foi tratada como contravenção por ficar em terra por quatro dias, e não como crime de terceira deserção, que o levaria ao Conselho de Guerra. Para além de criar a possibilidade de passar alguns dias em terra sem ser considerado desertor, afinal só a morte ou a invalidez ou o cumprimento do tempo de serviço concederiam a escusa do serviço militar, esse entendimento não era claro e dependia de cada comandante, afinal não havia consenso sobre quando se iniciaria a contagem dos oito dias. Essa dúvida de interpretação se arrastou nas Forças Armadas até o final do século XX, quando foi definido que a contagem se iniciaria no primeiro minuto do dia seguinte ao que o militar deveria ter se apresentado.

O cearense Luis do Carmo,<sup>117</sup> um pardo de 19 anos, foi recrutado como grumete da Armada em 10 de agosto de 1874 e passou para o corpo em 5 de novembro, embarcando na *Trajano* em 3 de dezembro. Foi promovido a marinheiro de 3ª classe em 15 de janeiro de 1877 e em 26 de abril sentiu o estalar de 15 chibatadas no dorso, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, por fazer uma assuada na gávea<sup>118</sup> do navio. Em 1879, permanecia no navio na mesma graduação.

Manoel Francisco da Silva Segundo,<sup>119</sup> um cearense pardo de 22 anos, foi recrutado da mesma forma que Luis, passou para o corpo em 25 de novembro e embarcou junto com ele. Foi promovido a marinheiro de 3ª classe em 10 de abril de

---

<sup>117</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4664 – 2º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>118</sup> A gávea é ponto mais elevado no mastro da embarcação, onde se fixava uma estrutura de observação onde os vigias eram posicionados durante o serviço no mar.

<sup>119</sup> *Ibidem*.

1877. Não se mostrou refratário ao serviço e a disciplina, sabendo aguardar a primeira oportunidade. Pediu uma licença para ir a terra no porto de Pernambuco em 19 de maio de 1878, e não compareceu no dia seguinte quando o navio partiu daquele porto. Para quem vinha de outras províncias, não bastava desertar na Corte, sendo necessário aguardar a oportunidade de estar em um ponto que se considerava mais perto do local de origem, o que exigia extrema paciência para não se por em evidência e pedir uma licença no momento certo, o que lhe valeria a possibilidade de desertar e voltar para casa sem maiores problemas.

O pardo mato-grossense João Rodrigues da Fonseca,<sup>120</sup> de 23 anos, vencia como grumete da Armada desde 7 de julho de 1874, quando foi encaminhado para a Corte em um verdadeiro périplo pela região platina, baixando ao hospital em cada parada. Quando chegou ao Rio de Janeiro, ficou 59 dias baixado no hospital. Chegou a Ilha de Villegagnon em 31 de outubro e passou para o corpo em 25 de novembro, embarcando junto com Luis do Carmo. Voltou para o quartel do corpo em 16 de março de 1876.

O maranhense Manoel Francisco Maciel,<sup>121</sup> um pardo de 20 anos, vencia como grumete da Armada desde 19 de agosto de 1874, e passou para o corpo em 25 de novembro. Embarcou junto com Luis do Carmo. Adoeceu e baixou ao Hospital de Marinha da Corte em 9 de janeiro de 1877, tendo falecido de “variola confluenta”, em 2 de fevereiro.

Firmino Manoel Correia,<sup>122</sup> um preto natural do Rio de Janeiro, devia ter 18 anos quando foi para a marinhagem. Já era segundo-marinheiro quando passou para a Fortaleza de Villegagnon em 13 de junho de 1877. No dia seguinte passou para o corpo como marinheiro de 3ª classe. Parece que não gostou da mudança para o novo ambiente; não recebeu nenhuma punição disciplinar e desertou em 5 de novembro

---

<sup>120</sup> *Ibidem.*

<sup>121</sup> *Ibidem.*

<sup>122</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4673 – 5º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.



quando foi a terra no escaler de serviço. De certa forma, a punição era passar para o navio e dependendo das necessidades institucionais, isso incluía passar para o Corpo de Imperiais Marinheiros, desde que em algum momento, o dito marinheiro da marinhagem fosse visto como capaz de desenvolver as habilidades dos marinheiros do corpo. De fato, os imperiais marinheiros eram empregados nos navios mais operativos, enquanto os marinheiros da marinhagem eram destinados àqueles onde o serviço não era tão intenso. O Decreto nº 4.045,<sup>123</sup> de 19 de dezembro de 1867, que regulamentava guarda e conservação dos navios do Estado que fossem desarmados, tinha em seu artigo 35 um texto peculiar:

Art. 35. As praças de marinhagem, que guarnecerem os navios desarmados só passarão para os armados a pedido seu e consentimento do Inspector do Arsenal, ou então quando por seu mau comportamento precisarem ficar sujeitos a um regimento mais rigoroso.

O regimento era o mesmo para toda a Marinha, no entanto, existia um ambiente onde a aplicação desse regimento era reconhecida por lei como mais rigorosa – os navios armados, para onde deveriam ser enviadas as praças da marinhagem que apresentassem um mau comportamento. Ou seja, para esses indivíduos era uma punição. Entretanto, não se tratava de ir para o navio para ser chibatado, o que poderia acontecer em qualquer outro ambiente da Marinha. Tratava-se de uma punição onde o indivíduo era inserido em um sistema disciplinar pautado por extrema “vigilância hierárquica”, onde o correto cumprimento de uma rotina<sup>124</sup> extenuante em um ambiente adverso contribuiria para a normalização da sua conduta. Porém, não devemos esquecer que a passagem poderia ocorrer a pedido do próprio militar, o que poderia ser entendido de modo, digamos, diferenciado.

---

<sup>123</sup> **Decreto nº 4.045, de 19 de dezembro de 1867.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4045-19-dezembro-1867-554345-publicacaooriginal-72927-pe.html> >. Acesso em: 2 mai. 2013.

<sup>124</sup> Para uma análise da rotina de um navio híbrido em um período um pouco posterior, ver Nascimento (2008).

João José Durães,<sup>125</sup> um preto natural do Rio de Janeiro, devia ter dez anos quando assentou praça na marinhagem. Quando chegou a primeiro-marinheiro, desembarcou do Transporte *Madeira* para o quartel da Ilha de Villegagnon em 29 de agosto de 1877, e no dia seguinte foi transferido para o corpo como marinheiro de 1ª classe. João embarcou em 6 de setembro do dito ano e desembarcou em 26 de fevereiro de 1878, retornando para o corpo.

O mesmo aconteceu com Anastácio Joaquim dos Santos,<sup>126</sup> um preto natural do Rio de Janeiro, que devia ter 22 anos quando foi para marinhagem. Sendo segundo-marinheiro, veio junto com João José do mesmo navio e passou para o corpo na mesma data como marinheiro de 2ª classe. Embarcaram juntos na *Trajano*, mas desembarcou um dia antes para o Monitor *Javary*.

É importante notar que João e Anastácio estavam, respectivamente, nas terceira e segunda graduações da marinhagem e foram transferidos para as quarta e terceira graduações do Corpo, enquanto Manoel Firmino estava na segunda da marinhagem e se manteve na segunda do Corpo, o que poderia gerar alguma insatisfação já que embarcaram praticamente no mesmo período e, certamente, devem ter se conhecido.

Outros pontos importantes são a cor e a naturalidade. Na tese de doutoramento que teve o primeiro Livro do Gabinete de Identificação da Armada como uma das fontes, Sílvia Capanema<sup>127</sup> analisou a cor da população dos marinheiros nacionais de 1908 e observou que eles estavam assim classificados: 56,4% pardos, 20% brancos, 11,6% de cor preta, 10,4% morenos, 1,2% brancos corados" e 0,4% "pardos claros". Ressaltou também que o termo pardo, antes da abolição, significava um relativismo sobre a origem escrava, ou seja, referiam-se aos negros livres (MATOS, 2004, 1998,

---

<sup>125</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4692 – 3º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros

<sup>126</sup> *Ibidem*.

<sup>127</sup> ALMEIDA, Sílvia Capanema P. de. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra brasileira no período pós-abolição, 1890-1910. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos** [online]. 2012, vol.19, suppl.1, pp. 15-33. Disponível em: < [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-59702012000500002&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-59702012000500002&script=sci_arttext) >. Acesso em: 2 mai. 2013.

apud ALMEIDA, 2012, p.17). Além disso, sua pesquisa demonstrou que a maioria dos marinheiros (65,6%) vinha das regiões Norte e Nordeste do Brasil (Almeida, 2012, p.17). Vejamos como ficam os quadros correspondentes para os imperiais marinheiros da Corveta *Trajano*, considerando somente os 440 indivíduos que efetivamente assentaram praça no corpo.

QUADRO 17

Cor registrada	Quantidade total	Percentual	Quantidade registrada	Percentual
Acaboclada	1	0,23%	1	0,28%
Branca	82	18,64%	82	23,36%
Cabocla	71	16,14%	71	20,23%
Cabra	7	1,59%	7	1,99%
Crioula	1	0,23%	1	0,28%
Indiática	2	0,45%	2	0,57%
Morena	4	0,91%	4	1,14%
Mulata	2	0,45%	2	0,57%
Parda	128	29,09%	128	36,47%
Parda clara	3	0,68%	3	0,85%
Parda escura	2	0,45%	2	0,57%
Preta	48	10,91%	48	13,68%
Não registrados	89	20,23%	XXX	XXX
Total	440	100%	351	100%

Se considerarmos somente as cores registradas, teremos 23,36% brancos, 21,08% com alguma origem indígena e 55,56% com alguma origem africana. Evidentemente, a inclusão dos caboclos no segundo grupo é deveras questionável, porém outros traços, tais como cabelos lisos, corridos e, inclusive amarelados, ou imberbes, e até olhos azuis, nos fizeram tomar este caminho. Em todo caso, entre os registros completos que totalizam 351 imperiais marinheiros, 23,36% eram brancos e 76,64% não brancos. Ou seja, da década de 1870 até a de 1900, com exceção das classificações, que suprimiu principalmente os caboclos, o quadro praticamente não se alterou para brancos e não brancos.

Se o termo pardo, antes da abolição, significava um relativismo sobre a origem escrava, referindo-se aos negros livres, é bem possível que boa parte dos 10,91% de

indivíduos registrados como pretos guardassem alguma relação mais próxima com o cativo, tais quais os irmãos Marçal de Oliveira, igualmente registrados dessa forma. Este percentual está muito próximo do que foi proposto por Ricardo Salles quando analisou os dados dos escravos combatentes no conflito imediatamente anterior. Segundo o autor, eles “nunca devem ter ultrapassado 10% do conjunto da tropa” (SALLES, 1990, p.66). Além disso, “para boa parte da população escrava, os anos que se seguiram ao término da guerra foram marcados pelas fugas e rebeliões, mas também pela tentativa de adquirir direitos de cidadania” (SALLES, 1990, p.75).

Tudo isso nos leva à conclusão de que o serviço militar não era somente sinônimo de castigo como defendeu boa parte da historiografia. Os passos dos marinheiros após a incorporação na força armada não devem ser perdidos de vista pelo historiador: eles revelam parte de leque de opções que se abria para os homens e menores do século XIX. (NASCIMENTO, 2001, p.94)

Vejamos, agora, o quadro da naturalidade.

QUADRO 18

Naturalidade	Quantidade total	Percentual	Quantidade registrada	Percentual
Alagoas	8	1,82%	8	2,28%
Amazonas	7	1,59%	7	1,99%
Bahia	58	13,18%	58	16,52%
Ceará	38	8,64%	38	10,83%
Corte	4	0,91%	4	1,14%
Espírito Santo	9	2,05%	9	2,56%
Maranhão	27	6,14%	27	7,69%
Mato Grosso	1	0,23%	1	0,28%
Minas Gerais	3	0,68%	3	0,85%
Pará	26	5,91%	26	7,41%
Paraíba	8	1,82%	8	2,28%
Paraná	9	2,05%	9	2,56%
Pernambuco	35	7,95%	35	9,97%
Piauí	5	1,14%	5	1,42%
Rio de Janeiro	31	7,05%	31	8,83%
Rio Grande do Norte	7	1,59%	7	1,99%
Rio Grande do Sul	23	5,23%	23	6,55%
Santa Catarina	19	4,32%	19	5,41%
São Paulo	12	2,73%	12	3,42%
Sergipe	18	4,09%	18	5,13%
Outras cidades	3	0,68%	3	0,85%
Não registrados	89	20,23%	XXX	XXX
Total	440	100%	351	100%

\* São registros de localidades que não pudemos encontrar ou diferenciar entre várias outras: Cintra, Mociny e Santa Cruz.

Ao separarmos por regiões, o quadro fica mais claro.

QUADRO 19

Região atual	Quantidade total	Percentual	Quantidade registrada	Percentual
Centro Oeste	1	0,23%	1	0,28%
Nordeste	204	46,36%	204	58,12%
Norte	33	7,50%	33	9,40%
Sudeste	59	13,41%	59	16,81%
Sul	51	11,59%	51	14,53%
Outras cidades	3	0,68%	3	0,85%
Não registrados	89	20,23%	XXX	XXX
Total	440	100%	351	100%

Se considerarmos somente as províncias e cidades registradas, e separarmos pelas regiões geográficas atuais, as regiões Norte e Nordeste contribuíram com 67,52% dos imperiais marinheiros registrados na *Trajano*, e da mesma forma, o quadro da origem por regiões praticamente não se alterou em relação ao descrito por Sílvia Capanema, referente aos anos anteriores a Revolta dos Marinheiros de 1910.

Ao analisar a ascensão social caracterizada pela promoção, a partir do Decreto nº 673,<sup>128</sup> de 21 de agosto de 1890, que derogou o Decreto nº 411-A, de 5 de junho de 1845 e mandou pôr em execução o novo regulamento para o Corpo de Marinheiros Nacionais, Nascimento observou que:

o comandante que não tolerasse negros poderia não incluí-los na lista de marinheiros aptos à promoção, independentemente de suas capacidades e conhecimentos. Assim, imagino que entre selecionar brancos ou negros, dependendo dos valores do comandante, os primeiros poderiam ser sempre escolhidos, ao contrário dos segundos. (NASCIMENTO, 2008, p.125)

Pelo novo decreto, os comandantes dos navios endossavam as listas dos marinheiros que poderiam participar dos exames de acesso, realizados no quartel, sob a supervisão do comandante do corpo, dando margem ao que foi proposto pelo autor.

<sup>128</sup> **Decreto nº 673, de 21 de agosto de 1890.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decree/1824-1899/decreto-673-21-agosto-1890-552097-publicacaooriginal-69100-pe.html> >. Acesso em: 2 mai. 2013.

Entretanto, nem sempre foi assim. No período desta pesquisa, a forma das promoções era definida pelo artigo 22 do Decreto nº 411-A.

Art. 22. Para a classificação dos Imperiaes Marinheiros nas praças que devão competir-lhes, e para o seu regular acesso nas Companhias, passarão elles por um exame de todos os misteres, em que são instruidos, feito na presença do Commandante Geral, do segundo Commandante, e do Capitão da respectiva Companhia, pelos differentes Mestres e Instructores, dando-se a principal importancia nestes exames, ao que diz respeito á arte de Marinheiro, em segundo lugar á de Artilheiro, e por ultimo ás restantes. Só mediante taes exames, e consequentes approvações, de cujos actos se fará Termo, em Livro para isso destinado, poderão ser classificados os que assentão praça na de Marinheiros de qualquer classe, ou passar de uma para outra immediatamente superior, e dahi aos differentes grãos de officiaes Inferiores das Companhias, sendo tambem para estes ultimos necessaria a qualidade de saber ler e escrever.

Se a letra da lei não aponta para a interferência do comandante dos navios nos exames feitos no ambiente do corpo, vejamos as promoções dos imperiais marinheiros destacados na *Trajano*, por cor, onde dos 440 indivíduos, 111 foram promovidos, pelo menos, uma vez.

QUADRO 20

Cor registrada	Quantidade	Percentual
Acaboclada	1	0,90%
Branca	18	16,22%
Cabocla	20	18,02%
Cabra	1	0,90%
Indiática	1	0,90%
Morena	3	2,70%
Parda	53	47,75%
Preta	9	8,11%
Não registrados	5	4,50%
Total	111	100%

Cabe lembrar que, entre as cores registradas, 23,36% eram brancos e 76,64% não brancos. Se considerarmos somente os indivíduos promovidos com registro de cor, o total cai para 106, dos quais 16,98% eram brancos e 83,02% não brancos. Ainda assim, se considerarmos os grupos isolados por cor, teremos 18 brancos e 88 não brancos, o que nos oferece os seguintes índices em relação ao conjunto de 82 brancos e 269 não brancos: 21,95% dos brancos e 32,72% dos não brancos foram promovidos em nove comandos, com seis comandantes, na *Corveta Trajano*.

Dos 111 promovidos, 37 foram punidos antes das promoções. Vejamos como fica o quadro das promoções dos imperiais marinheiros quando vinculamos as punições disciplinares.

QUADRO 21

Cor registrada	Quantidade de promovidos	Percentual dos promovidos	Quantidade de promovidos punidos	Percentual de punidos em cada cor dos promovidos
Acabocladada	1	0,90%	0	0%
Branca	18	16,22%	4	22,22%
Cabocla	20	18,02%	3	15%
Cabra	1	0,90%	0	0%
Indiática	1	0,90%	0	0%
Morena	3	2,70%	1	33,33%
Parda	53	47,75%	26	49,06%
Preta	9	8,11%	2	22,22%
Não registrados	5	4,50%	1	20%
Total	111	100%	37	33,33%

Se considerarmos somente os indivíduos de cor registrada e separamos os brancos dos não brancos, as informações passam a ser as seguintes: 33,96% dos indivíduos promovidos com cor registrada foram punidos antes das promoções; 22,22% dos brancos promovidos foram punidos e 36,36% dos não brancos promovidos foram punidos, todos antes das promoções.

É bom ressaltar que nos 518 embarques do Corpo de Imperiais Marinheiros, em 370, ou melhor, em 71,43%, não houve nenhuma punição registrada.

O que queremos demonstrar com esse jogo estatístico é que houve um momento anterior a 1890, quando o Corpo de Imperiais Marinheiros estava regulado pelo Decreto nº 411-A, que cor e punições disciplinares não eram os aspectos mais importantes quando o assunto era as promoções deste corpo. O que estava em observação era a capacidade dos indivíduos executarem adequadamente as atividades marinheiras nos navios. Ou seja, a operação do navio era o fator principal. Afinal, eles nunca iriam desfrutar do convívio da praça d'armas, como foi o caso demonstrado

quando verificamos a situação dos maquinistas de 1ª e 2ª classes. É bom lembrar que dos cinco imperiais marinheiros nomeados para o Corpo de Oficiais Marinheiros, responsável por coordenar os serviços do convés, dois sofreram punições anteriores as suas nomeações e três eram pardos, e segundo a pesquisa de Sílvia Capanema, muito provavelmente, eram pretos livres.

Isto não quer dizer, absolutamente, que não havia preconceito. Mas que as ações preconceituosas poderiam se apresentar no cotidiano gerando reações adversas que implicavam em punições. O preconceito poderia se mostrar em palavras ou, por exemplo, na escala para os piores serviços. Entre as 41 punições que classificamos como decorrentes de desobediência, desrespeito, insubordinação, insulto e resposta arrogante, inconveniente ou insubordinada, quatro não têm registro de cor, cinco foram aplicadas em brancos e 32 foram aplicadas em não brancos. Evidentemente, não podemos afirmar que todos esses casos estão relacionados ao preconceito de cor, mas também não se deve afirmar que os brancos eram mais subordinados que os não brancos.

Vejamos um caso de preconceito aparente.

Quando o Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira foi designado para ser o primeiro Comandante do Monitor *Javari*, que estava sendo construído na França, escolheu 20 imperiais marinheiros da *Trajano* para fazerem parte da primeira guarnição do seu novo comando, os quais desembarcaram junto com ele, em 3 de novembro de 1875, a fim de embarcarem no Paquete francês *Gironde* rumo à Europa. Eram sete brancos, quatro caboclos, um indiático, sete pardos e um preto. Ou seja, entre os imperiais marinheiros da *Trajano*, no dia do desembarque havia 23,48% de brancos, mas no grupo levado por João Antônio havia 35% de brancos. O dilema parece ter sido grande, pois cinco deles (um branco e quatro pardos) tinham sido punidos pelo próprio João Antônio por jogo a dinheiro, faltar ao serviço,



espancamento, insubordinação e relaxamento no serviço. A cor, bem como a condição servil anterior, e as punições do grupo foram levadas em consideração, mas em alguns casos as capacidades e as qualificações parecem ter tido um peso maior.

## CAPÍTULO 4

### OS SUBALTERNOS NO NAVIO: OS REGISTROS DA MARINHAGEM

No relatório de 1870,<sup>129</sup> o Ministro da Marinha Manuel Antonio Duarte de Azevedo teceu elogios ao Corpo de Imperiais Marinheiros, ressaltando-o como a fonte principal da força que guarnece os navios da Armada, bem como as provas dadas pelo valor e pela disciplina deste corpo durante os combates da Guerra do Paraguai. Na ocasião do relato, contava este corpo com 3.208 praças. Em relação aos aprendizes-marinheiros, que na ocasião contavam com 946 aprendizes, o ministro relata que tais companhias se constituem como o “viveiro do corpo de imperiais marinheiros, que substituem com vantagem a maruja recrutada”. Pelo mesmo relatório, a marinhagem contava com 963 praças, sendo o número dos marinheiros de profissão limitado e composto por estrangeiros engajados e voluntários, e a maioria composta por recrutas e libertos. O ministro considerava, na ocasião, que o Corpo de Imperiais Marinheiros abastecia as guarnições dos navios da Armada, e as Companhias de Aprendizes-Marinheiros poderiam prover pessoal para aquele corpo, sendo, por isso, dispensável o serviço da marinhagem. Embora considerasse o recrutamento como repugnante e os prêmios pagos pelo engajamento elevados, não desejava a extinção da marinhagem, considerada como auxiliar, em função da possibilidade de obter pessoal por estes métodos em circunstâncias extraordinárias. (Relatório do Ministro da Marinha, 1870, p.14-16)

Como já demonstramos, a origem da marinhagem remonta a uma parcela do pessoal pertencente à Armada Real Portuguesa, reunindo os marinheiros que executavam a bordo as atividades subalternas. Era o quadro do pessoal que precedeu a

---

<sup>129</sup> **Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha – 1870.** Disponível em: <[brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2105/](http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2105/)>. Acesso em: 4 mai. 2013.

criação do Corpo de Imperiais Marinheiros, que ao longo século XIX suplantou em quantidade a marinhagem nos navios da Armada.

No primeiro relatório de 1871,<sup>130</sup> o mesmo ministro apresentou um quadro que nos oferece um olhar sobre a sua irregular instituição e a sua composição, incluindo os auxiliares do Corpo de Maquinistas.

A classe de marinhagem, que serve na armada sem instituição regular, comprehende estrangeiros engajados e alguns nacionaes voluntários, e compõe-se ordinariamente dos contingentes fornecidos pelo recrutamento. (...)

Entretanto, na armada nacional, à excepção de alguns machinistas, que alias têm servido de modo digno de louvor, poucas são actualmente as praças que não pertencem ao paiz. Em grande maioria a nossa maruja é nacional. (Relatório do Ministério da Marinha, 1871-1, p.12)

Com relação aos estrangeiros, ele estava se referindo aos quadros subalternos do serviço executado nos vapores da Armada pelos carvoeiros e foguistas, que não faziam parte do Corpo de Maquinistas, já analisado.

No segundo relatório de 1871,<sup>131</sup> enviado pelo Ministro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, foi indicada a redução da marinhagem nos navios da Armada em decorrência do contingente oferecido pelo Corpo de Imperiais Marinheiros.

Os navios de guerra são quase exclusivamente guarnecidos com imperiaes marinheiros. Os marinheiros avulsos, ou a marinhagem na denominação conhecida, pouco a pouco vae extinguindo-se, pela notável decadência da marinha mercante.

Já são raros os engajamentos, e os recrutas destinão-se aos corpos, com excepção de reduzido numero dos menos aptos, os quaes entretanto aproveitados nos transportes. (Relatório do Ministério da Marinha, 1871-2, p.4)

No relatório de 1873,<sup>132</sup> apresentado à Assembleia Geral Legislativa, o mesmo ministro parece indicar o que estava ocorrendo em relação à marinhagem.

Em geral são passados para a marinhagem os recrutas, a quem faltam os necessarios requisitos para o alistamento nos corpos de marinha. (...)

Homens sem habitos da vida no mar, recrutados, e immediatamente embarcados jámais poderão supprir, tão efficazmente como é para desejar, as faltas que possam dar-se no effectivo do Corpo de Imperiaes Marinheiros, principalmente em tempo de guerra.

<sup>130</sup> **Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha – 1871-1.** Disponível em: < [brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2106/](http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2106/) >. Acesso em: 4 mai. 2013.

<sup>131</sup> **Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha – 1871-2.** Disponível em: < [brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2107/](http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2107/) >. Acesso em: 4 mai. 2013.

<sup>132</sup> **Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha – 1873.** Disponível em: < [brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2109/000028.html](http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2109/000028.html) >. Acesso em: 20 abr. 2013.

(...) as praças fornecidas pelo recrutamento são adultas e incapazes de atingir em pouco tempo o grão de habilitação dos Aprendizes-Marinheiros. (Relatório do Ministério da Marinha, 1873, p.25)

No relatório de 1874,<sup>133</sup> ainda o Ministro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, a partir da proposta do Ajudante-General da Armada de aumentar o contingente autorizado do Corpo de Imperiais Marinheiros de 3.195 para 4.080 homens, comentou:

Compreendo de quanta vantagem seria para o serviço da Armada semelhante augmento, porque poderíamos talvez dispensar a marinhagem avulsa. Mas se não nos tem sido possível, nestes ultimos annos, com os contingentes que nos dão as companhias de aprendizes e o recrutamento, completar o corpo de imperiaes marinheiros, parece-me dever limitar-se por enquanto semelhante pedido à 300 praças, ou mais dez por companhia. (Relatório do Ministério da Marinha, 1874, p.10)

A marinhagem nunca foi instituída regularmente, mas existiu na prática tendo inclusive o soldo, dos marinheiros ditos avulsos, definido pelo Decreto nº 1.466, já analisado. As informações que chegavam aos ministros eram consolidadas a partir da verificação do estado do pessoal em cada organização da Marinha, consultando os registros dos Livros de Socorros. Um trecho do documento era chamado de “Parte do estado da guarnição”, e por esta parte pudemos perceber a separação entre imperiais marinheiros e marinhagem, que também eram chamados de Corpo da Armada, onde se dividiam entre os marinheiros avulsos e os criados, seguindo a mesma via hierárquica: grumete, segundo-marinheiro, primeiro-marinheiro e marinheiro superior. Daí, a denominação de grumete criado e grumete da marinhagem, que também poderia ser chamado de grumete da Armada.

Os carvoeiros e foguistas, até 1876, eram igualados as praças da marinhagem, sendo depois equiparados aos imperiais marinheiros. Entretanto, serem equiparados não os incluía no Corpo, de modo que continuaram a serem registrados nos Livros de Socorros da Marinhagem. Além disso, estes auxiliares do Corpo de Maquinistas só foram instituídos em um corpo em 1882, formando o Corpo de Foguistas, instituído

---

<sup>133</sup> **Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha – 1874.** Disponível em: <[brazil.crl.edu/b.sd/bsd/u2110](http://brazil.crl.edu/b.sd/bsd/u2110)>. Acesso em: 2 mai. 2013.

pelo Decreto nº 8.666,<sup>134</sup> de 16 de setembro, quando deixou de existir a função de carvoeiro e a via hierárquica foi definida assim: foguista de 3ª, 2ª e 1ª classe; e cabo de foguista. Na verdade, as funções dos carvoeiros passaram a ser executadas pelos foguistas de 3ª classe.

Este corpo foi incorporado ao Corpo de Marinheiros Nacionais, formando três companhias, pelo Decreto nº 673,<sup>135</sup> de 21 de agosto de 1890, que derogou o Decreto nº 411-A, de 1845. Esta institucionalização, na prática, fez com que os soldos pagos a carvoeiros e foguistas, que na década de 1870 eram bem maiores que os dos imperiais marinheiros, fossem igualados em 1890, o que deve ter gerado incertezas e insatisfações, mas foram amenizadas com o pagamento de algumas gratificações. O outro lado da questão é que a Marinha estava pronta para prover o pessoal subalterno das máquinas com os contingentes fornecidos pelas, já denominadas, Escolas de Aprendizes-Marinheiros.

Pelo Decreto nº 855,<sup>136</sup> de 13 de outubro de 1890, que deu novo regulamento ao Corpo de Maquinistas, os praticantes, antes auxiliares, foram incluídos, e os outros subalternos, também auxiliares, passaram a ser fornecidos pelas sexta, sétima e oitava companhias do Corpo de Marinheiros Nacionais.

No caso dos criados, não havia qualquer tipo de regulamentação das suas funções e considerando o conjunto analisado nesta pesquisa, em sua maioria composta por brancos, sem terem sofrido nenhuma punição disciplinar, tudo indica que havia algum tipo de afeição entre oficiais e criados, ou uma relação de ajuda a homens pobres que eram conhecidos de amigos e familiares dos oficiais, ou se apresentavam

---

<sup>134</sup> **Decreto nº 8.666, de 16 de setembro de 1882.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-8666-16-setembro-1882-545848-publicacaooriginal-59279-pe.html> >. Acesso em: 3 mai. 2013.

<sup>135</sup> **Decreto nº 673, de 21 de agosto de 1890.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-673-21-agosto-1890-552097-publicacaooriginal-69100-pe.html> >. Acesso em: 3 mai. 2013.

<sup>136</sup> **Decreto nº 855, de 13 de outubro de 1890.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-855-13-outubro-1890-552356-publicacaooriginal-69587-pe.html> >. Acesso em: 3 mai. 2013.

para exercer estes serviços a partir de uma estratégia qualquer, seja de sobrevivência ou seduzidos pela possibilidade de viajar de uma cidade a outra; são várias as possibilidades. De qualquer forma, a situação deste grupo se alongou por mais tempo. Somente com o Decreto nº 7.124,<sup>137</sup> de 24 de setembro de 1908, que deu novo regulamento ao Corpo de Marinheiros Nacionais, foi instituída uma companhia de taifeiros, constituída pelas praças de bom comportamento que desejassem empregar-se no serviço da taifa, compreendendo os despenseiros, os criados, os cozinheiros e os ajudantes de cozinheiros.

Tendo em vista que a marinhagem nunca foi instituída regularmente na Marinha, não temos como precisar o seu desaparecimento, de modo que, aparentemente tornou-se desnecessária a partir da institucionalização de funções especificamente definidas no Corpo de Marinheiros Nacionais, já na República. A última vez que este grupo foi mencionado de forma exclusiva nos relatórios dos ministros foi em 1873, quando Joaquim Delfino Ribeiro da Luz indicou que existiam 289 praças da marinhagem na Armada, em sua maioria brasileiros.

Esta análise do corpo de leis relacionada com o desaparecimento gradual da marinhagem nos aproxima da pesquisa de Nascimento (2008, p.101-107), na qual demonstrou que após as mudanças na lei do recrutamento, em 1874, quando foi extinto o recrutamento forçado em detrimento do sorteio militar, houve uma redução dos indivíduos encaminhados à força para a Marinha, sem, no entanto, deixar de existir. Segundo o autor, havia uma intencionalidade policial em continuar enviando à força, indivíduos que causassem problemas à ordem, para as Forças Armadas, dizendo que eram voluntários, ao mesmo tempo em que nas situações de redução dos efetivos, esses elementos continuaram sendo recebidos, dentro de uma permanência do sistema

---

<sup>137</sup> **Decreto nº 7.124, de 24 de setembro de 1908.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7124-24-setembro-1908-501692-publicacaooriginal-1-pe.html> >. Acesso em: 3 mai. 2013.

de recrutamento anterior, mesmo gerando desconfiança de alguns oficiais que percebiam a tática policial de enviar indivíduos considerados incorrigíveis.

Por outro lado, no início da década de 1870, os ministros indicavam que os indivíduos que não se enquadravam nos requisitos para assentarem praça no Corpo de Imperiais Marinheiros eram encaminhados para assentar praça na marinhagem, de modo que a idade era um dos pontos a serem observados, consideradas para atingir o grau de habilidade dos marinheiros do corpo. Ou seja, se não serviam para assentar praça como grumetes do Corpo de Imperiais Marinheiros, assentavam praça como grumetes da Armada.

Assim, após 1874, o recrutamento forçado continuou a existir, e a Marinha ao receber esses indivíduos, sempre tinha uma posição para eles, seja no Corpo de Imperiais Marinheiros, seja como marinheiros avulsos da marinhagem ou como carvoeiros, como foi o caso dos irmãos Marçal de Oliveira. Isso tudo dependia da necessidade da organização no ato do assentamento como praça, ou até mesmo depois.

Pelo que percebemos, assentar praça como imperial marinheiro ou como carvoeiro eram situações que praticamente definiam a carreira a ser seguida. Entretanto, a situação de marinheiro avulso da marinhagem, pela própria falta de regulamentação, era completamente instável e contribuía para a estratégia individual daqueles que fossem enquadrados nessa situação. Se por um lado eles poderiam ser considerados adequados no desempenho de suas funções e passar para o Corpo de Imperiais Marinheiros, por outro, os comandantes dos navios poderiam perceber neste conjunto de elementos, aqueles que pudessem ser empregados como carvoeiros. A diferença era um soldo bem maior. Ou seja, por não estarem instituídas, as regras aplicadas a marinhagem não eram tão rígidas. Além disso, no caso dos criados, também existia a possibilidade de favorecimento explícito pelos seus amos.

Em 15 de maio de 1874, o português de 27 anos de idade, Antonio Teixeira dos Santos<sup>138</sup> se apresentou a bordo da Corveta *Vital de Oliveira* para servir de criado do Chefe de Divisão, Comandante do 1º Distrito Naval, Barão de Ivinheima. Ele era primeiro-marinheiro criado e passou para a Corveta *Trajano*, na companhia do seu amo em 23 de maio, retornando ao primeiro navio em 16 de julho. Ao que parece esses criados só acompanhavam os oficiais pelo tempo que estes estivessem embarcados, sendo dispensados em seguida ou por ordem superior, em função das vagas nos navios. O certo é que Antonio Teixeira tornou a se apresentar na *Trajano*, em 7 de novembro para servir como criado do Capitão-Tenente Dionísio Manhães Barreto, então imediato do navio, quando assentou praça como segundo-marinheiro criado. Porém, o imediato desembarcou em 23 do mesmo mês, e no dia seguinte, por ordem do Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira, Antonio Teixeira passou a ser criado do Segundo-Tenente Adolpho Pereira Pinheiro. O criado passou a receber menos e a servir a um oficial da mais baixa patente de bordo. Supomos que esta situação não tenha sido agradável e, possivelmente, Antonio Teixeira deve ter intercedido em causa própria junto ao barão, ou seja, foi reclamar da nova situação ao seu antigo amo. De fato, em 1º de dezembro de 1874, “por ordem” do mesmo comandante, passou a servir como foguista, de modo que seu soldo passou de R\$ 7\$300 para R\$ 60\$000, permanecendo nessa função por 16 meses, quando, então, desembarcou em 5 de abril de 1876. Foi o único caso encontrado de transferência de um criado para o serviço das máquinas, onde nem exerceu, inicialmente, as funções de carvoeiro, como era previsto.

Na Corveta *Trajano* houve 244 embarques ditos da marinhagem, onde identificamos 226 indivíduos. Vejamos o quadro dos embarques separado pelo grupo da marinhagem em que se enquadravam no primeiro embarque.

---

<sup>138</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.



## QUADRO 22

Grupo	Quantidade	Percentual
Marinhagem	29	11,88%
Criados	72	29,51%
Carvoeiros e foguistas	143	58,61%
Total	244	100%

Dos 29 embarques ditos da marinhagem, ocorreram oito transferências: um grumete recrutado passou a exercer as funções de ajudante de cozinheiro (João Damasceno, já visto) e sete passaram para o grupo dos auxiliares do Corpo de Maquinistas. Todos que passaram a carvoeiros poderiam tornar-se foguistas caso se habilitassem. E sendo recrutados, deveriam servir nas funções do setor de máquinas pelo mesmo tempo, que variava conforme a graduação que assentassem praça inicialmente.

O Grumete recrutado João Luis<sup>139</sup> embarcou na *Trajano* em 17 de julho de 1873 e, por ordem do comandante, em 1º junho do ano seguinte, passou a carvoeiro, ficando obrigado a servir como auxiliar das máquinas pelo tempo em que deveria servir como praça da marinhagem. Adoeceu e desembarcou por ter baixado ao hospital em 27 de outubro.

Zeferino José,<sup>140</sup> natural de Paraty, preto de 40 anos de idade, foi recrutado, certamente à força, e assentou praça em 12 de fevereiro de 1874 como grumete da Armada. No dia 16 passou para a *Trajano* e quatro dias depois, por ordem do Quartel-General da Marinha, passou a carvoeiro, ficando obrigado a servir nas máquinas pelo tempo que deveria servir como praça recrutada da marinhagem. Adoeceu e desembarcou por ter baixado ao hospital em 7 de março de 1878.

Manoel da Costa,<sup>141</sup> um preto de 28 anos de idade do Rio de Janeiro, foi recrutado e assentou praça como grumete da Armada junto com Zeferino, seguindo o

<sup>139</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.

<sup>140</sup> *Ibidem.*

<sup>141</sup> *Ibidem.*

mesmo trâmite até carvoeiro. Em 25 de junho de 1877, foi promovido à foguista por ordem do Comandante do 1º Distrito Naval. Em 27 de novembro, sentiu o estalar de dez chibatadas, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, por ter faltado ao quarto de serviço. Em 14 de março de 1878 desembarcou para o Encouraçado *Sete de Setembro*.

Hermenegildo Antonio da Conceição<sup>142</sup> acompanhou o mesmo trâmite dos outros dois até carvoeiro. Em 23 e 25 de fevereiro de 1875, foi punido com 25 chibatadas por dia, por decisão do Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira, por ter respondido insubordinadamente ao Maquinista de 2ª Classe Lopez. Ainda assim, foi promovido pelo comandante à foguista em 1º de junho de 1876. Desembarcou para o Encouraçado *Brazil* em 30 de junho de 1877.

O capixaba preto Antonio de Almeida Rios,<sup>143</sup> com 35 anos de idade, foi remetido pelo chefe de polícia da Corte pelo Ofício nº 4164, de 23 de julho de 1875, sob a alegação de ser desertor, certamente, por possuir marcas dos açoitamentos sofridos no cativeiro, conforme pratica identificada por Nascimento (2008). Ao chegar ao Quartel do Corpo de Imperiais Marinheiros, por intermédio do Quartel-General da Marinha, verificou-se que não era desertor. Entretanto, foi inspecionado e julgado apto para o serviço em 9 de agosto. Assentou praça como grumete da marinhagem no dia 17 do mesmo mês e embarcou na *Trajano* em 28 de setembro. Por ordem do comandante, passou a exercer as funções de carvoeiro em 7 de outubro. Parece que o soldo maior se constituiu como um atrativo durante certo tempo, e imaginamos que possa ter feito alguma economia. Antonio de Almeida não sofreu nenhuma punição, mas desertou em 7 de dezembro de 1876.

---

<sup>142</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII M 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.

<sup>143</sup> *Ibidem*.

O maranhense pardo Ignacio Gabriel Ayres<sup>144</sup> já era segundo-marinheiro, tendo sido recrutado com 30 anos no Pará onde servia nos navios do distrito daquela província, quando chegou ao quartel da Ilha de Villegagnon em 30 de setembro de 1875, e na mesma data embarcou na *Trajano*. Por ordem do comandante, passou a servir como carvoeiro, de 1º de novembro em diante. Adoeceu e baixou ao Hospital de Marinha da Corte em 29 de janeiro de 1877, onde faleceu 30 dias depois em virtude de “tuberculos pulmonares”.

Camilo José Bento,<sup>145</sup> preto de 24 anos de idade, natural do Rio de Janeiro, foi remetido pelo chefe de polícia da Corte para o Quartel-General da Marinha acompanhado do Ofício nº 5.230, de 13 de setembro de 1875, chegando a Villegagnon como recruta. Foi inspecionado e julgado apto no dia 20 do mesmo mês. Assentou praça como grumete recrutado da marinhagem nove dias depois e no dia 30 embarcou na *Trajano*. No dia seguinte, por ordem do comandante, passou a servir como carvoeiro, devendo cumprir o tempo obrigatório para os recrutados. Se as licenças eram reduzidas para evitar as deserções ou negadas aos novatos para verificar se eram refratários ao serviço e a disciplina, os indivíduos mais atentos percebiam que um dia ela ia ser concedida. Afinal, é presumível que os comandantes não podiam mantê-los eternamente confinados a bordo, sob o risco de aumentar as indisciplinas. Então, bastava se comportar conforme as normas para que a licença fosse concedida. Camilo não sofreu nenhuma punição disciplinar e ao ir a terra com licença, em 12 de março de 1876, desertou.

Não sendo instituída regularmente, a marinhagem propriamente dita, ou seja, o grupo daqueles que eram visto em segundo plano em relação aos imperiais marinheiros, constituía um grupo altamente heterogêneo, permitindo o ingresso de todos os tipos e por todas as formas; o que era muito conveniente, pois desse grupo, as

---

<sup>144</sup> *Ibidem*.

<sup>145</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.

autoridades da Marinha poderiam cobrir funções e lacunas dos corpos de Marinha instituídos regularmente, como foi o caso das histórias de vida descritas acima e daqueles que passaram para o Corpo de Imperiais Marinheiros.

Vejamos alguns aspectos desta constituição heterogênea, considerando a graduação e classificação dos 29 embarques realizados por 25 indivíduos.

QUADRO 23

Graduação	Quantidade	Percentual
Marinheiro de classe superior voluntário	1	3,45%
Marinheiro de classe superior	1	3,45%
Primeiro-marinheiro	1	3,45%
Primeiro-marinheiro voluntário	2	6,90%
Primeiro-marinheiro contratado	1	3,45%
Segundo-marinheiro	3	10,34%
Grumete	19	65,51%
Grumete voluntário	1	3,45%
Total	29	100%

Além disso, permitia-se a admissão de estrangeiros, e desse modo contribuía para as estratégias individuais onde as regras dos outros corpos não permitiam.

João Antonio Jacintho,<sup>146</sup> português com 30 anos, foi contratado por um ano em 5 de março de 1875, no Rio de Janeiro, para servir na Fragata *Escola de Marinha (sic)* ao custo de R\$ 45\$000 mensais, assentando praça como primeiro-marinheiro contratado. Certamente, serviu de instrutor passando por vários navios. Embarcou em 14 de setembro e desembarcou em 12 de outubro para o Transporte *Vassimon*.

Os navios da Armada serviam como um meio de ir de um local para outro trabalhando, e se havia uma forma disso acontecer sem maiores problemas, era por meio da marinhagem.

Os portugueses Antonio Coelho,<sup>147</sup> com 29 anos, e Joaquim Antonio Julio,<sup>148</sup> com 37 anos, se apresentaram em 10 de abril de 1876, no Rio de Janeiro, quando o

<sup>146</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem

<sup>147</sup> *Ibidem*.

<sup>148</sup> *Ibidem*.

navio suspendeu para a Europa, para servirem voluntariamente pelo período de um ano, e por ordem do comandante assentaram praça como primeiros-marinheiros. Antonio faleceu de febre amarela às 11 horas do dia 13 e, a conselho médico e por ordem do comandante, lançou-se ao mar tudo que lhe pertencia, juntamente com o cadáver, o que era a praxe antes do surgimento das câmaras frigoríficas. Joaquim chegou a Lisboa e desembarcou “por ordem superior” em 23 de junho, completando sua travessia transatlântica.

Em 28 de junho de 1876, Antonio Manoel Portella dos Santos<sup>149</sup> se apresentou voluntariamente a bordo da *Trajano* para servir por seis meses, e por ordem do comandante assentou praça como marinheiro de classe superior. Em 12 de agosto, no porto de Recife, pediu uma licença para ir a terra e desertou, o que, no nosso entender, configurou claramente uma estratégia de travessia transatlântica. Se o Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira sabia, ou não, dessa estratégia, talvez, nunca saberemos, entretanto, não devemos supor que os oficiais não tinham conhecimento dessas práticas, o que deveria provocar um dilema na hora de conceder as licenças, que já eram poucas.

Vejamos os quadros de idade registrada, cor e naturalidade dos 25 indivíduos.

QUADRO 24

Idade	Quantidade	Percentual
18 anos	1	4,00%
22 anos	1	4,00%
24 anos	1	4,00%
28 anos	1	4,00%
29 anos	2	8,00%
30 anos	4	16,00%
35 anos	1	4,00%
37 anos	1	4,00%
38 anos	1	4,00%
40 anos	1	4,00%
Não registrado	11	44,00%
Total	25	100%

<sup>149</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.

Desses 25 indivíduos, nos registros de 13 deles há claras indicações de que foram recrutados, e é nesse sentido que afirmamos que a marinhagem tornou-se muito conveniente para a instituição, pois permitia identificar indivíduos refratários à disciplina militar antes de inseri-los nos outros corpos de Marinha, principalmente daqueles que já tinham uma idade considerada imprópria para alcançar as capacidades dos imperiais marinheiros, pois a instituição acreditava obter tal sucesso a partir dos menores criados nos “viveiros” da Marinha.

Vejamos o quadro das cores registradas desses indivíduos.

QUADRO 25

Cor registrada	Quantidade total	Percentual	Quantidade registrada	Percentual
Branca	4	16,00%	4	28,57%
Parda	2	8,00%	2	14,29%
Preta	8	32,00%	8	57,14%
Não registrados	11	44,00%	XXX	XXX
Total	25	100%	14	100%

Em primeiro lugar, o alto índice de registros com sinais ordinários incompletos nos sugere uma intencionalidade de transferir esses indivíduos para outros corpos, evidentemente, após verificar se eram refratários à disciplina. Vejamos um caso singular deste grupo.

Alexandre Luiz Gomes, sem qualquer sinal ordinário, foi recrutado e assentou praça como grumete da Armada. Em 23 de maio de 1874, passou do Transporte *Werneck* para a *Trajano*. Tendo recebido uma licença, desertou em 4 de julho de 1875 e se apresentou no antigo navio algum tempo depois, sendo remetido para o navio de onde desertou, em 17 de novembro de 1876. De fato, a rotina de serviço em um transporte era bem mais amena que em um navio mais operativo que realizava viagens transatlânticas e a transferência parece não ter agradado ao grumete. O que queremos demonstrar é que sua estratégia não era se livrar da Marinha pela deserção, e sim, servir no local que julgava mais conveniente, o que certamente, era inaceitável para os

oficiais. Pelo que apuramos, Alexandre não recebeu as chibatadas regulamentares por esta deserção, talvez por ter se apresentado voluntariamente no *Werneck*. Contrariado, continuou servindo na *Trajano*, mas em 23 de março de 1877, por decisão do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, foi castigado com 24 chibatadas por ter sido encontrado jogando e fumando na coberta. Em 26 de abril, por ordem do mesmo comandante, foi castigado com 24 quatro bolos (uma punição difícil de ser encontrada nos livros) por ter brigado com um camarada seu (brigas geravam um número considerável de chibatadas). Ao sair de licença em 13 de janeiro de 1878, desertou novamente.

Se viver na Marinha era difícil, em alguns casos, viver fora dela poderia ser pior ainda. A população livre de baixa extração social era marginal economicamente ao sistema escravista dominante (SALLES, 1990, p.79). Sendo assim, Alexandre se apresentou voluntariamente em 22 de janeiro de 1878. Novamente, não recebeu as chibatadas regulamentares e, por ordem do comandante, foi preso, mas o registro não indica a forma. Desembarcou em 11 de fevereiro para o Encouraçado *Sete de Setembro*.

Voltando ao quadro 23; em segundo lugar, o alto índice de pretos<sup>150</sup> nos sugere que a marinhagem era o local preferido pela instituição para o ingresso daqueles que aparentavam serem escravos fugidos. No relatório de 1870, já citado, o Ministro Manuel Antonio Duarte de Azevedo indicou que a marinhagem contava com 963 praças, sendo a maioria composta por recrutas e libertos. Evidentemente, ele não poderia dizer à Assembleia Geral Legislativa de um país escravista que eram “recrutas e escravos”. Nascimento (2008) seguiu os caminhos de alguns desses escravos e as dificuldades que a instituição apresentava para que seus senhores os recuperassem, além de perceber o que isso representava para esses indivíduos.

---

<sup>150</sup> No nosso entendimento, uma pesquisa que priorize o estudo das histórias de vida dos negros que fugiram da condição de cativo para a Marinha imperial, deve considerar seriamente a análise do conjunto dos marinheiros avulsos da marinhagem.

Se para a maioria era desesperadora a iminência do castigo através do pagamento do tributo militar, ou até para uma minoria a possibilidade de ascensão social, no caso negro escravo o tributo poderia ser a solução da sua vida, o caminho da liberdade...

Um negro que poderia estar sofrendo terríveis castigos, estar na iminência de ser vendido, tornar-se valor de partilha de bens, ser parte de pagamento de dívidas, ter de ser alugado a qualquer um, ou seja, algo que ele não desejasse para si, e que, no entanto, era obrigado a seguir no interior da instituição escravocrata. (NASCIMENTO, 2001, P.90)

Vejamos o quadro das naturalidades e nacionalidades registradas.

QUADRO 26

Naturalidade / Nacionalidade	Quantidade total	Percentual	Quantidade registrada	Percentual
Bahia	2	8,00%	2	14,29%
Espírito Santo	1	4,00%	1	7,14%
Maranhão	1	4,00%	1	7,14%
Minas Gerais	1	4,00%	1	7,14%
Rio de Janeiro	6	24,00%	6	42,86%
Portugal	3	12,00%	3	21,43%
Não registrados	11	44,00%	XXX	XXX
Total	25	100%	14	100%

Se desconsiderarmos os estrangeiros, o quadro praticamente se inverte ao compararmos com os imperiais marinheiros, de modo que esta situação está diretamente relacionada com a concentração dos navios da Armada na Corte; e a partir das pesquisas de Nascimento (2001, 2008) sobre a atuação das polícias no recrutamento forçado, é possível inferir que os indivíduos mais velhos recrutados pelas autoridades mais próximas do município neutro eram direcionados, inicialmente, para a marinhagem.

Embora o conjunto seja aparentemente pequeno, é bom lembrar que a marinhagem, ou melhor, os marinheiros avulsos, foram sendo reduzidos sem um término formal, até que todas as funções subalternas passassem para o Corpo de Marinheiros Nacionais, o que parece só ter ocorrido em 1908.

A falta de regulamentação do conjunto da marinhagem (marinheiros da Armada, marinheiros criados e auxiliares do Corpo de Maquinistas) conferia aos comandantes certa autonomia para contratar indivíduos para cobrir possíveis lacunas



nos navios, bem como contratar os criados dos oficiais. De certa forma, cada contratação desse tipo se refletia em menos uma vaga destinada aos corpos de Marinha. E se por um lado atendia uma necessidade imediata do navio, por outro, dava margem a estratégias que se pautavam pela inexistência de uma norma, nas quais os oficiais estavam incluídos, cientes ou não. Assim, identificamos alguns casos onde os indivíduos desembarcavam “por ordem superior” de uma autoridade externa ao navio, e isso poderia acontecer em qualquer porto, o que era conveniente para quem estava buscando ir para outra cidade. Entre os indivíduos que buscavam ir de um ponto a outro, existiam os contratados por um pequeno período, que muitas vezes ausentavam-se na primeira oportunidade em portos diferentes de onde embarcaram. São pessoas que possivelmente passaram pela Marinha e nunca foram registradas nos Livros Mestres dos diversos corpos ou mesmo, suas ausências nem chegaram a ser comunicadas pelos comandantes, pois elas simplesmente ainda não existiam para a Marinha e, por isso, suas passagens não passam das poucas páginas registradas nos Livros de Socorros da Marinhagem. Além disso, essa prática institucional poderia ser extremamente desagradável para quem buscava na Marinha o seu sustento, e fazendo parte de um grupo sem corpo definido, poderiam “ficar a ver navios” em um local distante das suas cidades ou sem os soldos que os sustentavam, mas nada que um marujo safo não pudesse resolver, evidentemente, com a ajuda dos oficiais e do comandante.

Se o criado do Barão de Ivinheima foi alçado à condição de foguista, vejamos outros casos inversos, onde os oficiais e comandantes tiveram participação ativa.

Faustino João Ferreira,<sup>151</sup> um preto natural do Rio de Janeiro que devia ter 30 anos quando ingressou na Marinha, passou do Transporte *Vassimon* para a Corveta *Trajano*, como grumete da Armada, em 26 de maio de 1874. Adoeceu e baixou ao

---

<sup>151</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem. Série Marinha. XVIII 4722 – 2º Livro de Socorros da Marinhagem.

Hospital de Marinha da Corte em 4 de abril de 1875, e por isso, desembarcou como acontecia com quem ficava muito tempo no hospital. Em 30 de setembro de 1876, embarcou novamente, já como segundo-marinheiro, vindo do Transporte *Bonifácio*, mas em virtude da Ordem do Dia nº 24 do Comando da Divisão do 1º Distrito Naval desembarcou no porto do Rio de Janeiro em 25 de maio de 1877, o que na prática significava que estava desempregado. No dia seguinte, retornou ao navio e se apresentou para servir como criado do Capitão-Tenente José Pinto da Luz, que era o imediato, e por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves teve praça de segundo-marinheiro criado na mesma data. O imediato desembarcou em 10 de junho sem levar o seu criado e, por isso, o comandante determinou que passasse a servir como grumete criado do Segundo-Cirurgião Dr. João Ferreira de Campos. Se, por um lado, Faustino parecia querer ficar na Marinha de qualquer jeito, por outro, não deve ter gostado nada de ter sido rebaixado a condição inicial de grumete, ou seja, ao mesmo patamar hierárquico dos mais jovens do Corpo de Imperiais Marinheiros, e desembarcou definitivamente em 22 de agosto.

Jesuíno Pereira de Souza<sup>152</sup> era um paraense branco, casado, com 26 anos, quando se apresentou no porto do Rio de Janeiro, em 30 de março de 1876, a bordo da Corveta *Trajano* para servir como carvoeiro por tempo indeterminado e teve praça na mesma data. Pelo menos foi isso que o Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira fez registrar e assinou. Porém, “por ordem superior”, desembarcou no porto da Bahia em 28 de agosto. Desempregado e longe da família, estava na iminência de ser deixado para trás quando o navio suspendesse rumo ao Rio de Janeiro. Jesuíno se apresentou novamente em 1º de setembro e, provavelmente, deve ter explicado sua situação. O comandante usou sua autonomia para empregá-lo na marinhagem e o contratou como seu criado. Na mesma data, Jesuíno assentou praça como segundo-marinheiro criado.

---

<sup>152</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.

É verdade que o soldo reduziu bastante, mas Jesuíno conseguiu retornar para o Rio de Janeiro e, “por ordem superior”, desembarcou no dia 27 do mesmo mês.

Vejamos, então, os aspectos dos 72 embarques de criados, separados por graduação.

QUADRO 27

Graduação	Quantidade	Percentual
Primeiro-marinheiro criado	1	3,45%
Segundo-marinheiro criado	17	10,34%
Grumete criado	54	65,51%
Total	72	100%

Se os criados estavam inseridos na marinhagem e, por isso, não tinham uma instituição regular, a graduação que lhes era concedida no ato em que assentavam praça era definida pelo posto do amo a quem serviria. O grumete criado servia os oficiais até a patente de primeiro-tenente, o segundo-marinheiro criado servia do capitão-tenente ao capitão de mar e guerra, o primeiro-marinheiro criado servia ao chefe de divisão e ao chefe de esquadra e, por fim, o marinheiro de classe superior criado servia ao vice-almirante e ao almirante. Isso não está escrito em lugar nenhum, mas foi o que percebemos quando um oficial desembarcava e seu criado passava para outro amo, como foi o caso de Faustino, que foi rebaixado quando passou de um amo capitão-tenente para outro segundo-cirurgião; e de Jesuíno quando passou a ter um capitão-tenente como amo; e até mesmo de Antonio Teixeira que era primeiro-marinheiro criado quando tinha como amo um chefe de divisão, passou a segundo-marinheiro criado quando passou a servir um capitão-tenente e quase foi rebaixado a grumete criado quando passou a servir um segundo-tenete, mas foi alçado para a função de foguista. Esta situação também pode ser percebida em todos os embarques registrados nos Livros de Socorros.

O que queremos demonstrar é que, se por um lado os marinheiros avulsos da marinhagem seguiam um fluxo de carreira parcamente definida de grumete até

marinheiro de classe superior, isto não ocorria com os criados, cujas graduações eram flutuantes ao serem definidas pelo posto do amo, ou seja, eram promovidos ou rebaixados em função da troca de amos. A única hipótese de ascensão gradual dos criados era ter o mesmo amo ao longo da carreira deste oficial, o que não devia ser fácil, afinal nem todos tinham criados, e quando tinham, poderiam perdê-los a qualquer momento em função das vagas disponíveis nos navios, quando, evidentemente, permaneciam somente o pessoal destinado ao serviço da taifa para atender todos os oficiais na praça d'armas.

O artigo 6º do Decreto nº 1.466, já citado, definia como se davam os acessos dos marinheiros avulsos da marinhagem.

Art. 6º A classificação dos alistados nas praças que lhes competirem, e depois para o seu regular acesso ás diversas classes de marinheiro, será feita mediante hum exame, a que se procederá na presença do Commandante, ou immediato do Navio Chefe, e de mais hum Official, sendo examinadores o Mestre do Navio, e hum outro Official de apito. Semelhantemente se procederá a bordo dos navios soltos, e dos que, pertencendo a huma Estação ou Força Naval, se acharem em portos onde não esteja o Navio Chefe.

Foi exatamente o caso do baiano pardo, que foi recrutado aos 22 anos, Manoel da Annuniação,<sup>153</sup> que embarcou na *Trajano* em 24 de novembro de 1875 como segundo-marinheiro recrutado, vindo do Transporte *Purus*. Tendo feito o exame tratado pelo artigo supracitado, em 1º de dezembro foi promovido a primeiro-marinheiro recrutado. Não sofreu nenhuma punição e desembarcou em 25 de maio de 1877 por ordem do Comando da Divisão do 1º Distrito Naval.

Se hierarquia, por si só, não explica a manutenção da disciplina, esse sistema flutuante influenciava diretamente na ordem de precedência do conjunto total dos subalternos, o que poderia gerar inconvenientes a bordo. Não dispomos de dados mais amplos sobre essa questão específica, mas acreditamos que os possíveis problemas gerados tenham contribuído com algum grau de importância na decisão de constituir uma companhia de taifeiros dentro do Corpo de Marinheiros Nacionais em 1908,

<sup>153</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.

afinal esses indivíduos compartilhavam o mesmo ambiente dos outros subalternos, de modo que não estavam isolados abaixo da proteção dos oficiais, por mais que as fontes indiquem que nenhum desses criados tenha sofrido qualquer tipo de castigo.

Entretanto, não devemos perder de vista o entendimento da lógica do caso dos criados. O que parece ser um contrassenso da hierarquia militar estava diretamente ligado com a ordem de precedência hierárquica dos oficiais, a fim de não haver conflitos no desempenho das funções individuais dentro deste grupo. Em outras palavras, os oficiais tinham coisas mais importantes para resolver a bordo que administrar contendas entre os criados. A solução para aqueles oficiais era simples, vinculando-se seus criados aos seus postos. Assim, o criado de um oficial mais moderno não teria condições de privilegiar seu amo, em detrimento dos oficiais mais antigos, quando os recursos disponíveis estivessem escassos, o que evitaria conflitos de interesses com os criados dos oficiais mais antigos. O outro lado da questão, e mais inconveniente em relação aos criados, se apresentava nas relações com os outros subalternos a partir da ordem de precedência hierárquica.

Tomado como base os 67 indivíduos que embarcaram 72 vezes na *Trajano*, vejamos sua composição por idade registrada, cor e naturalidade/nacionalidade. Cabe ressaltar que desconsideramos Faustino e Jesuíno, pois entendemos que eles devem ser analisados nos grupos que embarcaram originalmente; e da mesma forma, na análise dos carvoeiros e foguistas desconsideraremos, individualmente, Antônio Teixeira que embarcou primeiramente como criado e, por isso, está sendo analisado junto com os seus pares, e os sete indivíduos que embarcaram como marinheiros avulsos da marinhagem e em seguida passaram para o grupo dos auxiliares dos maquinistas, pois foram analisados juntos com a marinhagem.

QUADRO 28

Idade	Quantidade	Percentual
11 anos	1	1,49%
13 anos	3	4,48%
14 anos	4	5,97%
15 anos	4	5,97%
16 anos	6	8,96%
17 anos	5	7,46%
18 anos	8	11,94%
19 anos	8	11,94%
20 anos	2	2,99%
21 anos	1	1,49%
22 anos	1	1,49%
23 anos	2	2,99%
24 anos	1	1,49%
25 anos	2	2,99%
27 anos	2	2,99%
28 anos	3	4,48%
29 anos	1	1,49%
35 anos	1	1,49%
36 anos	1	1,49%
38 anos	1	1,49%
40 anos	1	1,49%
Não registrado	9	13,43%
Total	67	100%

Embora as faixas etárias deste grupo se apresentem mais distribuídas, percebemos uma clara diferenciação em relação aos imperiais marinheiros e aos marinheiros avulsos da marinhagem. Assim, 53, 73% desses indivíduos na *Corveta Trajano* tinham entre 16 e 25 anos.

Vejamos o quadro das cores registradas desses indivíduos.

QUADRO 29

Cor registrada	Quantidade total	Percentual	Quantidade registrada	Percentual
Branca	42	62,69%	42	72,41%
Cabocla	3	4,48%	3	5,17%
Cafusa	3	4,48%	3	5,17%
Parda	5	7,46%	5	8,62%
Preta	5	7,46%	5	8,62%
Não registrados	9	13,43%	XXX	XXX
Total	67	100%	58	100%

Se considerarmos somente as quantidades registradas, temos 10, 34% com ascendência indígena, 22,41% com ascendência africana e uma maioria considerável de 72,41% de brancos. Os não brancos formavam 27,59% dos indivíduos. Além disso, somente 8,62% apresentam possibilidades mais concretas de terem vindo diretamente do cativeiro. Por outro lado, dos 42 brancos, somente sete eram brasileiros.

Se por um lado, as ausências de punições disciplinares podem indicar relações de afeição entre criados e oficiais, por outro, a maioria de brancos indica claramente que os oficiais não desejavam serem servidos por homens negros, ou melhor, os negros estavam praticamente apartados da praça d'armas, nos serviços mais particulares que eram prestados aos oficiais. Devemos nos lembrar de Aleixo, “o ‘menino bonito’ dos oficiais, que o chamavam de ‘boy’,” conforme a descrição de Adolfo Caminha, e que foi alçado para os serviços da praça d'armas.

Entretanto, esta situação pode ser lida de outras formas. Quanto à ausência de punições, não deveria ser agradável ser servido por alguém que estivesse manchado de sangue e, além disso, não deveria ser prudente punir aqueles que serviriam a comida dos oficiais. Quanto à maioria branca estrangeira que executava este serviço, para além do evidente preconceito racial, os oficiais, provavelmente, entendiam que brasileiros pobres não estavam aptos para exercerem um serviço mais delicado que os dos outros setores do navio. Ou seja, a preferência era por aqueles que demonstrassem hábitos mais suaves, condizentes com os modos mais aristocráticos dos oficiais, o que não afasta o emprego de uma minoria não branca que se adequasse a essa percepção.

O outro aspecto mais importante é que os criados estavam sob a vigilância direta dos oficiais. Não havia um guardião para supervisionar e coordenar os seus serviços, de modo que possíveis atos que pudessem ser vistos como indisciplina, seriam resolvidos em um ambiente restrito, sem muito alarde, entre amo e criado. Para os outros grupos, um ato que pudesse ser percebido com indisciplina deveria ser

castigado imediatamente para não se propagar contra o sistema disciplinar. Ou seja, indivíduos dos diversos grupos, com constituições e funções diferentes, mesmo estando no mesmo sistema disciplinar, sob os mesmos regulamentos, eram tratados de forma diferente.

Vejamos o quadro dos registros das nacionalidades e nacionalidades.

QUADRO 30

Naturalidade / Nacionalidade	Quantidade total	Percentual	Quantidade registrada	Percentual
Alagoas	1	1,49%	1	1,72%
Bahia	4	5,97%	4	6,90%
Ceará	2	2,99%	2	3,45%
Pará	1	1,49%	1	1,72%
Paraná	1	1,49%	1	1,72%
Pernambuco	1	1,49%	1	1,72%
Rio de Janeiro	6	8,96%	6	10,34%
Rio de Grande do Sul	1	1,49%	1	1,72%
Santa Catarina	1	1,49%	1	1,72%
São Paulo	1	1,49%	1	1,72%
Espanha	8	11,94%	8	13,79%
França	4	5,97%	4	6,90%
Itália	5	7,46%	5	8,62%
Paraguai	4	5,97%	4	6,90%
Peru	2	2,99%	2	3,45%
Portugal	16	23,88%	16	27,59%
Não registrados	9	13,43%	XXX	XXX
Total	67	100%	58	100%

Se considerarmos somente os indivíduos registrados, perceberemos que uma considerável maioria de 67,24% era de estrangeiros, sendo que 56,90% dos indivíduos registrados eram europeus, e isto está diretamente relacionado com a percepção sobre o tipo de serviço a ser executado na praça d'armas.

Ao analisar a formação dos oficiais da Marinha, Nascimento (2008) percebeu que:

Um oficial da Marinha de Guerra – por ser a única Força Armada que poderia representar o país no exterior – tinha educação que ultrapassava o simples conhecimento de náuticas e armamento. Ele havia de ser ilustrado, falar uma ou mais línguas – preferencialmente, a francesa e a inglesa -, saber regras de etiqueta aplicáveis em banquetes, cerimônias e danças, etc. (...) Dessa forma, o oficial da Marinha tinha de estar preparado para receber e ser recebido por qualquer autoridade estrangeira nos mais diversos e



requisitados espaços – dos suntuosos salões aos gabinetes ministeriais -, correspondendo a todas as cortesias, gentilezas e comunicados recebidos. (NASCIMENTO, 2008, p.143)

Nos navios, o local dessas recepções é a praça d'armas, que também é o local do convívio dos oficiais. Na Armada Imperial, ocorria da mesma forma, e o pessoal que prestaria esse serviço eram os criados dos oficiais, e deveriam estar preparados para atender as necessidades dessas regras de etiqueta, de modo que os homens pobres que ingressavam na Marinha não eram vistos como capazes de atender tal necessidade no ambiente de representação. E, por outro lado, é possível que os brasileiros que se apresentavam como criados deveriam ter alguma experiência anterior neste serviço. O cotidiano da praça d'armas era o local onde eram exercidas essas práticas de etiqueta, mantendo preparados oficiais e criados para a próxima representação, e constituindo-se em um ambiente branqueado no interior dos navios de maioria não branca.

E se a opção por europeus atendia a essa visão de mundo, atendia também as estratégias de vida particulares, de modo que se empregar como criado de um oficial poderia render uma passagem para outro porto. Dos 33 criados europeus 11 desertaram, dos quais cinco casos ocorreram em uma cidade e/ou país diferente do local de embarque.

Além desses, temos sem registros de sinais ordinários completos, sendo possível que fossem europeus, os casos de Joaquim Abrêo<sup>154</sup> e Jacob Jacurry,<sup>155</sup> que se apresentaram em Lisboa em 27 de junho e 1º de julho de 1876, respectivamente, para serem criados do Oficial de Fazenda Manoel César de Sá e do Capitão-Tenente Augusto Severiano Nunes. No dia 16 de julho, receberam uma licença para ir a terra na Ilha de São Vicente, em Cabo Verde, e não retornaram para bordo.

E não devemos achar que os oficiais eram ingênuos e reféns dessas estratégias. Dos 67 indivíduos pesquisados, 20 fizeram algum tipo de travessia, transatlântica ou

---

<sup>154</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.

<sup>155</sup> *Ibidem.*

costeira. Desses, somente os sete citados desertaram, mas os outros desembarcaram normalmente sem qualquer tipo de problema: quatro brasileiros e nove estrangeiros.

A situação das deserções será analisada mais adiante, mas é interessante notar que entre 72 embarques, 18 resultaram em deserções (25%), dos quais somente os sete casos citados configuraram travessias. Ou seja, o efeito disciplinar global imposto pelo sistema que estamos analisando, alterava as mais simples estratégias individuais de vida, mesmo as mais simples opções de se empregar em uma função sem qualquer registro de punição, de modo que é bom lembrar o suicídio do português Eduardo Baptista de Carvalho.

Quanto aos carvoeiros e foguistas, já demonstramos que eles não faziam parte do Corpo de Maquinistas, e até 1876, quando este Corpo foi reformado pelo Decreto nº 6.386, eram igualados à marinhagem e em seguida passaram a serem equiparados a marinheiros de 2<sup>a</sup> e 1<sup>a</sup> classes, respectivamente. Entretanto, na prática continuaram sendo registrados nos Livros de Socorros da Marinhagem. Além disso, vimos que este grupo só passou a fazer parte do Corpo de Marinheiros Nacionais em 1890, abrindo a possibilidade de receber indivíduos provenientes das Escolas de Aprendizes-Marinheiros, e que, antes disso, constituíram o Corpo de Foguistas em 1882. Admitiam-se extranumerários, estrangeiros e nacionais, e existia a possibilidade de um marinheiro avulso da marinhagem ser transferido para este grupo, ou seja, voluntários e recrutados, como foi o caso dos irmãos Marçal de Oliveira e os outros demonstrados quando analisamos os marinheiros avulsos da marinhagem. Em todos os casos, esses indivíduos estavam submetidos às normas disciplinares em vigor, e, evidentemente, inseridos no sistema disciplinar dos navios. E, até a criação do Corpo de Foguistas, eram regulados parcamente pelos decretos relacionados com o Corpo de Maquinistas.

Vimos como a falta de uma instituição regular na marinhagem poderia influenciar a sorte de um recrutado como marinheiro avulso. Ele poderia ir para o

Corpo de Imperiais Marinheiros ou para o conjunto dos auxiliares do Corpo de Maquinistas, o que representaria maiores ganhos financeiros. Uma vez carvoeiro, ele poderia ser promovido a foguista se habilitado fosse. Nesta função existia a possibilidade de passar para o Corpo de Maquinistas, o que evidentemente, deveria ser difícilimo para os recrutados, principalmente por estarem em observação para verificarem se eram refratários ao serviço.

O que queremos demonstrar é que a transferência dos marinheiros avulsos da marinhagem para a função de carvoeiro era a melhor opção em termos financeiros, mas isso dependia das necessidades de elementos nesta função. Neste grupo, os recrutados concorriam com os contratados e voluntários, que certamente poderiam ter algum tipo de formação ou experiência anterior, por uma ascensão ao Corpo de Maquinistas. Mesmo sendo difícilimo, não deixava de se constituir em esperança e estratégia de vida a bordo.

E se o recrutamento à força tinha todo o sentido social demonstrado por Nascimento (2008), e “forçar pessoas a um destino indesejado não é o melhor caminho para alcançar resultados positivos” (NASCIMENTO, 2008, p.106); além de concordarmos com esse olhar, não devemos perder de vista que as estratégias e esperanças individuais se modificavam conforme as circunstâncias a que os indivíduos estavam submetidos. Ou seja, dentro da instituição para a qual foram obrigados a servir, e submetidos ao sistema disciplinar em vigor, ou melhor, aos efeitos deste poder, tudo se modifica, de modo que da mesma forma que o indivíduo poderia tornar-se altamente refratário ao serviço e querer se libertar desta situação, ele também poderia encontrar na instituição uma situação melhor que a vivenciada anteriormente, entendendo ao seu modo, os caminhos da instituição a fim de definir o que era melhor para si na instituição, ou para sair dela.

Arias Neto identificou no requerimento onde centenas de imperiais marinheiros solicitavam a redução do tempo de serviço, a permissão que estes subalternos tinham para formular suas demandas. Embora o caso analisado pelo autor seja coletivo, encontramos diversos ofícios encaminhando requerimentos individuais com os mais diversos motivos. E no que se refere ao serviço dos auxiliares do Corpo de Maquinistas, um específico nos chamou a atenção.

O alagoano branco Manoel José Vieira,<sup>156</sup> foi recrutado com 23 anos e remetido para o Vapor *Recife*, em 29 de setembro de 1874. Assentou praça no Corpo de Imperiais Marinheiros em 29 de outubro e sete dias depois embarcou na Corveta *Trajano*. Em dezembro de 1875, formulou um requerimento que não encontramos anexo ao Ofício nº 7,<sup>157</sup> de 7 do dito mês, encaminhado pelo Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira ao Barão de Ivinheima, mas os dizeres do comandante indicam as estratégias individuais que estamos querendo demonstrar.

Apresento a V. Ex<sup>a</sup>. afim de dignar-se dar-lhe o destino que V. Ex<sup>a</sup>. entender conveniente, o requerimento incluso em que o Imperial Marinheiro, Grumete da 6<sup>a</sup> Companhia nº 757 Manoel José Vieira, destacado nesta corveta Pede A S. M. O Imperador para passar a foguista, alegando já ter pratica para digo do emprego a negação para marinheiro.

Da caderneta desta praça consta ter elle sido recrutado em Pernambuco no anno passado, e ter abordo deste navio servido diversas vezes como carvoeiro, conforme fui informado pelo primeiro machinista; unica informação que posso dar.

O despacho do Barão, no próprio ofício, limitou-se a um simples “informado”, e parece que o peticionário não foi atendido, pois ele desembarcou em 16 de novembro de 1876.

Sabemos que o navio era híbrido e que quando estava operando a vapor, o serviço da guarnição do convés ficava um pouco mais ameno, o que não acontecia quando a corveta estava velejada. E foram nesses momentos que Manoel José empreendeu sua estratégia particular, infiltrando-se nos porões das máquinas para, além de sair do campo de vigilância dos guardiões, ajudar no serviço dos carvoeiros e

<sup>156</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4664 – 2º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>157</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 3032 – Ofícios dos Comandantes da Corveta *Trajano*.

se fazer notado pelo primeiro-maquinista. Arias Neto demonstrou que o encaminhamento desses requerimentos por escrito era um direito previsto na Constituição. Mas, talvez, o erro de Manoel José, ou a malícia do comandante, tenha sido pedir para passar a foguista e não a carvoeiro, o que, evidentemente, não passa de uma hipótese que, sem o texto do requerimento, não podemos afirmar, mas é isto que o ofício sugere.

Manoel José tinha 24 anos quando encaminhou sua petição ao Imperador, era grumete recrutado do Corpo de Imperiais Marinheiros e sabia que os recrutados poderiam ir, como ele, para o corpo, ou servir como auxiliar nas máquinas. Além disso, sabia que idade, experiência e a necessidade da instituição contavam para estas decisões. Assim, estabeleceu uma estratégia que implicou na participação do Primeiro-Maquinista Archibald Geary. E certamente sua ajuda como carvoeiro foi bem recebida, pois aliviou os esforços daqueles que ele queria como companheiros de trabalho.

De fato, não encontramos uma passagem concreta de um imperial marinheiro para carvoeiro, mas isso não quer dizer que estas estratégias não tenham gerado demandas aos escalões superiores da Armada Imperial. No mínimo, era uma questão que implicava em passar a auferir ganhos financeiros muito maiores. E se por um lado essa estratégia pessoal parece expor um sentido de aceitação do sistema militar e como viver em uma situação melhor, com mais dinheiro e longe da vigilância dos oficiais e oficiais marinheiros do convés, por outro, expõe uma estratégia já conhecida. Manoel José não conheceu os irmãos Marçal de Oliveira, pretos de Mar de Espanha, ex-escravos oriundos das fazendas da viúva Porcina, mas por ter embarcado 15 dias depois do desembarque de Lino Marçal de Oliveira, e do embarque dos substitutos Manoel Silva e Manoel Cervalan, certamente, tomou conhecimento das estratégias dos ex-cativos de Minas Gerais. Não sabemos o grau de instrução de Manoel José, mas ele deve ter pensado muito sobre quanto tempo deveria trabalhar como carvoeiro para

alcançar o sucesso dos Marçal de Oliveira, e em algum momento deve ter chegado a conclusão de que se três trabalharam por 18 meses para substituir dois, ele deveria trabalhar nove meses para alcançar o mesmo resultado, se é que esta era a sua intenção.

As diferenças entre os soldos e a transferência de marinheiros avulsos da marinhagem para o setor de máquinas, são evidências das dificuldades que Marinha Imperial tinha em obter pessoal para empregar nos navios híbridos e nos vapores da Armada, mesmo pagando soldos maiores e outras gratificações. Quando os navios iam ao exterior, os comandantes recebiam ordens para contratar pessoal, muitos estrangeiros, em portos com movimentação mais intensa de pessoas e navios, que a Corte.

No Ofício nº 50, de 21 de junho de 1874,<sup>158</sup> escrito em Montevidéu, o Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira informa o cumprimento da ordem dada pelo Ajudante-General da Armada Joaquim Raymundo de Lamare.

Conforme ordenou-me verbalmente V. Ex.<sup>a</sup>, engagei para servir por um anno nos navios d'Armada os dez foguistas e cinco carvoeiros constante da relação junta, e que agora seguem no *Leopoldina*.

Estas contratações supriam momentaneamente as necessidades dos vapores, mas vimos que muitos desertavam, e isto poderia estar relacionado com uma intenção de realizar uma travessia de uma cidade a outra, como no caso dos criados estrangeiros, mas também poderia estar relacionada com a aversão aos serviços a serem executados nas máquinas, com a rotina do navio e, principalmente, com o sistema disciplinar a que deveriam se submeter.

O caso de deserção mais rápido na Corveta *Trajano* foi o do espanhol de 20 anos, Raphael Valério,<sup>159</sup> que se apresentou em 17 de março de 1876 para servir como carvoeiro por um ano, e assentou praça na mesma data. Disse que ia a terra buscar sua bagagem e não voltou mais, tendo sido considerado desertor em 25 de março, o que

---

<sup>158</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. IIIM 645 – Ofícios do Comandante da Corveta *Trajano* – 1873-1888.

<sup>159</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.

corroborar com o que afirmamos sobre a contagem de tempo, de oito dias, para que uma ausência fosse considerada deserção. Ao que parece, os escritos, “foi considerado ausente” e “foi considerado desertor” eram tratados como sinônimos, pois a contagem de tempo e a punição para os capturados eram as mesmas.

Os gastos com soldos e gratificações não foram suficientes para manter um número considerável de carvoeiros e foguistas para atender aos vapores da Armada e com todos esses problemas que afetavam a disponibilidade de pessoal para o setor de máquinas, o primeiro passo para solução foi dado em 1882, com a Criação do Corpo de Foguistas. A via hierárquica era a seguinte: foguistas de 3<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 1<sup>a</sup> classes, e cabos de foguistas, muito semelhante ao que era previsto para o Corpo de Imperiais Marinheiros após os grumetes: marinheiros de 3<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 1<sup>a</sup> classes, e cabos. Com a criação deste corpo, as funções dos carvoeiros passaram a serem exercidas pelos foguistas de 3<sup>a</sup> classe e, na falta destes, pelos de 2<sup>a</sup> classe. Isso já demonstrava a intenção de igualar origem e soldo, o que só foi efetivado por lei em 1890 com o Corpo de Marinheiros Nacionais, mas, na prática, a formação com pessoal do Corpo de Imperiais Marinheiros ocorreu antes. Além disso, quando o Decreto n<sup>o</sup> 855 reformulou o Corpo de Maquinistas, não se admitiu mais a contratação de extranumerários estrangeiros, pelo menos, na letra da lei.

E se a petição do Grumete recrutado Manoel José Vieira não foi atendida em 1876, a Marinha inverteu o fluxo das demandas em 1882, determinando que os navios informassem os imperiais marinheiros de 3<sup>a</sup> classe que satisfizessem os requisitos para serem transferidos para o Corpo de Foguistas, criado em 16 de setembro de 1882. Assim, o Capitão de Fragata Manoel de Moura Lima, então Comandante da *Trajano*, respondeu ao determinado pelo Ofício n<sup>o</sup> 84,<sup>160</sup> de 19 de outubro de 1882, encaminhado ao Ajudante-General da Armada Elisário José Barbosa.

---

<sup>160</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. IIIM 645 – Ofícios do Comandante da Corveta *Trajano* – 1873-1888.

Em execução ao determinado por V. Ex<sup>a</sup>., cumpre-me informar não existir a bordo deste Navio Imperial algum da 3<sup>a</sup> Classe que preencha todos os quesitos exigidos para serem transferidos para as Companhias de Foguistas, pois aqueles que melhor as satisfazem estão avançados no tempo de serviço.

O principal requisito, provavelmente, era ter mais de 21 anos e menos de 40 conforme a lei, e pelo escrito do comandante deveria ter algum outro que vinculasse o tempo que faltava para a conclusão do serviço militar obrigatório. Ao compararmos com a faixa etária do pessoal do Corpo de Imperiais Marinheiros, verificamos que as baixas idades dos imperiais marinheiros provenientes das Companhias de Aprendizes-Marinheiros não se coadunam com os requisitos estabelecidos, tanto pela idade quanto pela possibilidade de já terem ultrapassado essa graduação. Além disso, esta situação específica aprofunda a abordagem de Nascimento (2008) no que se refere a redução gradual dos recrutamentos forçados abolidos pela lei de 1874. Não se trata de afirmar que não ocorreram, mas pelo escrito do comandante, eles estavam em qualquer outro lugar da Marinha, menos na Corveta *Trajano*, podendo estar, ainda, classificados como marinheiros avulsos da marinhagem lotados em navios desarmados e transportes, e na melhor das hipóteses, estavam próximos de concluir o tempo de serviço. De qualquer forma, indivíduos como Manoel José e o pessoal da marinhagem, com uma idade maior, que passaram para o Corpo de Imperiais Marinheiros na década anterior, não se enquadravam nos requisitos estipulados.

Voltemos para os registros dos carvoeiros e foguistas da Corveta *Trajano* no período analisado por esta pesquisa, que antecedeu a criação do Corpo de Foguistas, a fim de identificar sua composição por idade, cor e naturalidade/nacionalidade registradas. Nos Livros de Socorros da Marinhagem do período considerado há 151 registros de carvoeiros e foguistas, porém, devemos desconsiderar os sete marinheiros da marinhagem que passaram para esta classe algum tempo após o embarque e o criado do Barão de Ivinheima, que exerceu as funções de foguista, por terem sido analisados nos grupos de origem, o que totaliza 143 embarques. E para efeito de



contagem por pessoa, devemos desconsiderar os nove segundos embarques, restando 134 indivíduos a serem analisados. É bom lembrar que os irmãos Marçal de Oliveira estão incluídos neste grupo por terem embarcado como carvoeiros.

QUADRO 31

Graduação	Quantidade	Percentual
Foguistas	79	55,24%
Carvoeiros	64	44,76%
Total	143	100%

Dos 64 embarques como carvoeiros, 12 foram promovidos a foguistas, seja por ordem dos comandantes do navio ou do 1º Distrito Naval, oito brasileiros, um português e três sem registros. E se havia promoções, se apresentar como foguista e não desempenhar adequadamente suas funções poderia gerar outros problemas.

O baiano pardo Anastácio José Alves,<sup>161</sup> com 31 anos, se apresentou na *Trajano*, no porto do Rio de Janeiro, em 25 de dezembro de 1877, para servir como foguista pelo tempo de um ano. Certamente seu desempenho não agradou aos seus companheiros e maquinistas de bordo, de modo que o assunto foi passado ao Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, que determinou seu rebaixamento a carvoeiro, por ter sido reconhecido que não desempenhava satisfatoriamente as funções de foguista. Ou seja, a segunda esfera do sistema disciplinar com núcleo no chefe de máquinas atuou no setor, levando os aspectos da situação ao comandante do navio a fim de que fosse tomada uma decisão para normalizar a situação do trabalho nas praças de máquinas. Ao que parece, mesmo na mais simples e subalterna função das máquinas, Anastácio não se adequou, tendo desembarcado por ordem do comandante, no porto de Montevideú, em 19 de novembro de 1878, antes do término do seu contrato. Cabe ressaltar que os contratados deveriam informar que não desejariam prosseguir no desempenho das funções com quatro meses de antecedência,

<sup>161</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4722 – 2º Livro de Socorros da Marinhagem.

o que não foi realizado. Durante o tempo que ficou embarcado, Anastácio não sofreu nenhuma punição disciplinar.

Por mais que os serviços nas máquinas do século XIX nos pareçam, no mínimo, sujos e escaldantes em função do trato do carvão e dos vazamentos dos sistemas de vapores, que na prática, não atingem 100% do rendimento teórico, ao transformar energia térmica em energia mecânica, esta carreira era a que permitia aos subalternos as maiores chances de ascensão financeira, principalmente para os homens pobres recrutados à força e para aqueles, igualmente pobres, que se apresentavam para servir por contrato, sejam brasileiros ou estrangeiros.

Além dos marinheiros da marinhagem que foram transferidos para o grupo dos auxiliares do Corpo de Maquinistas, vimos a tentativa do grumete recrutado Manoel José Vieira de se inserir neste grupo, e as ascensões de Augusto Luis Pina e David John Allen a maquinistas. É bom lembrar que os grumetes da Armada, recrutados, Manoel da Costa e Hermenegildo Antonio da Conceição chegaram, no período desta pesquisa, a foguistas, em um intervalo de pouco mais de três e dois anos, respectivamente, passando a perceberem vencimentos líquidos de R\$ 60\$000. Cabe ressaltar que essas possibilidades eram limitadas, mas no que se referem às chances imperiais marinheiros, tais possibilidades eram muito menores, como já demonstramos. O outro lado dessa questão é que essas ascensões financeiras ocorriam no ambiente do navio em um curto espaço de tempo, principalmente, devido às necessidades que se apresentavam para a Marinha.

Os decretos que regulavam as admissões no Corpo de Maquinistas não davam margem a esse tipo de ascensão. Aqueles que desejassem entrar para o corpo deveriam obter aprovação nas matérias, que constituíam o curso da Escola de Maquinistas do Arsenal de Marinha da Corte. Entretanto, essas passagens de auxiliares para o corpo, principalmente como extranumerários, bem como as contratações de estrangeiros,

sugerem que a quantidade de formados não atendia as necessidades da Armada Imperial. Daí, entendemos as modificações instituídas no Corpo de Maquinistas, que equiparam maquinistas de 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe a oficiais da Armada, bem como a criação do Corpo de Foguistas, com sua busca inicial por imperiais marinheiros de 3<sup>a</sup> classe, como um forma despertar o interesse do pessoal especializado e de barrar essas ascensões de subalternos. Em outras palavras, a prática e a necessidade não se coadunavam com a regra, de modo que foram feitas as modificações que aqueles homens julgavam necessárias. E se a lida do mar era aprendida na labuta do cotidiano do convés, o mesmo ocorria nas máquinas, porém, as possibilidades de obter uma situação melhor eram presenciadas no ambiente do navio, gerando esperanças e expectativas com os mais diversos fins, desde melhorar sua condição financeira até possibilitar a negociação com um substituto.

Joaquim Piassa,<sup>162</sup> um italiano de 28 anos, já era foguista quando passou para a Corveta *Trajano* em 19 de janeiro de 1874. Em 29 de setembro, foi nomeado pela Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte para servir como maquinista de 3<sup>a</sup> classe extranumerário sem, ao menos, exercer as funções de ajudante-maquinista. O Decreto nº 3.186, de 18 de novembro de 1863, já citado, em seu artigo 4<sup>o</sup> estabelecia que “ninguém será admitido no Corpo de Maquinistas, senão como Ajudante Maquinista de 2<sup>a</sup> classe”. E isto não ocorria somente com estrangeiros.

Izaias Tavares Dias Pessoa,<sup>163</sup> moreno com 19 anos, natural do Rio de Janeiro, se apresentou na Corveta *Trajano* em 21 de setembro de 1874 para servir como foguista por tempo indeterminado. Em virtude da ordem do dia nº 83, de 11 de setembro de 1875, do Quartel-General da Marinha, desembarcou quatro dias depois, por ter sido nomeado maquinista de 3<sup>a</sup> classe extranumerário.

---

<sup>162</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4719 – 1<sup>o</sup> Livro de Socorros da Marinhagem. Série Marinha. XVIII 4704 – 2<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Oficiais.

<sup>163</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4719 – 1<sup>o</sup> Livro de Socorros da Marinhagem.

No que se refere a admissão dos elementos subalternos auxiliares dos maquinistas, o início de uma modificação mais profunda só ocorreu em 1890 quando o Corpo de Foguistas foi anexado, como parte auxiliar, ao Corpo de Maquinistas, sendo sua constituição formada pelas 6ª, 7ª e 8ª Companhias do Corpo de Marinheiros Nacionais. Ainda assim, o Decreto nº 855, de 13 de outubro de 1890, que deu novo regulamento ao Corpo de Maquinistas, permitia a contratação de extranumerários. E o Decreto nº 673, de 21 de agosto de 1890, que pôs em execução o novo regulamento para o Corpo de Marinheiros Nacionais, em seu artigo 25, instituiu regularmente o que vinha acontecendo na prática, como queremos demonstrar.

Art. 25. Além dos artilheiros, torpedeiros e foguistas, serão admitidos nas companhias de especialidades os marinheiros que tiverem as devidas habilitações, reconhecidas como taes por aprovação em exame, segundo as instrucções que baixarem para execução deste artigo.

Emquanto não houver habilitados conforme esta disposição, taes companhias serão organizadas com o pessoal que for conhecido como o mais pratico em cada especialidade, por informação dos commandantes dos navios em que servirem.

Vejamos o quadro das idades registradas dos 134 indivíduos no primeiro embarque.

QUADRO 32

Idade	Quantidade	Percentual
18 anos	2	1,49%
19 anos	4	2,99%
20 anos	6	4,48%
21 anos	6	4,48%
22 anos	13	9,70%
23 anos	6	4,48%
24 anos	5	3,73%
25 anos	13	9,70%
26 anos	6	4,48%
27 anos	3	2,24%
28 anos	8	5,97%
29 anos	2	1,49%
30 anos	5	3,73%
31 anos	4	2,99%
32 anos	5	3,73%
33 anos	4	2,99%
34 anos	2	1,49%
35 anos	6	4,48%
36 anos	3	2,24%

40 anos	1	0,75%
42 anos	2	1,49%
43 anos	3	2,24%
44 anos	2	1,49%
46 anos	2	1,49%
48 anos	1	0,75%
Não registrados	20	14,93%
Total	134	100%

As faixas etárias deste grupo se apresentavam mais distribuídas, inclusive havendo uma mescla entre carvoeiros e foguistas, evidentemente, influenciadas pela necessidade de comprovar certa experiência anterior. Se as idades dos carvoeiros iam dos 18 aos 48 anos, as dos foguistas iam dos 18 aos 46 anos, o que demonstra a inexistência de um fluxo hierárquico atrelado a experiência e a idade. E embora sejam em maior número, este quadro se assemelha ao respectivo dos marinheiros avulsos da marinhagem, que, aparentemente, demonstra a opção inicial de transferir praças da marinhagem para servirem como auxiliares do setor de máquinas.

Vejamos o quadro das cores registradas desses indivíduos.

QUADRO 33

Cor registrada	Quantidade total	Percentual	Quantidade registrada	Percentual
Branca	77	57,46%	77	67,54%
Cabocla	3	2,24%	3	2,63%
Cafusa	1	0,75%	1	0,88%
Escura	1	0,75%	1	0,88%
Fula	1	0,75%	1	0,88%
Morena	5	3,73%	5	4,39%
Parda	8	5,97%	8	7,02%
Preta	18	13,43%	18	15,79%
Não registrados	20	14,93%	XXX	XXX
Total	134	100%	114	100%

Se considerarmos somente as quantidades registradas, temos 3,51% com ascendência indígena, 29,84% com ascendência africana e uma maioria considerável de 67,54% de brancos. Os não brancos formavam 32,46% dos indivíduos. Os homens ditos pretos representavam 15,79%, o que está diretamente ligado com a prática de

abastecer este grupo, em caso de necessidade, com o pessoal da marinhagem, sem desconsiderar os outros não brancos deste grupo.

Nascimento (2008, p. 88) observou que, “para a maior parte dos homens livres, fosse ela rica ou pobre, o serviço militar não era lugar de pessoas ‘honradas’, cidadãs, proprietárias e trabalhadoras”. Ao nos aproximarmos desta abordagem, percebemos que é neste grupo, para onde os esforços do recrutamento forçado não estavam concentrados, que esse olhar se aprofunda com maior intensidade.

Ricardo Salles indicou que a sociedade escravista percebia o trabalho como um atributo do escravo, que depreciava a condição do homem livre.

Essa mentalidade afetava tanto os senhores como os setores livres das camadas mais baixas da população. Os estudos específicos sobre a transição do trabalho escravo para o trabalho livre demonstram a enorme dificuldade, praticamente a impossibilidade, de os senhores se utilizarem do contingente de mão-de-obra livre no setor dinâmico da economia. Não havia uma solução de mercado (no sentido de mercado capitalista) para o problema da mão-de-obra, ainda que faltassem braços para a lavoura. Não se tratava, entretanto, de uma questão apenas da mentalidade escravista dos proprietários de terra. Mesmo os produtores de café não escravistas do Oeste paulista não tinham acesso a esse manancial de força de trabalho; a solução para seu problema de mão-de-obra foi a imigração europeia. (SALLES, p.78-79)

Essa percepção do trabalho também se refletia na Armada Imperial, especificamente nas funções com ingresso por contratos. Dos 77 auxiliares dos maquinistas registrados como brancos, somente dez eram brasileiros; todos contratados ou voluntários para servir por tempo indeterminado. Cabe lembrar que dos sete indivíduos recrutados à força que foram transferidos para esse grupo, cinco eram pretos ou pardos, sendo que não havia o registro de dois deles. Ou seja, a opção era por uma maioria estrangeira. E não estamos nos referindo ao pessoal controlador dos equipamentos fabricados no exterior e sim ao pessoal mais subalterno das praças de máquinas, para os quais não haviam nenhum dever tipificado relacionado as funções indicadas no Decreto nº 3.186, e que exerciam os mais simples serviços. Isto só veio a ocorrer com a modificação instituída em 1876, pelo Decreto nº 6.386, que entre os artigos 55 e 59 estipulavam as obrigações.

Art. 55. Os foguistas e carvoeiros executarão as ordens, que o chefe da machina lhes der em referencia ao serviço geral da machina e seus accessorios. Quando porém se acharem de quarto, estarão debaixo das immediatas e directas ordens do director do serviço da machina no mesmo quarto.

Art. 56. Aos foguistas cumpre:

§ 1º Regular a alimentação dos fogos nas fornalhas, conforme as ordens que lhes der o machinista que estiver dirigindo o serviço da machina.

§ 2º Remover convenientemente e com frequencia as cinzas, a fim de não se agglomerarem nos cinzeiros; e não consentir que se lance agua sobre ellas, enquanto alli se acharem.

§ 3º Ter particular cuidado em destruir as incrustações, que adherirem ás grelhas e ao fundo das caldeiras.

Art. 57. Os foguistas darão parte immediatamente ao machinista, que se achar dirigindo o serviço da machina, de qualquer occurrencia que estorve o que fica estabelecido no artigo precedente.

Art. 58. Aos carvoeiros cumpre:

§ 1º Arrumar o carvão nos competentes paiões e carvoeiras; removel-o daquelles para estas, e tel-o sempre em disposição conveniente para estar ao alcance dos foguistas.

§ 2º Antes da arrumação do carvão examinar as carvoeiras e paiões, para que não tenham humidade, e o proprio carvão esteja enxuto.

§ 3º Dar parte ao chefe da machina, logo que desconfie que nos paiões ou carvoeiras ha humidade

Art. 59. Quando se receber carvão, os carvoeiros deverão puxar para perto das portas das carvoeiras o que ainda nellas existir, a fim de ser o primeiro a empregar-se.

Sendo mal visto o serviço militar pela maioria dos homens livres, o serviço subalterno da máquina teve que ser executado por uma maioria estrangeira ao custo de elevados soldos em relação aos outros subalternos do navio, motivando nacionais para o mesmo serviço e despertando as estratégias individuais dos integrantes dos outros corpos da Marinha. Estando a diferença de soldo entre subalternos diretamente ligados com a necessidade de contratarem estrangeiros, a solução viria nas décadas seguintes, quando este grupo foi incorporado ao Corpo de Marinheiros Nacionais, de modo a facilitar o preenchimento das vagas com os aprendizes-marinheiros, recrutados e voluntários, sem perder de vista a possibilidade de contratar extranumerários em caso de necessidade, excluindo-se os estrangeiros. Entretanto, a diferença de soldos não deve ser considerada como único fator para essas modificações.

Vejamos o quadro dos registros das naturalidades e nacionalidades.

QUADRO 34

Naturalidade / Nacionalidade	Quantidade total	Percentual	Quantidade registrada	Percentual
Alagoas	1	0,75%	1	0,88%
Bahia	10	7,46%	10	8,85%
Maranhão	3	2,24%	3	2,65%
Mato Grosso	1	0,75%	1	0,88%
Minas	4	2,99%	4	3,54%
Pará	2	1,49%	2	1,77%
Pernambuco	5	3,73%	5	4,42%
Rio de Janeiro	11	8,21%	11	9,73%
Rio de Grande do Sul	3	2,24%	3	2,65%
Santa Catarina	1	0,75%	1	0,88%
Sergipe	2	1,49%	2	1,77%
Alemanha	3	2,24%	3	2,65%
França	2	1,49%	2	1,77%
Espanha	25	18,66%	25	22,12%
Inglaterra	2	1,49%	2	1,77%
Itália	8	5,97%	8	7,08%
Malta	10	7,46%	10	8,85%
Paraguai	2	1,49%	2	1,77%
Portugal	15	11,19%	15	13,27%
Prússia	1	0,75%	1	0,88%
Rússia	1	0,75%	1	0,88%
Turquia	1	0,75%	1	0,88%
Não registrados	21	15,67%	XXX	XXX
Total	134	100%	113	100%

Se considerarmos somente os indivíduos registrados, perceberemos que uma considerável maioria de 61,95% era de estrangeiros, sendo que 60,18% dos indivíduos registrados eram europeus, e isto está diretamente relacionado com a solução encontrada para a falta de pessoal para o serviço subalterno nas praças de máquinas, que não podiam aguardar por muito tempo o atendimento das suas demandas.

Devemos, também, considerar a possibilidade dessa opção estar relacionada com a própria origem dos equipamentos, no entanto, se a opção por europeus atendia a determinadas demandas, da mesma forma como ocorria com os criados estrangeiros, também atendia as estratégias de vida particulares, de modo que se apresentar para este tipo de serviço representava, além dos ganhos da função, a possibilidade de fazer uma travessia costeira ou transatlântica, mesmo que submetidos a rígidos códigos



disciplinares, que por sua vez afastavam muitos daqueles que realmente desejavam nessas funções encontrar um sustento para suas vidas.

Sem considerarmos o pessoal analisado em outros grupos, veremos que 134 indivíduos efetuaram 143 embarques na Corveta *Trajano*, dos quais 78 eram estrangeiros, 44 brasileiros e 21 sem registros. Nesses embarques ocorreram 42 deserções, das quais 35 foram cometidas por estrangeiros, duas por brasileiros e cinco sem registros. Além disso, dessas 42 deserções, nove estão diretamente relacionadas com alguma travessia, seis cometidas por estrangeiros e três por indivíduos sem registros de sinais ordinários, sendo que neste caso uma foi no trecho Recife–Bahia, outra foi do Rio de Janeiro a Lisboa e a terceira fez a rota contrária.

Nos 143 embarques, são claros os registros que indicam algum tipo travessia em 24 casos, entre as deserções citadas, desembarques por término de contrato e desembarques por ordem, os quais estão relacionados a 15 estrangeiros, dois brasileiros e sete sem registros de sinais ordinários.

O índice de deserções nesse conjunto foi de 29,37%, e considerando que a maioria se empregava em uma função simples e aparentemente conhecida, com soldos diferenciados, devemos considerar, para esses homens, um índice considerável pelas estratégias de travessia, costeiras ou transatlânticas, e também, para todo o conjunto, a repugnância contra o “efeito disciplinar global” a que tiveram que se submeter, seja à força ou voluntariamente ou em decorrência do contrato assinado.

Por fim, entendemos que marinheiros avulsos, criados, carvoeiros e foguistas, constituíam-se, no primeiro caso, em uma reserva interna de pessoas que foi gradualmente escasseando após a lei de recrutamento de 1874; e nos dois últimos casos em um grupo de pessoas que em sua maioria, entravam para a Marinha em função das necessidades mais imediatas da força, e por isso, suas estratégias pessoais de vida concorriam diretamente com as tentativas institucionais de formar corpos

especializados, impelindo a Marinha a jogar todo o peso de suas necessidades decorrentes dos avanços tecnológicos no pessoal proveniente do Corpo de Imperiais Marinheiros, e, por conseguinte, nas Companhias de Aprendizes-Marinheiros.

## CAPÍTULO 5

### OS SUBALTERNOS NO NAVIO: PRAÇAS DO BATALHÃO NAVAL

As praças oriundas deste corpo também embarcavam nos navios da Armada, basicamente para serem empregados nas funções de fies de artilharia, encarregados da manutenção do armamento portátil de bordo, recebendo uma gratificação de R\$ 100 diários, além do respectivo soldo. Por outro lado, muitos embarcavam como parte do deslocamento entre distritos e estações da Marinha. E como todos os outros, uma vez embarcado, submetidos estavam ao regime disciplinar em vigor, sob o controle do comandante.

O Decreto nº 1.067-A,<sup>164</sup> de 24 de novembro de 1852, determinou a mudança da denominação do Corpo de Fuzileiros Navais para Batalhão Naval e instituiu um novo regulamento para este corpo, de modo que definia em seu artigo 27 que as punições seriam reguladas pelo Regulamento e Artigos de Guerra de Infantaria do Exército. Entretanto, estipulava que quando estes subalternos estivessem embarcados, seriam punidos conforme o Regimento Provisional e os Artigos de Guerra da Armada e, em caso de deserções, de acordo com o Regulamento do Corpo de Imperiais Marinheiros.

Art. 27º As praças do Batalhão Naval, pelas faltas de serviço e disciplina, deserções e crimes, que commetterem, estando desembarcadas, serão castigadas correccionalmente, ou processadas e julgadas, conforme a gravidade do delicto, segundo o Regulamento e Artigos de Guerra de Infantaria do Exercito; e, quando embarcadas, pelo Regimento Provisional, e Artigos de Guerra da Armada, sendo-lhes neste caso applicavel a disposição do Art. 66º do Regulamento do Corpo de Imperiaes Marinheiros, mandado executar pela Lei de 3 de maio de 1850.

Na Corveta *Trajano*, durante o período analisado, 97 indivíduos do Batalhão Naval efetuaram 101 embarques nas graduações indicadas abaixo.

---

<sup>164</sup> **Decreto nº 1.067-A, de 24 de novembro de 1852.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1067-a-24-novembro-1852-559461-publicacaooriginal-81686-pe.html> >. Acesso em: 3 mai. 2013.

QUADRO 35

Graduação	Quantidade	Percentual
Segundo-sargento	1	3,45%
Cabo	5	10,34%
Soldado	95	65,51%
Total	101	100%

É desse corpo o único embarque de um sargento no navio, considerando unicamente a sua graduação e não sua transferência para outros corpos de Marinha, onde se exigiam antiguidade e experiência, como ocorria com o Corpo de Oficiais Marinheiros.

O Segundo-Sargento Rufino Pereira da Silva,<sup>165</sup> embarcou em 27 de março de 1874, e nem chegou a exercer as funções de fiel de artilharia. Ao que parece, seu embarque não foi bem visto em função da sua antiguidade, pois poderia gerar conflitos na hierarquia a bordo. É bom lembrar que os guardiões, em muitos casos, eram marinheiros de 1ª classe, cabos e furriéis. O guardião só foi equiparado como segundo-sargento em 1890, após modificações no regulamento do Corpo de Oficiais Marinheiros.<sup>166</sup> Rufino desembarcou em 24 de abril.

Vejamos os quadros das informações, individuais, registradas de idade, cor e naturalidade, já que neste corpo, assim como no dos Imperiais Marinheiros, não se admitiam estrangeiros.

QUADRO 36

Idade	Quantidade	Percentual
16 anos	1	1,03%
17 anos	2	2,06%
18 anos	8	8,25%
19 anos	4	4,12%
20 anos	6	6,19%
21 anos	6	6,19%
22 anos	9	9,28%

<sup>165</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4720 – 1º Livro de Socorros do Batalhão Naval.

<sup>166</sup> **Decreto nº 921, de 24 de outubro de 1890.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decree/1824-1899/decreto-921-24-outubro-1890-499017-publicacaooriginal-1-pe.html> >. Acesso em: 3 mai. 2013.

23 anos	4	4,12%
24 anos	4	4,12%
25 anos	2	2,06%
26 anos	4	4,12%
27 anos	1	1,03%
28 anos	2	2,06%
30 anos	2	2,06%
32 anos	2	2,06%
33 anos	1	1,03%
34 anos	1	1,03%
35 anos	1	1,03%
38 anos	3	3,09%
40 anos	1	1,03%
45 anos	1	1,03%
Não registrados	32	32,99%
Total	97	100%

O Decreto nº 1.591,<sup>167</sup> de 14 de abril de 1855, que mandava observar as instruções do alistamento de voluntários e de recrutas para o serviço da Armada, indicava que os alistados para o Corpo de Imperiais Marinheiros deveriam ser cidadãos brasileiros, de 18 a 35 anos de idade, ou até 40, sendo homens do mar; fortes, sãos, e capazes de todo o serviço; e os alistados para o Batalhão Naval deveriam ter de 18 até 45 anos de idade, bem como os outros requisitos do primeiro corpo. Este decreto vigorou até 1875, quando foi substituído pelo Decreto nº 5.881, já citado, que alterou os parâmetros em função da lei de recrutamento de 1874.

Como vimos no caso do Corpo de Imperiais Marinheiros, tais decretos não eram rigorosamente cumpridos, pois muitos assentavam praça antes da idade mínima. E sendo esta uma prática institucional, provavelmente relacionada com a necessidade de pessoal e com a visão de que indivíduos com uma determinada constituição física aparente estariam prontos para o serviço, não poderia ocorrer de modo diferente no caso do Batalhão Naval.

<sup>167</sup> **Decreto nº 1.591, de 14 de abril de 1855.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1824-1899/decreto-1591-14-abril-1855-558522-publicacaooriginal-79859-pe.html> >. Acesso em: 3 mai. 2013.

Embora as faixas etárias deste corpo se apresentem mais distribuídas, percebemos uma clara diferenciação em relação aos imperiais marinheiros, especificamente sobre a quantidade de indivíduos que ingressavam no corpo abaixo da idade limite, que era muito menor. Provavelmente, isto ocorria em função da inexistência, para o Batalhão Naval, de organizações similares às Companhias de Aprendizes-Marinheiros. Por outro lado, o preenchimento das vagas do Batalhão Naval, definido pelo Decreto nº 1.591, ocorriam, primeiramente, com praças das duas companhias de recrutas, anexas ao Corpo de Imperiais Marinheiros, chamadas de Deposito-Geral da Marinhagem, com os recrutas e com indivíduos que voluntariamente se apresentassem para assentar praça no Batalhão Naval.

A diferenciação que se fazia no ingresso dos subalternos, com exceção dos criados e dos aprendizes-marinheiros que demonstramos ao longo do último capítulo a partir das histórias de vidas identificadas nos Livros de Socorros da Marinhagem, fica aqui mais clara. O Decreto nº 1.591 determinava que os indivíduos alistados no Município da Corte e na Província do Rio de Janeiro seriam remetidos ao respectivo capitão dos portos, que tomava duas ações conforme o caso: se fossem voluntários para servirem como marinheiros avulsos, os remeteriam para bordo do navio que servisse de Depósito da Marinhagem, à disposição do Comandante da Estação Naval; e se fossem recrutados ou voluntários pertencentes aos corpos de Marinha, os enviariam para a Fortaleza de Villegagnon, à disposição do Comandante-Geral do Corpo de Imperiais Marinheiros.

Nas outras províncias, os voluntários pertencentes à marinhagem que fossem necessários para complementar as guarnições dos navios da respectiva estação, ou mesmo alguns recrutas que não tivessem as qualidades exigidas para servirem como praças do Corpo de Imperiais Marinheiros ou do Batalhão Naval, não seriam remetidos para a Corte, e sim para bordo do navio chefe da estação. Vimos que essa percepção

sobre o indivíduo poderia se modificar ao longo da carreira e ele ser transferido para outro corpo permanente ou grupo da marinhagem, exceto os criados.

Por fim, o Comandante-Geral do Corpo de Imperiais Marinheiros remeteria para bordo do Depósito Geral da Marinhagem, os voluntários e os recrutados que tivesse recebido e que não seriam destinados aos corpos de Marinha, por serem considerados inadequados ao perfil desses corpos. Assim, sempre haveria um lugar para empregar a mão de obra que surgisse, ainda que fosse considerada inadequada por algum motivo.

O paradoxo desse sistema organizacional é que mesmo que não fossem inicialmente para o Batalhão Naval por não atenderem os parâmetros de escolha, o “viveiro” principal para completar os quadros deste corpo era o Depósito-Geral da Marinhagem.

Por outro lado, as modificações instituídas pelo Decreto nº 5.881, já citado, em função da lei de recrutamento de 1874, definiam que as disposições relativas ao engajamento e baixas de voluntários não se aplicavam a marinhagem e aos outros indivíduos necessários ao serviço da Marinha Imperial, que não faziam parte dos corpos permanentes ou arregimentados, os quais poderiam ser engajados por qualquer tempo.

Em outras palavras, os indivíduos da marinhagem, com exceção dos criados, constituíam-se em uma reserva interna de pessoas que foi gradualmente escasseando após a lei de recrutamento de 1874, impelindo a Marinha a jogar todo o peso das necessidades decorrentes dos avanços tecnológicos no pessoal proveniente do Corpo de Imperiais Marinheiros, e, por conseguinte, nas Companhias de Aprendizes-Marinheiros, bem como estabelecer novas regras para o pessoal do Batalhão Naval.

Vejamos o quadro das cores registradas para os indivíduos deste corpo.

QUADRO 37

Cor registrada	Quantidade total	Percentual	Quantidade registrada	Percentual
Acaboclada	1	1,03%	1	1,59%
Branca	5	5,15%	5	7,94%
Cabocla	9	9,28%	9	14,29%
Cabra	2	2,06%	2	3,17%
Morena	4	4,12%	4	6,35%
Parda	30	30,93%	30	47,62%
Parda clara	1	1,03%	1	1,59%
Parada escura	1	1,03%	1	1,59%
Preta	10	10,31%	10	15,87%
Não registrados	34	35,05%	XXX	XXX
Total	97	100%	63	100%

Se considerarmos somente as quantidades registradas, temos 15,88% com ascendência indígena, 76,18% com ascendência africana e uma minoria de 7,94% de brancos. Os não brancos formavam 92,06% dos indivíduos do Batalhão Naval na Corveta *Trajano*. Além disso, 15,87% apresentavam possibilidades mais concretas de terem vindo diretamente do cativo, o que está diretamente ligado com o grupo principal que fornecia pessoal para o Batalhão Naval, a marinhagem, onde registramos 57,41% de pretos. Isto significa muito.

Não há por que negar a existência de racismo na Marinha. Entretanto, a análise desta prática deve ser um pouco mais apurada. Vimos que as promoções no período analisado, aparentemente, não sofriam esta influência, pois estavam diretamente ligadas com o desempenho nas funções, e que marinheiros castigados por várias indisciplinas eram promovidos com índices consideráveis. Por outro lado, vimos que tais castigos, aparentemente, se apresentavam no cotidiano em função da comunicação entre superior e subordinado, gerando várias punições classificadas como insubordinações, e termos correlatos, vinculados a uma maioria não branca, além de percebermos que o grupo escolhido para acompanhar o Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira para a Europa não apresentava índices minimamente



compatíveis com a estatística das cores dos indivíduos que estavam embarcados no período que antecedeu a sua partida.

A Marinha Imperial necessitava de todos os recursos humanos que fossem disponibilizados, mas se estas pessoas constituíam uma maioria não branca, estes índices não se refletem de maneira minimamente semelhante entre os corpos permanentes da instituição. A marinhagem era principalmente, inclusive nos ditos dos ministros, constituída por pessoas consideradas inadequadas para o serviço nos outros corpos, e com esses parâmetros subjetivos de escolha, identificamos o resultado do racismo neste grupo, com índices de 57,14% de pretos. Ou seja, mesmo que a maioria dos indivíduos disponíveis para o serviço na Marinha fosse não branca, a seleção racista ocorria no momento do ingresso na força.

As ações racistas se infiltravam na instituição, também, no momento da separação dos indivíduos destinados aos corpos permanentes ou arregimentados. Ao compararmos o padrão das cores registradas na Corveta *Trajano*, identificamos que, entre esses corpos, o de imperiais marinheiros apresentava índice de 76,64% de não brancos, enquanto no Batalhão Naval havia 92,06%.<sup>168</sup> Ou seja, ao perceberem que não teriam uma Armada branca, os oficiais da Armada, Comandantes do Corpo de Imperiais Marinheiros, selecionavam para o seu quartel e, por conseguinte, para os navios, a maior quantidade possível de brancos a partir de critérios completamente subjetivos, ainda que as idades fossem importantes como demonstramos.

Vejamos o quadro dos registros das naturalidades das praças do Batalhão Naval, embarcadas na *Trajano*.

---

<sup>168</sup> Seria importante aprofundar esta questão a partir das percepções dos oficiais do Batalhão Naval, considerando os subsídios que apresentavam em relação ao seu pessoal, o que não foi possível fazer nesta pesquisa que privilegiou fontes relacionadas aos navios.

QUADRO 38

Naturalidade	Quantidade total	Percentual	Quantidade registrada	Percentual
Alagoas	6	6,19%	6	9,23%
Bahia	7	7,22%	7	10,77%
Ceará	3	3,09%	3	4,62%
Maranhão	6	6,19%	6	9,23%
Minas Gerais	4	4,12%	4	6,15%
Pará	6	6,19%	6	9,23%
Paraíba	1	1,03%	1	1,54%
Pernambuco	11	11,34%	11	16,92%
Piauí	1	1,03%	1	1,54%
Rio de Janeiro	6	6,19%	6	9,23%
Rio Grande do Sul	7	7,22%	7	10,77%
Santa Catarina	1	1,03%	1	1,54%
São Paulo	5	5,15%	5	7,69%
Sergipe	1	1,03%	1	1,54%
Não registrados	32	32,99%	XXX	XXX
Total	97	100%	65	100%

Ao separarmos pelas atuais regiões, o quadro fica mais claro.

QUADRO 39

Região atual	Quantidade total	Percentual	Quantidade registrada	Percentual
Nordeste	36	37,11%	36	55,38%
Norte	6	6,19%	6	9,23%
Sudeste	15	15,46%	15	23,08%
Sul	8	8,25%	8	12,31%
Não registrados	32	32,99%	XXX	XXX
Total	97	100%	65	100%

Se considerarmos somente as províncias registradas, e separarmos pelas regiões geográficas atuais, as regiões Norte e Nordeste contribuíram com 64,61% do pessoal do Batalhão Naval, muito semelhante aos 67,52% dos imperiais marinheiros registrados na *Trajano*. A diferença é que estes recebiam pessoal das Companhias de Aprendizes-Marinheiros distribuídas pelas províncias, enquanto aqueles recebiam, principalmente, o pessoal da marinhagem.

Nascimento (2001, p.75) observou que “a falta de voluntários ao serviço da Armada levava ao imediatismo do recrutamento forçado”.

Ao analisar as relações entre a formação do Exército e as camadas populares livres no período anterior a nossa pesquisa, Salles (1990, p.77) identificou que havia uma importante parcela da população livre que não era empregada no setor proeminente da produção e que este contingente não possuía influência política e social e, por isso, estava desembaraçado para ser recrutado.

O fato de essa população ser majoritariamente negra ou mestiça não permite considerar que ela fosse escrava (distorção e preconceito compreensíveis, utilizados pelos paraguaios como parte da guerra moral e psicológica). Sutilmente, a própria ideologia escravista produzia a conclusão racista de quem era livre era branco e quem era escravo – e trabalhava – era negro. O trabalho era desqualificado e a cor, estigmatizada. (SALLES, 1990, p.77)

Além disso, Nascimento (2008, p.83-84) percebeu que as Forças Armadas não se descuidaram do apoio da polícia nos assuntos do alistamento até o início do século XX, formando um amplo processo que envolvia instituições civis, judiciais e populares, voltados para o abastecimento de recursos humanos para o Exército e a Marinha. As malhas de alistamento eram desenvolvidas a partir das próprias forças, mas também se desenvolveu um sistema que uniu comandantes militares, autoridades policiais e judiciárias, no sentido de aumentar o conjunto de homens disponíveis para o serviço militar.

Consubstanciando esses olhares de três pesquisas que trataram do recrutamento forçado, que foi proibido em 1874, mas não deixou de existir na prática, com os quadros propostos para a análise das origens das praças do Batalhão Naval, por províncias e por regiões, e considerando que no ambiente interno da Marinha, a principal composição do corpo em lide decorria de indivíduos oriundos do Depósito-Geral da Marinhagem, sem a influência dos contingentes provenientes das Companhias de Aprendizes-Marinheiros, podemos afirmar que a prática do recrutamento forçado para a Armada alcançou sua maior amplitude na Região Nordeste, que contribuiu com 55,38% das praças deste corpo embarcadas na Corveta *Trajano*. Nesse aspecto, é importante considerar também a diferença entre 16,81% de

imperiais marinheiros da Região Sudeste e 23,08% de praças do Batalhão Naval, oriundos da mesma região, enquanto os percentuais dos contingentes das outras regiões decaíram do primeiro corpo para o segundo.

Por outro lado, a condição de imperial marinheiro estava diretamente ligada com o embarque em navios da Armada, e certamente, estes eram os espaços onde a disciplina era cobrada com maior intensidade em função das próprias peculiaridades de rotina e de serviço a ser executado. E se esta condição era desagradável para alguns, não custava nada solicitar uma alternativa, principalmente se tivesse sido recrutado. Assim, o Batalhão Naval também se constituía como uma estratégia de desvinculação do sistema disciplinar imposto no ambiente dos navios.

Esse foi o caso de Propicio Carneiro de Fontoura, gaúcho branco de 21 anos, que foi visto entre aqueles que foram recrutados e remetidos para a Corte como recrutas para a Armada. Chegou ao quartel do corpo em 4 de setembro de 1875, assentou praça como grumete do corpo 14 dias depois e embarcou na *Trajano* em 1<sup>o</sup> de outubro. Em dezembro do mesmo ano, formulou um requerimento, que não foi encontrado, mas da mesma forma que os outros, foi encaminhado pelo comandante através de um documento que apresenta os principais aspectos da solicitação. No Ofício nº 16,<sup>169</sup> de 21 de dezembro de 1875, o Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira apresenta o seguinte comunicado ao Barão de Ivinheima:

Apresento a V. Ex<sup>a</sup>. o requerimento junto em que o Imperial Marinheiro da 18<sup>a</sup> Companhia nº 270 Propicio Carneiro de Fontoura, atualmente embarcado nesta corveta, pede passagem para o Batalhão Naval; alegando não ter vocação para a vida no mar.

As razões allegadas pelo peticionario não me parecem procedentes pois que nem a existencia de um irmão no Batalhão Naval, nem o pouco tempo de praça podem ser razões attendiveis, contudo sendo a pretensão objecto de Graça V. Ex<sup>a</sup> resolverá como entender de justiça.

Ao que parece não foi atendido, da mesma forma que Manoel José Vieira quando pediu para ser auxiliar do Corpo de Maquinistas, de modo que Propicio desembarcou em 12 de março de 1877, por ter baixado ao hospital.

---

<sup>169</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 3032 – Ofícios dos Comandantes da Corveta *Trajano*.

Pelo ofício do comandante podemos identificar algumas estratégias, que mesmo não surtindo o efeito desejado, demonstram o que o imperial marinheiro entendia como passível de fundamentação para fazer o pedido. Primeiramente, ele alega ter um irmão no Batalhão Naval, e certamente, junto com um familiar, o estabelecimento de estratégias comuns se desenvolveria com mais confiança em si. Por outro lado, ele alega ter pouco tempo de praça, e isto está diretamente relacionado com a questão da percepção sobre o grau da dificuldade de viver nos navios da Marinha, considerando as atividades dos diferentes corpos. Ele não desejava passar para qualquer outro grupo que se mantivesse embarcado, e sim, para o grupo que embora embarcasse, isto não seria pela maior parte do tempo do serviço obrigatório, e quando ocorresse, não estaria vinculado aos serviços da operação do navio, seja no convés ou na máquina.

\*\*\*

No entendimento do “efeito disciplinar global” dentro do navio, sabíamos que somente a análise de decretos e leis não nos permitiria entender, minimamente, a complexidade daquelas relações, porém se analisássemos somente a singularidade daquelas vidas perderíamos de vista o estabelecimento das estratégias individuais e as práticas institucionais relacionadas com um corpo de leis tão diversificado. O entendimento desse corpo de leis, consubstanciado com registros perscrutados nos permitiu diferenciar todos os grupos existentes a bordo de um navio híbrido, suas possibilidades de ascensão, as necessidades e práticas da instituição, e as estratégias singulares para ocupar uma situação melhor, seja por interesse pessoal ou a partir do entendimento da própria situação na Marinha. Assim, expandimos nosso olhar para além das vidas consideradas no período analisado.

Nascimento (2008, p.83, p.239) identificou a quase impossibilidade de perceber um grupo homogêneo chamado de “marinheiros” em função dos diversos conflitos e das solidariedades existentes entre eles no cotidiano. Então, nos aproximando deste olhar, buscamos ampliar este grupo, não os percebendo somente como “marinheiros”, pois, no nosso entendimento, isto nos levaria a desconsiderar suas diferenças de trabalho, de soldo e, o mais importante, o tipo de “vigilância hierárquica” a que diferentes grupos estavam submetidos no mais elementar espaço de qualquer Marinha – o navio –, e, por conseguinte, perderíamos a oportunidade de vislumbrar as diferenças entre as estratégias e esperanças de vida, além de não verificar se haviam diferenças entre as punições disciplinares, bem como entre os castigos corporais, aplicadas a um grupo que não entendemos simplesmente como marinheiros, mas sim como o grupo dos subalternos submetidos aos castigos corporais, tais como chibatadas, bolos, golilha e prisão em ferros. Evidentemente, este grupo poderia sofrer alterações em função das promoções e dos rebaixamentos, sendo composto pelos imperiais marinheiros, dos grumetes aos marinheiros de 1<sup>a</sup> classe, pelos marinheiros avulsos da marinhagem, pelos criados, pelos carvoeiros e foguistas, e pelos cozinheiros e seus ajudantes. E, se desconsiderarmos os três primeiros castigos citados, incluímos os guardiões, os cabos e os enfermeiros. Os demais indivíduos estavam sujeitos aos castigos de prisão nos camarotes ou alojamentos e detenção a bordo, mas não há evidência de que nenhum oficial tenha recebido qualquer tipo de punição.

Considerando o pessoal que estava submetido ao sistema disciplinar que previa os castigos com chibatadas, percebemos que 75,18% dos indivíduos que embarcaram na Corveta *Trajano*, em algum momento, estiveram incluídos no grupo dos subalternos submetidos aos castigos corporais. E se incluirmos aqueles que sofriam os castigos de prisão em ferros, este índice salta para 78,33% dos embarques.

Entretanto, estarem submetidos aos regulamentos disciplinares em vigor não significa que teriam sido efetivamente punidos. E, ampliando a questão, estarem submetidos aos mesmos regulamentos em situações funcionais diferentes, implica em verificar as esferas disciplinares a que estavam submetidos, fragmentando o conjunto total e consubstanciando com os registros individuais que mais se adequavam a cada caso demonstrado.

E se havia diferenças funcionais entre os subordinados do navio e diferentes esferas disciplinares para cada grupo, como demonstramos, quais seriam as possíveis diferenças entre as punições aplicadas a cada grupo, seus motivos e os resultados dessas diferenças no estabelecimento das relações complexas e das estratégias formuladas por cada conjunto de subalternos submetidos aos mesmos regulamentos, que além da heterogeneidade de costumes demonstrada por Nascimento (2008), se apresentavam igualmente heterogêneos na sua formação e na prática profissional e, por isso, fragmentados no cotidiano a bordo?

## CAPÍTULO 6

### ASPECTOS GERAIS DA DISCIPLINA NA CORVETA *TRAJANO*

Para entendermos o “efeito disciplinar global” no navio, separamos os mil indivíduos perscrutados em seus 1.112 embarques, abordando os principais aspectos das suas funções e no caso dos subalternos, pesquisamos suas formações em grupo e corpos regulares, para então podermos propor uma nova abordagem que considere essas diferenças e outro olhar sobre os possíveis resultados decorrentes da comparação entre grupos submetidos ao mesmo sistema disciplinar.

Nascimento (2001, p.67-68; 2008, p.84) observou que havia três tipos de alistamento para a Marinha: o voluntariado, com 460 homens entre 1836 e 1888; o recrutamento forçado, com 6.271 homens no mesmo período; e os oriundos das Companhias de Aprendizes-Marinheiros que passou à denominação de Escolas de Aprendizes-Marinheiros, com 8.586 menores entre dez e dezoito anos no período analisado pelo autor. Além disso, o autor marcou a diferença entre os métodos do sistema de alistamento militar e a amplitude do principal método utilizado, o recrutamento militar, mesmo após a Lei do Sorteio Militar de 1874, que pela sua predominância, alargou o seu significado englobando a definição do sistema.

Entretanto, tomando como base os Livros de Socorros do navio observado, o que nos levou a ampliar o conjunto dos indivíduos submetidos aos regulamentos disciplinares em vigor no século XIX, percebemos que a forma de ingresso proposta deveria ser igualmente ampliada, mesmo que tenha ocorrido em menor escala, assim como no caso dos voluntários. Além das que foram abordadas, consideramos que no grupo ampliado também havia a contratação de brasileiros e estrangeiros, tal como no caso dos voluntários para servirem como criados, carvoeiros e foguistas, e as substituições, tendo em vista que o substituto “não era um voluntário”, pois “estava



substituindo o lugar de outra pessoa” (SALLES, 1990, p.104) que já estava servindo, conforme os casos demonstrados nos capítulos anteriores.

Na Corveta *Trajano*, entre 1873 e 1879, foram registradas 330 punições disciplinares em 180 embarques envolvendo 168 indivíduos, sendo 155 subalternos. Entre os autores que trataram deste tema, Helio Leoncio Martins (1988, p.92-93), ao analisar as punições registradas em um dos navios envolvidos na Revolta dos Marinheiros de 1910, observou *en passant* que “no *Bahia*, entre junho e outubro de 1910, 911 homens foram incluídos no *Livro-Registro de Contravenções*, ou “Livro de Castigos” (como é conhecido), só uns poucos chibateados”. Não sabemos qual era a tripulação e a rotatividade no *Bahia*, mas Martins (1988, p.95) afirmou que a do Encouraçado *Minas Gerais*, em 1910, era de 500 homens. De qualquer forma, o salto de 155 indivíduos subalternos punidos em seis anos para 911 em cinco meses são dados que sugerem uma modificação substancial no sistema disciplinar cotidiano dos navios. Assim, nos aproximamos da principal abordagem de Nascimento (2008, p.17) que observou que “foi somente depois de algumas mudanças na legislação penal, no início da República, que surgiram as primeiras reclamações questionando a validade do castigo corporal”. Entretanto, esta pesquisa não se limita a abordar somente estes castigos, mas todas as contravenções disciplinares registradas no navio. Vejamos o quadro das punições separado pelos Livros de Socorros.

QUADRO 40

Livros de Socorros	Embarques totais	Punições registradas	Embarques com punições	Indivíduos registrados por livro	Indivíduos punidos
Oficiais	249	23	16	218	15
Corpo de Imperiais Marinheiros	518	288	148	468	140
Marinhagem	244	11	9	226	9
Batalhão Naval	101	8	7	97	6
Total	1.112	330	180	1.009*	170**

\* O conjunto total é de 1.000 indivíduos, conforme explicação do Quadro 3.

\*\* O total de indivíduos punidos é 168. Porém neste quadro consta dois em duplicidade: Silvano José dos Passos, visto anteriormente, que sofreu punições como marinheiro de 2ª classe, como cabo e como

guardião extranumerário; e Porfírio Manoel Lopes, igualmente visto, que sofreu punições como marinheiro de 2ª classe e como guardião, sendo registrados em dois conjuntos de livros diferentes.

No conjunto de punições registradas no Livro de Socorros de Oficiais, uma foi aplicada ao Fiel Sabino Bento de Aquino e três ao Primeiro-Enfermeiro Manoel da Paixão, em situações muito específicas que já analisamos quando tratamos dos grupos a que pertenciam. As demais foram aplicadas aos oficiais marinheiros e aos maquinistas.

Entre as punições registradas nos Livros de Socorros da Marinhagem, é bom lembrar que nenhum criado dos oficiais foi punido no período desta pesquisa. Além disso, dos 11 registros, dois se referem ao Grumete Alexandre Luiz Gomes, recrutado avulso da marinhagem, que analisamos anteriormente também. As demais foram aplicadas a carvoeiros e foguistas, os auxiliares do Corpo de Maquinistas.

### 6.1 A disciplina na relação dos oficiais marinheiros e maquinistas com os seus subordinados

O quadro anterior demonstra somente as punições disciplinares registradas em cada conjunto de Livros de Socorros, sendo necessário o seu desmembramento entre os grupos e classes identificados nos capítulos anteriores a fim de possibilitar uma análise mais simplificada e comparativa. Vejamos a separação por classes a partir do total de punições registradas.

QUADRO 41

Livros de Socorros	Graduação	Punições por graduação	Total de punições registradas
Oficiais	Maquinista de 3ª classe extranumerário	1	23
	Maquinistas de 2ª classe extranumerários	3	
	Primeiro-enfermeiro	3	
	Fiel	1	
	Guardião	2	
	Guardiões extranumerários	10	
	Mestres de 2ª classe	3	
Corpo de Imperiais Marinheiros	Cabos	4	288
	Marinheiros de 1ª classe	14	
	Marinheiros de 2ª classe	60	
	Marinheiros de 3ª classe	96	
	Grumetes	114	
Marinhagem	Grumete da Armada	2	11
	Carvoeiros	7	
	Foguistas	2	
Batalhão Naval	Soldados	8	8
Total			330

No Capítulo 2, tratamos pormenorizadamente das 23 punições disciplinares aplicadas aos grupos registrados nos Livros de Socorros de Oficiais. Duas situações nos chamaram atenção para o entendimento do “efeito disciplinar global” no ambiente do navio. A primeira é o conjunto de punições aplicadas aos oficiais marinheiros (guardiões e mestres), que demonstramos constituir os grupos intermediários entre oficiais e subalternos do convés, coordenando de fato os serviços neste setor. A segunda se refere aos maquinistas que apesar de terem um oficial de Armada como

encarregado da fiscalização, estavam submetidos a uma segunda esfera disciplinar controlada pelos primeiros-maquinistas/chefes de máquinas; e, além disso, a modificação nas punições disciplinares, aparentemente decorrentes das modificações introduzidas pelo Decreto nº 6.386 de 1876, que ampliou o acesso dos maquinistas de 2ª classe ao convívio da praça d'armas.

No que se refere às punições aplicadas aos oficiais marinheiros, a análise das 15 punições demonstra que foram aplicadas nos três principais comandos do período analisado, ou seja, nos de maior duração: uma no comando do Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira (pouco mais de 25 meses), quatro sob as ordens do Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira (pouco mais de 13 meses) e dez no período comandado pelo Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves (aproximadamente 16 meses).

Tendo em vista que este era o grupo intermediário das atividades do convés no sistema disciplinar em análise, o aumento das punições infringidas a este grupo formado por indivíduos provenientes dos setores subalternos, que poderiam perder sua posição a qualquer momento como demonstrado no Capítulo 2, está diretamente relacionado com o aumento das punições entre os subalternos que trabalhavam no convés, ou seja, entre os imperiais marinheiros, que por sua vez formavam o grupo com maior número de punições no navio. Vejamos o quadro das punições dos indivíduos pertencentes ao Corpo de Imperiais Marinheiros por comando.

QUADRO 42

Comandante	Período		Punições registradas
Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira	17/07/1873	17/04/1875	57
Primeiro-Tenente Henrique Pinheiro Guedes *	17/04/1875	11/05/1875	1
Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira	11/05/1875	03/11/1875	0
Primeiro-Tenente Henrique Pinheiro Guedes *	03/11/1875	08/11/1875	0
Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira *	08/11/1875	16/12/1876	15
Capitão-Tenente Frederico Guilherme Lorena *	16/12/1876	27/02/1877	2
Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves	27/02/1877	02/05/1877	31
Capitão-Tenente João Joaquim Rodrigues Pinto *	02/05/1877	07/05/1877	0

Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves	07/05/1877	02/07/1879	182
Total			288

\* Comandos interinos.

É importante notar que em 1875 só ocorreram duas punições entre os imperiais marinheiros, e o mesmo ocorreu em outros grupos, onde somente um carvoeiro e um soldado foram punidos. Essa redução nas punições está, possivelmente, relacionada com a ausência de continuidade dos comandos, pois exatamente neste ano houve cinco trocas de comando na Corveta *Trajano*. Além disso, das 57 punições aos imperiais marinheiros determinadas pelo Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira, nenhuma ocorreu nos pouco mais de nove meses dos seus períodos de comandos em 1875, o que sugere uma prática disciplinar que atuou fortemente no início do comando. No outro extremo desta comparação, está o comando do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, que determinou 213 punições disciplinares aos imperiais marinheiros, ou seja, 73,96 % do total aplicado a estes subalternos. E não podemos considerar este dado como uma coincidência, pois as dez punições aplicadas aos oficiais marinheiros, pelo mesmo comandante, correspondem a 66,67% do total para este grupo.

O que queremos afirmar é que, a análise dos envolvidos no serviço do convés, ou seja, oficiais da Armada, oficiais marinheiros e imperiais marinheiros, indica claramente que os comandantes conjugavam dois fatores, em diferentes perspectivas, para manter a disciplina neste setor: a punição imediata no início do comando como demonstração de autoridade e a punição do grupo intermediário como forma de atender as necessidades do sistema disciplinar de uma forma mais contínua, sem desconsiderar a origem destes indivíduos no conjunto dos imperiais marinheiros, suas redes de sociabilidade e as tensões existentes.

Do conjunto das 15 punições sofridas pelos oficiais marinheiros, a única ocorrida no comando do Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira se deu por

motivo de espancamento de um imperial marinho; as quatro determinadas pelo Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira tiveram como motivo negligência no exercício das funções, resposta inconveniente, agressão a um maquinista e espancamento de mais de um imperial marinho; das outras dez ocorridas por determinação do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, quatro estão relacionadas com negligência no serviço, duas por respostas inconvenientes, uma por não cumprimento de ordem no exercício da função, duas por embriaguez a bordo e uma por falta de moral perante a guarnição, sendo essas três últimas cometidas pelo Guardião extranumerário Anastácio José Antonio, já citado anteriormente. É importante notar que as punições determinadas pelo último comandante aos oficiais marinheiros estão diretamente relacionadas com suas funções intermediárias e com o modo de se apresentar perante os subalternos no exercício das suas atividades de coordenação no convés.

Assim, temos duas consequências das estratégias dos comandantes que se complementam no ambiente do navio. Por um lado, poucas punições aos oficiais marinheiros geravam conflitos de hierarquia e autoridade entre esse grupo e os demais, dando origem a espancamentos e agressões, pois tudo indica que ocorreram no desempenho das suas atividades. Por outro, o aumento das punições aplicadas aos oficiais marinheiros, dependentes financeiramente dos novos soldos, contribuía para um maior comprometimento deste grupo no desempenho das suas atividades, aumentando a “vigilância hierárquica” no sentido de amplificar a manutenção da disciplina a bordo, tendo como resultado a elevação do controle dos subordinados que se traduz na elevação das punições disciplinares dos imperiais marinheiros. Isto não quer dizer que se mantiveram disciplinados, mas que a forma encontrada para manter o “efeito disciplinar global” passava pelo estrito controle da atuação dos oficiais marinheiros no desempenho de suas funções intermediárias.

No caso dos maquinistas, havia um oficial da Armada encarregado do setor, porém suas funções estavam mais relacionadas com a fiscalização do desempenho do setor como mais um auxiliar na operação do navio. De fato, como demonstramos, o encarregado da disciplina neste setor era o primeiro-maquinista/chefe de máquinas, gerando uma segunda esfera disciplinar no navio. Os oficiais da Armada e os oficiais marinheiros não gerenciavam essas atividades consideradas auxiliares. Assim, os maquinistas, com exceção do mais antigo, constituíam-se em um grupo intermediário entre o primeiro-maquinista/chefe de máquinas e os subordinados das máquinas, ou seja, os carvoeiros e foguistas, porém não tinham funções minimamente parecidas com as dos oficiais marinheiros. Em outras palavras, suas atividades eram voltadas para a parte técnica e as indisciplinas deveriam ser levadas pelo oficial mais antigo dos maquinistas ao oficial encarregado e ao comandante do navio, que definiria a punição e, no caso das chibatadas, seriam aplicadas pelos guardiões.

A possibilidade de existirem tensões entre estes grupos, que não tinham atividades relacionadas, não pode ser desconsiderada, de modo que o entrevero, já comentado no Capítulo 2, entre o Guardiã Porfírio Manoel Lopes e o Maquinista de 2<sup>a</sup> Classe extranumerário Manoel Justino Álvares de Lima Soromenho, em 31 de maio de 1876, é um indício dessas possíveis tensões. Embora Manoel Justino fosse assemelhado a mestre de 1<sup>a</sup> classe, a bofetada que levou de Porfírio não foi avaliada como uma agressão a um superior, pois os dois foram presos conforme a sua hierarquia, e, além disso, o maquinista foi acusado de provocar a questão, que não sabemos qual foi, mas não devemos ignorar que ele tinha pleno conhecimento da sua situação hierárquica e foi o único maquinista que desertou, tendo se apresentado voluntariamente em outro navio.

Por outro lado, as outras punições estão relacionadas com o desempenho das funções, e mesmo a do Maquinista de 2<sup>a</sup> Classe extranumerário Antonio de Serqueira

Lopes que foi preso, por três dias, por ordem do Quartel-General da Marinha, por ter faltado o respeito a um superior, está relacionada ao Diretor de Máquinas, responsável pela manutenção dos equipamentos no Arsenal de Marinha da Corte.

Se por um lado, é possível perceber tensões em relação a outros grupos, por outro, percebemos que após a alteração introduzida pelo Decreto nº 6.386, de 1876, que reformou o Corpo de Maquinistas da Armada, dando acesso aos maquinistas de 2<sup>a</sup> classe ao convívio com os demais oficiais na praça d'armas, não houve mais nenhuma punição disciplinar infringida aos maquinistas. Este seria apenas um dado decorrente da reformulação do Corpo de Maquinistas que concedeu regalias inerentes aos oficiais da Armada e cooptou parte deste grupo, caso não pudéssemos perceber outras consequências possíveis no ambiente de trabalho dos maquinistas e seus auxiliares: carvoeiros e foguistas.

Nos pouco mais de 40 meses que antecederam a cooptação proporcionada pela reformulação de 1876, só ocorreram duas punições disciplinares entre carvoeiros e foguistas, uma por resposta insubordinada a um maquinista, punida com 50 chibatadas em dois dias por determinação do Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira, e outra por negligência no serviço, punida com privação de licença por um mês, por ordem do Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira. E em aproximadamente 29 meses após a modificação, no período analisado, este número saltou para sete, demonstrando uma ampliação da vigilância em relação aos subalternos do setor de máquinas. Além disso, em 9 de dezembro de 1876, o Foguista José dos Santos,<sup>170</sup> sem nenhuma punição, foi julgado em Conselho de Investigação a bordo, do qual não podemos precisar o motivo. O fato é que ele desembarcou em 28 de janeiro de 1877 para responder a Conselho de Guerra no Corpo de Imperiais Marinheiros.

---

<sup>170</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.



As sete punições ocorridas após a reforma de 1876 foram punidas com chibatadas, onde cinco casos estão relacionados com a disciplina e o serviço na máquina, uma com desordem em terra e desacato a autoridade policial e outra por tentativa de práticas imorais.

As punições não se restringiam aos brasileiros oriundos do recrutamento forçado ou do voluntariado. Como já demonstramos, os contratados, nacionais ou estrangeiros, também se submetiam aos regulamentos disciplinares em vigor. Nesse sentido, o espanhol Francisco Castanheira,<sup>171</sup> com 22 anos, se apresentou a bordo em 11 de junho de 1877 para servir como carvoeiro por um ano, e em 27 de novembro foi encontrado dormindo no plantão, de modo que foi punido com 15 chibatadas por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves. Desembarcou em 14 de março de 1878 para o Encouraçado *Sete de Setembro*.

Por outro lado, as punições previstas nos regulamentos não eram as únicas práticas para a manutenção da disciplina entre os maquinistas e seus auxiliares. Considerando os soldos diferenciados dos carvoeiros e foguistas, perder o contrato e desembarcar por ordem em função do mau comportamento era uma possibilidade concreta.

João José Marcellino,<sup>172</sup> pardo com 22 anos, natural do Rio de Janeiro, se apresentou a bordo em 14 de março de 1877, no porto da Bahia, para servir como carvoeiro por um ano, e teve praça assentada no mesmo dia. Em 8 de maio foi castigado com 20 chibatadas por “mijar” na máquina. Em 27 de junho foi castigado com mais 12 chibatadas por não cumprir as ordens recebidas. Ambas as punições por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves. Desembarcou por ordem do Comando do 1º Distrito Naval, em 23 de julho, no porto do Rio de Janeiro,

---

<sup>171</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4722 – 2º Livro de Socorros da Marinhagem.

<sup>172</sup> *Ibidem*.

sem ter concluído o tempo do contrato, em função do seu mau comportamento, sendo considerado incorrigível.

Justiniano Rodrigues de Sant'Anna,<sup>173</sup> um baiano preto de 28 anos, se apresentou a bordo em 27 de março de 1877, no porto da Bahia, para servir como carvoeiro por um ano e assentou praça no dito dia. Em 12 de novembro, foi castigado com 25 chibatadas por ordem do Comando do 1º Distrito Naval, por ter provocado desordem em terra e desacatado a autoridade policial, mas isso não foi impedimento para o comandante promovê-lo a foguista em 13 de junho de 1878. No entanto, desembarcou, por ordem, em 14 de agosto de 1879, no porto do Rio de Janeiro, em virtude do seu mau comportamento sem, no entanto, sofrer outras punições.

O pernambucano pardo José Vieira de Senna,<sup>174</sup> com 46 anos, se apresentou em 1º de outubro de 1878, no porto de Pernambuco, para servir como carvoeiro pelo tempo de um ano, e por ordem do comandante teve praça na mesma data. Foi promovido a foguista em 1º de novembro do dito ano. Não sofreu nenhuma punição disciplinar, mas como os outros dois, desembarcou por ordem, junto com Justiniano, em função do seu mau comportamento, no porto do Rio de Janeiro.

O que temos, então, é um conjunto de dois fatores para manter a disciplina e o bom desempenho das atividades entre os subalternos do setor, após a modificação de 1876: as punições disciplinares imputadas por meio das chibatadas e o desembarque por ordem para aqueles considerados incorrigíveis. Ao que parece, o sentido das punições neste grupo está, mormente, relacionado com o desempenho das atividades junto com o grupo, de modo que as percepções dos companheiros de trabalho geravam as reclamações punidas com o castigo corporal e com o desembarque. Afinal, a função principal era fazer a máquina funcionar e cada um que, de algum modo, se esquivasse do serviço geraria uma maior sobrecarga de trabalho para os outros.

---

<sup>173</sup> *Ibidem.*

<sup>174</sup> *Ibidem.*

Nas sete punições com chibatadas ocorridas após a reforma de 1876, seis variaram entre dez e 25 pancadas de chibatadas. Entretanto, Innocencio Manoel do Nascimento,<sup>175</sup> um baiano fulo de 29 anos, embarcou em 26 de junho de 1877 quando se apresentou para servir como carvoeiro por um ano. Nos dias 14, 15 e 16 de abril de 1879, muito depois do término do seu contrato, foi punido com 25 chibatadas por dia, por tentar praticar atos imorais com uma praça que estava dormindo. Tudo indica que foi uma tentativa de agressão sexual, e conforme Beattie demonstrou, “esses atos não resultavam em julgamentos completos, mas eram considerados infrações, indicando que não se tratava de acontecimentos incomuns” (BEATTIE, 2009, p.303). Em outras palavras, embora a punição de Innocencio tenha sido mais severa que a dos seus companheiros no desempenho das funções, ele não desembarcou por ordem e continuou embarcado por um tempo que ultrapassou os limites temporais desta pesquisa, sem sofrer nenhuma outra punição relacionada ao trabalho.

É bom lembrar que somente os maquinistas de 2<sup>a</sup> classe foram cooptados na reforma de 1876, e tudo indica a possibilidade de um aumento do controle das atividades nas praças de máquinas, gerando uma cobrança maior nas atividades cotidianas, sem eliminar esta segunda esfera de controle disciplinar. As informações das indisciplinas, que antes dependiam somente do primeiro-maquinista, após a reforma de 1876 passaram a ser transmitidas pelo chefe de máquinas, mas no convívio da praça d’armas, a atuação do maquinista mais antigo passou a ser vigiada pelos novos integrantes do ambiente: os maquinistas de 2<sup>a</sup> classe. Ou seja, as decisões sobre quais atos de indisciplinas seriam levadas ao comandante do navio, após 1876, deixou de depender do arbítrio de uma única pessoa, cujas ações disciplinadoras, passaram a ser visualizados pelos indivíduos imediatamente subordinados. Em outras palavras, as ações dos chefes de máquinas passaram a sofrer uma influência maior pela simples

---

<sup>175</sup> *Ibidem.*

presença dos maquinistas de 2<sup>a</sup> classe e, de certa forma, novos agentes foram incluídos nas relações de poder que se restringia a praça d'armas, ampliando os efeitos do mesmo poder para um setor que durante suas atividades cotidianas não era alcançado pelos agentes da esfera disciplinar do convés. Afinal, o ponto de interseção entre essas duas esferas se dava com a participação de três agentes específicos, externos ao setor das máquinas: o comandante, o oficial da Armada fiscalizador das máquinas e o guardião que aplicaria os castigos corporais, no caso dos subalternos do setor. E se não há uma revolta registrada neste ambiente, não devemos perder de vista que os soldos pagos eram atrativos para a atividade em lide, o que não quer dizer que a submissão ao sistema disciplinar e as punições aplicadas fossem consideradas justas por aqueles homens. É preciso considerar que a divisão no Corpo de Maquinistas, após 1876, e a ampliação das punições entre carvoeiros e foguistas podem ter gerado insatisfações no grupo que afetaram a própria relação com o navio, ou melhor, com o ambiente de trabalho.

No ambiente das máquinas, o maior aliado dos indivíduos insatisfeitos era o próprio equipamento. Uma atividade rotineira mal executada ou uma manutenção mal realizada, intencionalmente, passavam despercebidas no cotidiano e surtiriam efeitos em longo prazo, sem deixar os rastros dos responsáveis. A própria máquina seria o agente que comunicaria as insatisfações do grupo, sem que os responsáveis sofressem as consequências ou perdessem os soldos diferenciados que os sustentavam.

O Ofício n<sup>o</sup> 58,<sup>176</sup> de 17 de março de 1879, encaminhado pelo comandante ao Chefe de Máquinas Manoel Dias dos Santos, indica o início de um debate ocorrido em torno do que queremos demonstrar. Não há uma acusação clara, mas a quantidade de autoridades envolvidas e os argumentos apresentados vão além da simples manutenção

---

<sup>176</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. IIIM 645 – Ofícios do Comandante da Corveta *Trajano* – 1873-1888.

das máquinas e evidenciam um discurso disciplinador que na prática não existia neste setor.

Declarando o Director da Officina de Machinas em officio nº 24 de 1º de Fevereiro do anno corrente a S. Exª o Senhor Inspector do Arsenal da Côrte que alguns objectos pertencentes á machina desta Corveta fôrão demorados em seus concertos pelo lastimavel estado em que se acharão, manifestando se nisso o pouco zelo e dedicação empregados em sua conservação e, cabendo a V. M.ce toda a responsabilidade em tal assumpto (grifo nosso), ordeno que me informe quais forão tais objectos, o concerto de que necessitarão, e a razão por que se encontrarão no lastimavel estado de que trata o citado officio.

Manoel Dias dos Santos limitou-se a responder na mesma folha do ofício, indicando os equipamentos enviados para concerto e afirmando que se desgastaram durante o serviço. Esta resposta foi enviada em anexo ao Ofício nº 61,<sup>177</sup> de 27 de março de 1879, encaminhado pelo Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves ao Barão de Ivinheima, Comandante do 1º Distrito Naval, no qual o comandante do navio afirma ser vigilante e punir severamente o pessoal da máquina.

Declarando a Diretoria de Machinas do Arsenal da Côrte, em officio nº 24 de S. Exª. o Senhor Inspector do mesmo Arsenal, que V. Exª. me transmittio por copia, que os objectos pertencentes á maquina desta Corveta e alí apresentados para concerto, se acharão em lastimavel estado, ordenei ao 1º Machinista que me informasse, afim de que V. Exª possa fazer juízo exacto a respeito. E apresentando a inclusa informação, cumpro o dever de assegurar a V. Exª. que busco exercêr sobre a machina do navio de meu commando a possivel vigilancia, fazendo observar os regulamentos em vigor, e punindo severamente os machinistas e mais pessoal (grifo nosso), conforme as disposição da lei, tendo sido até agora encarregado da fiscalização da dita machina o Immediato da Corveta, que ordinariamente é Official Superior.

Ao que parece, este ofício foi entregue ao Ajudante-General da Armada, o Barão de Angra, que o transmitiu ao Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte, em 23 de abril, com despacho na mesma folha do ofício original:

Trasmitto a V. Exª. este officio para que se sirva tomar conhecimento da informação do Chefe da Maquina a respeito do estrago de objectos da mesma maquina.

Não encontramos o ofício do Director da Oficina de Máquinas ao Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte, porém, pelo teor dos textos do comandante do navio, pudemos perceber que aquela autoridade identificou que as máquinas enviadas para reparo não passaram pela devida conservação, de modo que o comandante, com base

---

<sup>177</sup> *Ibidem.*

na informação passada pelo chefe de máquinas que alegou se tratarem de desgastes decorrentes do serviço, se limitou a informar que exercia a devida vigilância e punia severamente os maquinistas e seus auxiliares. Sabemos, no entanto, que nenhum maquinista foi punido após a reforma de 1876, e o que ocorreu foi um aumento nas punições dos auxiliares.

De fato, trata-se de um entrevero entre duas autoridades do setor técnico, o diretor da oficina de máquinas e o chefe de máquinas do navio, que envolveu toda a cadeia hierárquica entre estes dois elementos, ou seja, autoridades que não conheciam a operação do setor de máquinas e parecem mais preocupadas em controlar uma atividade por meio das punições disciplinares sem terem as condições de possibilidade para tal. Além disso, não ampliaram o debate técnico sobre as causas do estado em que as máquinas enviadas para reparo se encontravam. Esses oficiais dependiam da atuação dos maquinistas mais antigos para controlar a disciplina por meio dos regulamentos em vigor, que por sua vez dependiam dos outros maquinistas e de seus auxiliares para operarem os equipamentos. Assim, não podemos estranhar a existência de poucas punições nesse setor, ainda que tenham aumentado após a reforma de 1876. Por outro lado, é bom lembrar que outra prática ampliada foi desembarcar, por ordem, os indivíduos tidos como incorrigíveis, ou seja, caso fossem considerados assim, perderiam os recursos que o sustentavam a qualquer momento, independente de punições.

Mais do que reformar o Corpo de Maquinistas, o Decreto nº 6.386, de 1876, limitou ainda mais as possibilidades de ascensão de carvoeiros e foguistas ao mesmo corpo e a cooptação dos maquinistas de 2ª classe para o convívio da praça d'armas ampliou o sistema de “vigilância hierárquica” no ambiente das praças de máquinas. No entanto, os indivíduos, em sua maioria afetada pelas mudanças, se orientavam pelo modelo anterior, bem mais simples, como já demonstramos. E na impossibilidade de

subverter o novo modelo, imposto hierarquicamente, de forma direta, mostraram sua resistência através da sabotagem cotidiana do próprio equipamento, demonstrando uma “economia moral” contrária a racionalidade da admissão e do fluxo de carreira proposta pelo novo formato de estruturação do corpo, que visavam atender com maior rapidez ao guarnecimento dos novos navios com máquinas a vapor, construídos no contexto dos avanços tecnológicos do final do século XIX, mesmo que ainda fossem híbridos. Afinal, a Armada não poderia mais depender, neste setor, do tempo de aprendizado prático proporcionado pela lida das atividades cotidianas, e essas mudanças geraram tensões no interior do navio que não podem passar despercebidas.

Nesse sentido, é importante diferenciar uma sabotagem de um conjunto de sabotagens cotidianas. A ação da primeira leva a indisponibilidade do equipamento ou do navio imediatamente e pode ser facilmente percebida, da mesma forma que o seu responsável pode ser identificado. No caso do conjunto de ações que deflagram a sabotagem cotidiana, elas passam despercebidas durante as atividades normais, podendo ser desenvolvidas por vários indivíduos insatisfeitos, até o momento da indisponibilidade do equipamento ou do navio, sendo, no entanto, percebidas por um setor técnico externo ao navio, o que, também, não quer dizer que não sejam percebidas a bordo no momento que as falhas mecânicas começam a surgir.

Por outro lado, a falta de atuação mais direta dos oficiais da Armada neste setor não pode ser percebida, simplesmente, como uma decorrência do entendimento dessa atividade como auxiliar na operação dos navios e os indivíduos do corpo serem percebidos como pessoas de segunda classe, como defendeu Martins.<sup>178</sup> Equiparações aos oficiais da Armada que não abrangiam todo o corpo, ausência de um conjunto intermediário com funções definidas, tais quais os oficiais marinheiros do setor do convés, e ausência de regras bem definidas para admissão dos subalternos, expõem um

---

<sup>178</sup> MARTINS, Helio Leoncio. **A revolta dos marinheiros 1910**. São Paulo: Editora Nacional: Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1988. p.67-70.

conjunto de fatores que associados a operação do navio, impediam que o mesmo tratamento disciplinar dispensado aos imperiais marinheiros fosse aplicado aos subalternos das máquinas. Em outras palavras, desenvolveu-se uma relação de reciprocidade cujo foco principal era o funcionamento das máquinas, ainda que sua conservação fosse sabotada cotidianamente sem causar problemas imediatos.

O senso de justiça existente no conjunto dos maquinistas, onde os esforços e desgastes do ambiente do trabalho cotidiano eram muito mais intensos em decorrência do calor e do confinamento nas praças de máquinas, não permitia que qualquer punição fosse aplicada a qualquer tempo, a não ser que as faltas cometidas estivessem diretamente relacionadas com as atividades, implicando em sobrecarga para os demais. E evidentemente, que um deles cometesse uma falta disciplinar no ambiente externo das máquinas ou tentasse agredir sexualmente outro companheiro, como foi o caso de Innocencio Manoel do Nascimento, que, aliás, não desembarcou por ordem e não sofreu punições relacionadas ao trabalho.

A criação do Corpo de Foguistas, em 1882, e a inclusão deste no Corpo de Marinheiros Nacionais, em 1890, para além de atender as necessidades de recompletamento de pessoal, indicam que as autoridades sabiam dessas relações e encontraram nestas reformas o caminho para reduzir a quantidade de estrangeiros, prover pessoal a partir das Escolas de Aprendizes-Marinheiros e ampliar a “vigilância hierárquica” em um setor de difícil controle das atividades e da disciplina, ao mesmo tempo em que este setor teve sua importância aumentada em função dos avanços tecnológicos do final do século XIX.

Então, o que temos no período nesta pesquisa é um sistema disciplinar orientado pelo mesmo regulamento de punições disciplinares que não se aplica da mesma forma aos diferentes grupos de subalternos. A diferença quantitativa entre as punições aplicadas indica um tratamento diferenciado que, aparentemente, está relacionado com



a divisão do trabalho em um navio e com os graus de “vigilância hierárquica” que abrangia cada grupo de subalternos. A possibilidade dos marinheiros avulsos da marinhagem serem encaminhados ao Corpo de Imperiais Marinheiros ou ao grupo dos auxiliares do Corpo de Maquinistas, bem como as estratégias que alguns imperiais marinheiros, recrutados com maior idade, empregaram para solicitarem transferência para outros setores da instituição, indica que, com exceção dos estrangeiros, não havia muitas diferenças entre a origem pobre dos subalternos. Para além das heterogeneidades culturais<sup>179</sup> existentes entre os homens que serviram na Armada Imperial, a principal diferenciação no ambiente interno ocorria no enquadramento organizacional dentro da Marinha Imperial, sejam pelas práticas racistas que pautavam o envio diferenciado de homens, segundo sua cor, para os corpos fixos e arregimentados ou pelas necessidades da instituição, como demonstramos nos capítulos anteriores.

Tais diferenças podem traduzir uma situação de disciplina geral aparente, porém, a heterogeneidade interna provocada pela organização diferenciada, pelos diferentes níveis de “vigilância hierárquica”, pelos diferentes soldos e pelas diferenças entre as punições aplicadas, se apresenta como fatores que contribuíram para a ausência de uma homogeneidade, entre os elementos subalternos do navio, acerca dos sentidos das punições disciplinares. E se não há registros de revoltas que envolvessem todo o conjunto dos subalternos, a documentação analisada indica o desenvolvimento de estratégias de resistência compartimentadas no setor das máquinas, onde os agentes poderiam se esconder por trás das necessidades técnicas de manutenção dos equipamentos.

O que queremos demonstrar é que os oficiais da Armada e os maquinistas mais antigos sabiam dessas possibilidades de sabotagem cotidiana e isto se traduzia, com

---

<sup>179</sup> Ver NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. **Cidadania, cor e disciplina na revolta dos marinheiros de 1910**. Rio de Janeiro: Faperj / Mauad, 2008. p. 73-107.

um cuidado aparente, em poucas punições disciplinares, se compararmos com a quantidade infringida aos imperiais marinheiros. E se a estratégia de grupo reflete uma atuação de resistência na teia dos poderes exercidos no ambiente do navio, também indica que este grupo, no cotidiano do seu ambiente de trabalho, tomou consciência da importância da sua atuação na operação do navio, levando em consideração a organização diferenciada que pautavam suas relações no setor das máquinas, de modo que estabeleceram dentro de um sistema hierarquizado, pautado por rígidos códigos disciplinares, uma “economia moral” que definiu as condições de possibilidade para manterem o seu sustento com soldos maiores que os outros ao mesmo passo que reduziu qualquer possibilidade de castigos físicos por qualquer motivo.

“Mijar” na máquina pode ser lido como uma forma de fazer o equipamento sofrer rapidamente os efeitos da corrosão, mas isso poderia render 20 chibatadas, entrar em evidência e desembarcar por ordem, como ocorreu com o Carvoeiro João José Marcellino. Entretanto, não executar adequadamente a conservação do equipamento poderia passar um recado constante para os superiores, vindo dos auxiliares ou mesmo dos maquinistas apartados da praça d’armas, cuja mensagem principal era deixar claro qual era o grupo responsável por operar os equipamentos, ainda que essas atividades fossem consideradas auxiliares. E se estes subalternos desenvolveram essa consciência, os oficiais da Armada, tanto nos navios quanto as autoridades superiores, não deixaram de perceber as relações que estavam se estabelecendo para cada meio que entrava em operação, cada vez mais dependente do vapor. Aparentemente, a solução encontrada foi organizar dentro da instituição o grupo que já existia com parca regulamentação, criando um corpo específico e, em seguida, inserindo-o no Corpo de Marinheiros Nacionais, cujos oriundos seriam, principalmente, provenientes das Escolas de Aprendizes-Marinheiros, o local que ministros e oficiais comandantes consideravam, há muitos anos, o que de melhor foi

vislumbrado em termos de aquisição de pessoal, pois nessas instituições poder-se-iam “modelar os costumes e valores dos futuros marinheiros” (NASCIMENTO, 2008, p.85).

## 6.2 As punições disciplinares entre os grupos subalternos

Para iniciar este ponto, consideramos importante retomar o quadro 39 parcialmente, apresentando o conjunto de punições registradas entre os embarques de subalternos, lembrando que os cabos estavam livres das chibatadas.

QUADRO 43

Livros de Socorros	Graduação	Punições por graduação	Total de punições registradas
Corpo de Imperiais Marinheiros	Cabos	4	288
	Marinheiros de 1 <sup>a</sup> classe	14	
	Marinheiros de 2 <sup>a</sup> classe	60	
	Marinheiros de 3 <sup>a</sup> classe	96	
	Grumetes	114	
Marinhagem	Grumete da Armada	2	11
	Foguistas	2	
	Carvoeiros	7	
Batalhão Naval	Soldados	8	8
Total			307

Entre as quatro punições aplicadas aos cabos, três são prisões em ferros, o que não deixa de ser um castigo corporal, infringidas ao Cabo Silvano José dos Passos, já citado, determinadas pelo Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira. Uma por morosidade no serviço e as outras duas por agressão a praças da guarnição, e tais punições ocorreram no segundo embarque de Silvano. A que resta refere-se ao rebaixamento do Cabo Estevão José Carneiro durante o comando do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, também já comentado, entretanto Estevão permanece no quadro por ter sido punido como marinheiro de 2<sup>a</sup> classe. Sendo assim, o número de punições disciplinares, dentro do período analisado, infringidas aos subalternos, em alguns momentos submetidos aos castigos pelas pancadas de chibatas, é de 303 em 163 embarques, o que não quer dizer que todas tenham sido dessa forma. Desconsiderando os períodos em que os dois indivíduos registrados na graduação de cabos, a atualização das informações sobre punições registradas do quadro 40,

referente aos imperiais marinheiros, se apresenta distribuídos pelos períodos dos comandos na Corveta *Trajano* conforme abaixo.

QUADRO 44

Comandante	Período		Punições registradas
Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira	17/07/1873	17/04/1875	57
Primeiro-Tenente Henrique Pinheiro Guedes *	17/04/1875	11/05/1875	1
Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira	11/05/1875	03/11/1875	0
Primeiro-Tenente Henrique Pinheiro Guedes *	03/11/1875	08/11/1875	0
Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira *	08/11/1875	16/12/1876	12
Capitão-Tenente Frederico Guilherme Lorena *	16/12/1876	27/02/1877	2
Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves	27/02/1877	02/05/1877	31
Capitão-Tenente João Joaquim Rodrigues Pinto *	02/05/1877	07/05/1877	0
Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves	07/05/1877	02/07/1879	181
<b>Total</b>			<b>284</b>

\* Comandos interinos.

A Mostra de Armamento da Corveta *Trajano* ocorreu em 17 de julho de 1873, e o primeiro indivíduo desta tripulação a sofrer uma punição no navio foi o Marinheiro de 3<sup>a</sup> Classe José Gregorio,<sup>180</sup> cearense branco que ingressou no corpo com 12 anos. Três dias depois do seu embarque, foi castigado com 50 chibatadas, por ordem do Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira, em desacordo com o artigo nº 80 dos de Guerra, por ter relaxado o serviço da canoa. Gregorio não sofreu outras punições e foi escolhido pelo mesmo comandante para seguir para a Europa a fim de embarcar no Monitor *Javari*.

O Grumete Manoel Dionisio Ferreira<sup>181</sup> embarcou na Corveta *Trajano* em 8 de abril de 1876. Era um pardo potiguar que entrou para o corpo com 15 anos, mas no navio se destacou por ter sido o indivíduo mais punido: foi oito vezes chibatado por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves. No dia 22 de julho de 1878, foi punido com 25 chibatadas por faltar ao respeito ao guarda-marinha de serviço. No dia seguinte, recebeu mais dose chibatadas por faltar ao serviço na barquinha. Ao que parece, as 25 chibatadas do dia anterior não o afastou do serviço,

<sup>180</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4691 – 1º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>181</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4693 – 4º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

mas contribuiu para a redução do novo castigo. Em linhas gerais, as outras punições foram causadas por faltas aos diversos serviços, não acudir a manobra e brigar com outro companheiro, não recebendo mais de 25 pancadas por dia. Tendo sido punido sete vezes, foi promovido a marinheiro de 3<sup>a</sup> classe em 9 de dezembro de 1878 e, em seguida, na última punição foi castigado com 50 chibatadas, em dois dias, por faltar constantemente aos quartos em viagem. Cinco das oito punições recebidas estavam relacionadas com o serviço. Vejamos o quadro da quantidade de punições registradas separadamente por embarque, referente ao conjunto de subalternos submetidos às pancadas por chibatadas.

QUADRO 45

Livros de Socorros	Quantidade de punições no mesmo embarque	Nº de casos	Nº de punições	Total de punições registradas
Corpo de Imperiais Marinheiros	Uma punição	76	76	284
	Duas punições	37	74	
	Três punições	19	57	
	Quatro punições	6	24	
	Cinco punições	5	25	
	Seis punições	1	6	
	Sete punições	2	14	
	Oito punições	1	8	
Marinhagem	Uma punição	7	7	11
	Duas punições	2	4	
Batalhão Naval	Uma punição	6	6	8
	Duas punições	1	2	
Total		163	303	303

O entendimento do sistema disciplinar nesta pesquisa não é um campo de análise uniforme, pois as mudanças dos sujeitos históricos ao longo do tempo e as relações que se estabeleciam entre os diferentes grupos apresentados conforme cada composição alterava-se e, por conseguinte, modificavam as formas e as quantidades das punições.

Em relação aos imperiais marinheiros, o mesmo indivíduo poderia ter condutas disciplinares diferentes a cada embarque com condições alteradas. Do quadro acima, verificamos diferenças entre os embarques dos indivíduos.

Maximiano Machado Venâncio (duas punições), João Ferreira Lima (três punições), Severiano José da Rocha (uma punição), Fulgencio José Pereira (uma punição), Joaquim Pereira de Lima (duas punições), Francisco José de Sant'Anna (uma punição) e Paulo 1<sup>o</sup> (três punições) foram punidos disciplinarmente nos seus primeiros embarques, sem sofrerem outras punições nos embarques subsequentes.

Jacinto da Conceição (uma punição), José Martins Lopes Velludo (duas punições), Bento Felipe do Rego Barros (duas punições), José Lopes da Silva (duas punições), João Luis da Silva (cinco punições), Antonio José da Rocha (duas punições), Candido (uma punição), Ernesto Laurent (uma punição), Januário (cinco punições), Antonio Pinto de Vasconcellos (três punições) e Américo Jacinto (uma punição) não foram punidos nos seus primeiros embarques, mas sofreram a quantidade de punições ao lado dos seus nomes nos segundos embarques.

Manoel Ursulino Bezerra não foi punido no primeiro e nem no segundo embarque, mas foi punido com 20 chibatadas, em meados de 1877, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, por ter ido a terra quando estava de serviço no escaler, onde permaneceu por quatro dias. Ursullino já tinha desertado duas vezes e sido punido por isto no Quartel do Corpo de Imperiais Marinheiros, na Ilha de Willegagnon, e no Quartel-General da Marinha, conforme foi visto anteriormente.

Antonio Luiz de Miranda (quatro punições no primeiro embarque e duas no segundo), Manoel Antonio dos Santos (uma punição em cada um dos dois embarques), Manoel Ricardo dos Santos (duas punições no primeiro embarque e uma no segundo), Miguel Soares Forçade (uma punição no primeiro embarque e cinco no segundo) e

Pedro José Gomes (uma punição em cada um dos dois embarques) foram punidos nas duas vezes que passaram pela *Trajano*. Além desses, vimos também o caso de Marinheiro de 2ª Classe Silvano José dos Passos que foi punido no seu primeiro embarque com 100 chibatadas, em desacordo com a norma, em 11 de outubro de 1873, por ordem do Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira, por ter furtado um relógio de um companheiro seu. Ausentou-se em 8 de novembro de 1874 quando foi a terra de serviço no escaler e se apresentou na mesma data no quartel do corpo. Embarcou novamente em 23 de novembro e após ser promovido a cabo, foi preso em ferros por três vezes por ordem do Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira, como já vimos. E com esse histórico, ainda foi nomeado para a função de guardião extranumerário, tendo sido punido em seguida pelo Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves. Foi promovido a furriel após todas essas punições e desembarcou normalmente para o quartel a fim de realizar sua baixa por tempo de serviço.

Raymundo José de Melo (uma punição no segundo embarque e duas no terceiro) e Reginaldo Silveira (uma punição no segundo e outra no terceiro embarque) não foram punidos nas suas primeiras passagens pela *Trajano*.

No caso da marinhagem, somente Alexandre Luiz Gomes, o grumete recrutado que queria voltar para o Transporte *Werneck*, foi punido duas vezes no segundo dos seus três embarques, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves: 24 chibatadas em 23 de março de 1877 por ter sido encontrado jogando e fumando na coberta, e 24 bolos em 26 de abril do mesmo ano por brigar com outro companheiro.

Entre os soldados do Batalhão Naval, o maranhense pardo de 22 anos Manoel Bispo do Nascimento<sup>182</sup> embarcou pela primeira vez em 16 de março de 1876. Ao

---

<sup>182</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4720 – 1º Livro de Socorros do Batalhão Naval.



gozar uma licença em 8 de dezembro, desertou. Foi preso pelo Chefe de Polícia da Corte no dia 16 do mesmo mês e embarcou novamente na *Trajano* dois dias depois, onde foi punido com 50 chibatadas, em dois dias, no comando do Capitão-Tenente Frederico Guilherme Lorena, por ordem do Comandante do 1<sup>o</sup> Distrito Naval. Foi-lhe concedida outra licença em 23 de fevereiro de 1877 e desertou novamente. De alguma forma, que não sabemos precisar, foi capturado e enviado ao Batalhão Naval, e deste para a *Trajano* em 6 de março de 1877. Sete dias depois, foi punido com 50 chibatadas em dois dias, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, que foi notificado da segunda deserção do militar pelo Comando do Batalhão Naval. Em 13 de dezembro desembarcou para a *Nictheroy*, mas em algum momento desertou novamente; foi capturado e levado a Conselho de Guerra pelo crime de 3<sup>a</sup> deserção em tempo de paz. Foi sentenciado, em 4 de dezembro de 1878, a cumprir um ano de prisão nos navios da Armada, cuja sentença foi imposta pelo Conselho Supremo Militar e de Justiça, órgão responsável por endossar ou corrigir as sentenças proferidas pelos Conselhos de Guerra. Embarcou na *Trajano* em 18 de dezembro para cumprir a sentença e passou para a *Nictheroy*, em 2 de julho de 1879, para completar o tempo de prisão neste navio. Ou seja, foi cumprir a sentença nos navios onde desertou.

Todas as outras punições ocorreram no único embarque dos indivíduos punidos, sendo que é notável que a maioria dos indivíduos subalternos não foi punida nos seus diversos embarques, o que contribui para o entendimento de “efeito disciplinar global” para além das punições disciplinares. Assim, nos aproximamos de Nascimento (2001, p.34-35) que abordou os castigos corporais a partir de um primeiro sentido, percebidos como pedagógico, que se disseminava pela tripulação durante as formaturas, em atos de mostra, quando então ocorriam as punições com chibatadas.

É óbvio que sucessivas punições colocavam o indivíduo em evidência, mas, como demonstramos ao longo dos capítulos anteriores, as punições não eram

preponderantes na definição da ascensão durante a carreira do militar, o que foi percebido quando comparamos os casos dos indivíduos punidos antes das promoções em relação ao contingente de indivíduos que não foram punidos e também não foram promovidos. O caso do baiano pardo Silvano José dos Passos que furtou um relógio e, ainda assim, foi diversas vezes promovido e punido, por diferentes comandantes do mesmo navio, até a sua baixa por tempo de serviço, é exemplar.

E se, por um lado não podemos afirmar que as punições eram preponderantes na definição da carreira dos indivíduos, mesmo porque as possibilidades de ascensão eram limitadíssimas, como já demonstramos; por outro, também não podemos afirmar que as punições, principalmente os castigos corporais, eram aplicadas de forma banalizada.

No período desta pesquisa, imediatamente posterior a Guerra do Paraguai, a Corveta *Trajano* era, por assim dizer, uma das “vitrines” da Marinha, tendo em vista as autoridades envolvidas na verificação das suas qualidades náuticas, a apresentação do projeto da sua carena na Europa e as importantes comissões transatlânticas que realizou, inclusive uma viagem de instrução de guardas-marinhas, de modo que os comandantes estavam interessados em demonstrar as capacidades do navio e para tal, necessitavam dos indivíduos mais qualificados para executar os serviços. O que queremos afirmar é que o caráter principal das promoções dos indivíduos subalternos era pautado pelas suas capacidades individuais, de modo que até os racismos característicos da definição inicial que enquadrava os indivíduos em diferentes corpos de Marinha, deixava de ser preponderante em relação às aptidões individuais. Não se trata de afirmar que não havia racismo, mas sim, de demonstrar que, para os comandantes, o aspecto principal da vida daqueles homens era a operação do navio e era por este motivo principal que eles estavam lá, recrutados à força ou voluntários ou contratados ou substitutos ou oriundos das Companhias de Aprendizes-Marinheiros.

Entretanto, é necessário considerar que pelas estratégias individuais nem todos pensavam dessa forma ou não davam a mesma importância que os comandantes a operação do navio.

Dos 163 embarques de subalternos submetidos aos castigos corporais, em 129 ocorreram até duas punições no mesmo embarque. Nos outros 34 embarques, efetuados por 34 imperiais marinheiros diferentes, ocorreram três ou mais punições. Da mesma forma, os 40 embarques com duas punições foram efetuados por indivíduos de grupos diferentes de atividades.

Ao analisar as relações de poder no enquadramento social dos indivíduos pobres e livres da Corte, entre 1870 e 1888, a partir do recrutamento forçado, Bandeira argumentou que entre as instituições disponíveis para o encaminhamento dos indivíduos considerados “problemáticos”, os que apresentavam maior resistência eram encaminhados para Marinha. Além disso, indicou que o recrutamento forçado vigorou até o fim da monarquia e que o resultado dessa prática foi a alta taxa de indisciplinas e deserções (BANDEIRA, 2010, p.87-88).

Tendo em vista a proibição do recrutamento forçado em 1874, Nascimento (2001, 2008) demonstrou que na prática, esta forma de recrutar os homens persistiu, decaindo gradativamente sem deixar de existir, até o início do século XX. Além disso, é possível que uma pesquisa que priorize a análise de indivíduos levados a Conselho de Guerra caminhe para a abordagem formulada por Bandeira, no entanto, o que verificamos nos Livros de Socorros da Corveta *Trajano* nos afasta desse olhar.

No período analisado, entre os mais de 750 homens que em algum momento estiveram submetidos ao sistema disciplinar que previa os castigos corporais na Armada Imperial, somente 34 imperiais marinheiros foram punidos três ou mais vezes,

e acrescentando, somente 40 subalternos foram punidos duas vezes no “tribunal do convés”.<sup>183</sup>

Entre esses 34 imperiais marinheiros, somente dois desertaram; e entre os 40 subalternos que foram punidos duas vezes, somente um grumete da marinhagem e seis imperiais marinheiros cometeram o mesmo ato, o que nos leva a entender a deserção muito mais pelo aspecto do “efeito disciplinar global” que por uma “reação espasmódica” contrária às punições disciplinares.

Nascimento (2001, 2008) observou que muitos subalternos só eram submetidos a Conselho de Guerra depois de muitas punições devido às dificuldades que os navios tinham para efetuar o repletamento do pessoal de bordo. Na Corveta *Trajano*, desses 74 indivíduos supostamente considerados mais indisciplinados, somente três responderam a um Conselho de Guerra.

Olimpio de Sousa Ribeiro<sup>184</sup> era um pardo baiano que ingressou na Marinha com 11 anos, e embarcou na *Trajano* em 26 de fevereiro de 1876. Em 19 de abril de 1877, foi castigado com 25 chibatadas por faltar ao quarto de serviço, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves. Em 11 de maio, mais 25 chibatadas por faltar com o respeito ao gageiro, por determinação do mesmo comandante. No dia 23 de agosto foi preso em ferros por ter ferido com uma navalha o Marinheiro de 3<sup>a</sup> Classe Fortunato Firmo. Não sabemos a gravidade do ferimento, mas é possível que tenha havido alguma complicação, pois baixou ao hospital em 13 de setembro. Ao que parece, o entevero foi grave, pois Olimpio não foi punido imediatamente. O caso deve ter ocorrido alguns dias antes, pois o assunto foi comunicado por ofício ao Comandante do 1<sup>o</sup> Distrito Naval em 20 de agosto. A prisão em ferros ocorreu no dia 23, mesmo dia em que respondeu ao Conselho de

---

<sup>183</sup> Termo cunhado por Álvaro Pereira do Nascimento (2001, 2008).

<sup>184</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4693 – 4<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

Investigação. Foi submetido ao Conselho de Guerra em 26 de outubro e desembarcou em 10 de novembro para cumprir a pena a que foi condenado.

Joaquim Lourenço Alves,<sup>185</sup> outro pardo baiano que ingressou na Marinha com 18 anos e embarcou na *Trajano* como grumete em 23 de maio de 1874, foi promovido a 3ª classe em 12 de abril de 1875 e a 2ª classe em 19 de junho de 1877. No dia 5 de março de 1878, foi castigado com 24 chibatadas por faltar ao respeito ao oficial de quarto, e no dia 21 do dito mês, foi castigado com 25 chibatadas por faltar com o respeito ao imediato do navio. Ambas as punições foram determinadas pelo Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves. Não sabemos o motivo, mas desembarcou em 23 de janeiro de 1879 para responder a Conselho de Guerra.

Joaquim Pereira Lima,<sup>186</sup> um caboclo cearense que ingressou na Marinha com 16 anos, embarcou na *Trajano* como marinheiro de 3ª classe em 14 de novembro de 1876. Na sua caderneta constava que desembarcou do *Brazil* para o quartel do corpo após cumprir sentença de um ano de prisão nos navios da Armada. Foi promovido a 2ª classe em 11 de julho de 1877 e desertou em Pernambuco em 20 de maio de 1878. Apresentou-se voluntariamente na Companhia de Aprendizes-Marinheiros daquela província em 28 de junho. Passou para a Canhoneira *Ipiranga*, em 20 de setembro, e retornou para a *Trajano* no dia 29 do dito mês. O caso foi parar no Quartel-General da Marinha, que determinou seu desembarque para o quartel do corpo em 29 de janeiro de 1879, por ter sido considerado réu de 4ª deserção.

Além desses três, o Foguista José dos Santos, já comentado, foi submetido a um Conselho de Guerra em 28 de janeiro de 1877 por razões que não foram registradas, sem ter sido punido uma única vez.

Com esses aspectos disciplinares, os oficiais tinham razões para acreditar que a disciplina era mantida por meio dos castigos corporais, o que foi registrado

---

<sup>185</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4664 – 2º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>186</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4693 – 4º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

sistematicamente nos relatórios dos ministros do período analisado, no entanto, o peso das punições disciplinares recaía preponderantemente sobre o Corpo de Imperiais Marinheiros, cujo contingente passou a ser formado cada vez mais pelos menores oriundos das Companhias de Aprendizes-Marinheiros, principalmente depois da Guerra do Paraguai.<sup>187</sup> É bom lembrar que é neste corpo que atuava a forte vigilância decorrente das relações que se estabeleciam entre oficiais da Armada e oficiais marinheiros. Assim, o discurso político que visava legitimar permanentemente a prática dos castigos corporais, fundamentado em uma visão preconceituosa do homem pobre que ingressava na instituição a partir do recrutamento forçado, não se coaduna com o baixo índice de indisciplina dos indivíduos, aparentemente refratários, verificado no ambiente do navio no período analisado. É, por assim dizer, a sutil opção por legitimar um sistema disciplinar a partir de um discurso encaminhado para fora da instituição, que não se verifica no ambiente do navio, em detrimento de modificar a forma de disciplinar um conjunto de homens, em sua maioria, aparentemente disciplinados.

O que queremos demonstrar é que o discurso da Marinha era dissociado da prática no ambiente do navio. O maior exemplo disso foi a afirmação feita pelo Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, perante as autoridades imediatamente superiores, sobre como mantinha a rigorosa disciplina entre os maquinistas e seus auxiliares, quando os registros indicam que isto não ocorreu com altos índices de chibatadas entre esses subalternos. Em outras palavras, se o entendimento institucional da disciplina tinha como objetivo disciplinar os setores subalternos, o entendimento da mesma disciplina no ambiente do navio tinha, para além do mesmo objetivo, a necessidade principal de manter o meio naval em condições operativas e, para isso, dependia dos homens.

---

<sup>187</sup> Cf. NASCIMENTO, 2001, p.67-85.

Das 303 punições disciplinares aplicadas aos subalternos submetidos aos castigos corporais, houve 295 casos com pancadas de chibatadas: 278 em imperiais marinheiros, oito em soldados, oito em auxiliares dos maquinistas e um na marinhagem; em dois casos foram aplicados bolos em um imperial marinheiro e um grumete da marinhagem; e um grumete foi castigado com a golilha. Dois grumetes e dois marinheiros de 3<sup>a</sup> classe foram presos em ferros, e um foguista ficou impedido.

Entre os casos onde foram aplicadas chibatadas, os comandantes desrespeitaram o artigo n<sup>o</sup> 80 dos de Guerra, que previa 25 pancadas por dia, em 32 casos envolvendo imperiais marinheiros e um envolvendo um soldado do Batalhão Naval. Ou seja, não há registro de descumprimento da norma na marinhagem, onde se incluía os auxiliares do Corpo de Maquinistas. Em outras palavras, o artigo 80 só foi descumprido entre os subalternos de corpos fixos e arregimentados.

Nascimento (2001) analisou um processo singular da Marinha Imperial que teve como réu o Imediato do Encouraçado *Bahia*, José Cândido Guillobel, que enquanto exerceu as funções de comandante interino, deparou-se com uma briga entre subalternos e determinou que o Imperial Marinheiro Laurentino Manuel da Silva fosse punido com pancadas de chibatadas. Durante a punição, determinou que o subalterno fosse punido com 500 chibatadas. O Barão da Passagem, então Comandante do 1<sup>o</sup> Distrito Naval, tomou conhecimento do fato e indignou-se, formalizando uma parte acusatória contra ao oficial, que foi submetido a um Conselho de Disciplina e, em seguida, a um Conselho de Guerra, sendo absolvido, principalmente, pela alegação de ser esta conduta comum nos navios. Quando o processo chegou ao Conselho Supremo Militar e de Justiça, a sentença foi reformada para advertido. Relacionando os testemunhos deste processo com as informações das cópias das Cadernetas Subsidiárias dos subalternos que foram submetidos aos mesmos conselhos por algum crime, o autor concluiu que havia uma praxe entre os comandantes mais antigos de

imputar castigos corporais de uma forma não prevista no artigo nº 80 dos de Guerra. Em linhas gerais, o artigo não limitava a quantidade total de pancadas, porém limitava a quantidade diária em 25. Na praxe que o autor identificou a partir dos documentos que analisou, os comandantes aplicavam uma quantidade total de pancadas definida no ato da punição, levando em conta quando se opunham a autoridade do comandante e a resistência do subalterno punido, de modo que o castigo só tinha fim quando o chibatado demonstrasse toda a dor que estava sentindo, caracterizando um sistema disciplinar pautado pelo suplício dos homens punidos. No entanto, a partir dos mesmos registros, o autor considerou que nem todos os comandantes agiam dessa forma, havendo aqueles que cumpriam o artigo exatamente como estava determinado.

O caso Guillobel ocorreu exatamente em 1873, quando inicia o período da pesquisa que empreendemos, perscrutando os embarques de todos os indivíduos em um mesmo navio. Assim, percebemos que dos 295 casos de punições com chibatadas, somente 33 se enquadram na praxe indicada, pela qual o artigo nº 80 dos de Guerra foi descumprido pelos comandantes.

O quadro a seguir apresenta como essas punições aplicadas a todo o conjunto de subalternos se distribuíram em relação aos comandos analisados e as punições que foram aplicadas conforme o previsto na norma.

QUADRO 46

Comandante	Cumprindo a norma	Descumprindo a norma	Punições registradas
Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira	40	19	59
Primeiro-Tenente Henrique Pinheiro Guedes *	0	0	0
Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira	0	0	0
Primeiro-Tenente Henrique Pinheiro Guedes *	0	0	0
Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira *	5	8	13
Capitão-Tenente Frederico Guilherme Lorena *	3	0	3
Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves	30	1	31
Capitão-Tenente João Joaquim Rodrigues Pinto *	0	0	0
Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves	184	5	189
Total	262	33	295

\* Comandos interinos.



As maiores punições determinadas pelo Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira foram motivadas por insubordinação. No dia 4 de setembro de 1873, o Marinheiro de 2ª Classe Adão José de Oliveira seria punido com 50 chibatadas por este motivo, mas no ato da punição cometeu nova insubordinação, não aceitando o castigo imposto, motivo pelo qual o comandante determinou que lhe fosse aplicado mais 150 chibatadas. Na mesma data, o Marinheiro de 3ª Classe Bartholomeu José Veloso foi punido pelo mesmo motivo e, ao que parece, a punição de Adão influenciou a sua de modo que recebeu 200 chibatadas sem registro de reclamação contra o castigo. Nove dias depois, o Marinheiro de 2ª Classe Firmino José Ribeiro foi castigado com 200 chibatadas pelo mesmo motivo.

O problema que se apresenta é que o único motivo registrado nas punições que descumpriram o artigo nº 80 dos de Guerra, no comando do Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira, que não se apresentou em outras situações onde o mesmo artigo foi respeitado, foi aplicado a dois imperiais marinheiros que se achavam de plantão e permitiram que outros jogassem na coberta. O Grumete José Bento da Silva e o Marinheiro de 2ª Classe Firmino José Ribeiro, que já havia recebido 200 chibatadas em 4 de setembro de 1873, foram punidos com 50 chibatadas em 6 de outubro do dito ano. Exatamente um ano depois, o mesmo comandante determinou que o Marinheiro de 3ª Classe Jacintho da Conceição fosse punido com 50 chibatadas, divididas em dois dias, por estar de plantão e encobrir a entrada de aguardente trazida pelo Soldado Daniel Antonio Pinto, que foi punido da mesma forma.

Brigas, furtos, insubordinação, jogo e faltas relacionadas ao serviço são os motivos verificados nas 19 punições em que o Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira descumpriu o artigo nº 80 dos de Guerra, entretanto os mesmos motivos, entre outros, se apresentam nas 40 vezes em que respeitou a norma em vigor.

O Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira atuou de forma diferente. Determinou que o Marinheiro de 3<sup>a</sup> Classe Fulgencio José Pereira, em 25 de maio de 1876, e o Marinheiro de 1<sup>a</sup> Classe Mariano da Paixão, no dia 26 dos ditos mês e ano, fossem castigados com 100 chibatadas por falta do cumprimento dos seus deveres e por desprezar os seus superiores. No mesmo dia 26, o Marinheiro de 2<sup>a</sup> Classe Estevão José Carneiro foi punido com 200 chibatadas pelo mesmo motivo. É possível que os registros tenham sido feitos de forma simplificada e que os argumentos apresentados contra Estevão tenham pesado mais no sentido de receber uma punição duplicada, pois nada indica que tenha ocorrido uma insubordinação no ato da punição.

Em julho do mesmo ano, os Grumetes Felipe Acacio Barroso e José Procópio da Silva, os Marinheiros de 3<sup>a</sup> Classe Anastácio Manoel da Paixão e Antonio Gomes, e o Soldado Daniel Antonio Pinto saíram de licença e foram se divertir na cidade. Voltaram para bordo embriagados e, em função disso, provocaram uma série de desordens no navio. Se um bêbado causava sérios inconvenientes a bordo, certamente, a chegada de cinco deve ter sido um pouco mais complicada. De fato, todos foram chibatados no dia 16 de julho. Anastácio, Felipe e Antonio receberam 100 chibatadas, José e Daniel receberam 50 chibatadas. O Soldado Daniel baixou ao hospital nove dias depois sem registro da alta, porém iniciou uma série de baixas até falecer em 9 de dezembro de “tubérculos pulmonares”.

O Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, aparentemente, não tinha o hábito de descumprir o artigo n<sup>o</sup> 80 dos de Guerra. Uma das punições registradas no seu comando ocorreu no quartel da Ilha de Willegagnon, para onde o Marinheiro de 1<sup>a</sup> Classe João Baptista Segundo foi a serviço em 9 de outubro de 1877. Não sabemos as peculiaridades da falta que cometeu, mas em seus assentamentos registrou-se que foi punido com 50 chibatadas por insubordinação.

Este comandante costumava punir conforme o artigo nº 80 dos de Guerra, respeitando o limite diário de 25 chibatadas, porém de forma contínua. Nas cinco vezes que desrespeitou as normas, as motivações estavam relacionadas com desrespeito ao oficial de quarto; desrespeito ao comandante, em ato de mostra geral, durante a punição por brigar com outro companheiro; embriagar-se em serviço no escaler, provocar o mestre d'armas e resistir a prisão; embriagar-se e desrespeitar o guardião e o oficial de quarto; e embriagar-se e faltar ao respeito ao imediato do navio. Essas punições variaram entre 40 e 50 chibatadas no mesmo dia. E, da mesma forma que ocorreu com o primeiro comandante, esses motivos também se apresentaram entre as outras 214 vezes que determinou punições com chibatadas, que variaram entre 10 e 50 pancadas, sendo as superiores a 25, divididas em dois dias.

Analisando os dados dispostos, a conclusão imediata e óbvia caminha para as diferenças pessoais existentes entre cada comandante. Além disso, é possível que a maioria dos indivíduos submetidos a processos tenham sido os mais refratários, e nesse sentido, terem sido punidos em algum momento em desacordo com o artigo nº 80 dos de Guerra, de modo que chegaríamos à mesma conclusão sobre uma praxe de punir dessa forma.

O problema de aceitar a existência de uma praxe de aplicação de chibatadas diárias em quantidades muito superiores ao que estava descrito no regulamento implica, de alguma forma, na necessidade de perscrutar as consequências dessa prática para a operação do navio. Como já demonstramos, o navio é o objeto principal a ser operado e era nesse sentido que aqueles homens se relacionavam no ambiente do trabalho, ainda que a disciplina fosse um dos elementos que contribuía para a mesma operação, “normalizando” os indivíduos refratários. Em outras palavras, o sistema disciplinar caracterizado pelo castigo corporal a partir do prisma da praxe considerada implicaria em afastar momentaneamente do trabalho os indivíduos punidos, o que não

se coaduna com a dificuldade enfrentada pela instituição na obtenção de homens para operar os navios.

Nesta pesquisa, quando dispusemos as punições em ordem cronológica, percebemos que todas as punições com pancadas de chibatas em desacordo com o artigo nº 80 dos de Guerra, determinadas pelo Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira e pelo Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira foram exatamente as primeiras punições com chibatadas determinadas por estes comandantes. O mesmo não ocorreu no comando do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, que buscava punir seus subordinados em conformidade com a norma, de modo que os casos em que desrespeitou o artigo nº 80 dos de Guerra são esporádicos e estão afastados ao longo do seu comando.

Não há motivos para negar que os oficiais da Armada cometeram este abuso e muito provavelmente todos àqueles que comandaram um navio durante o período em que as chibatadas estiveram em vigor, devem ter punido algum subordinado desta forma em função das especificidades do motivo ou do momento da punição em ato de mostra geral, dando a algumas punições aspectos de crueldade. As regras existiam, mas a imposição da autoridade se dava entre as disputas de poderes dispostos em rede entre cada indivíduo e cada grupo presente no navio.

O que queremos demonstrar é que o descumprimento do artigo nº 80 dos de Guerra era mais um componente na estratégia dos comandantes em estabelecerem suas força e autoridade a bordo do navio sob seu comando que uma praxe para os mesmos castigos, mesmo que Guillobel tenha lançado mão deste argumento para se defender do crime que cometeu. João Antônio Alves Nogueira e Antônio Luis Teixeira lançaram mão dessas estratégias e as quantidades totais de punições em seus comandos foram bem reduzidas em relação ao comando de Felipe Firmino Rodrigues Chaves,

que adotou outra estratégia, ampliando consideravelmente o sistema de “vigilância hierárquica” ao elevar as punições dos setores intermediários.

Durante esta pesquisa, nos preocupamos em verificar se havia algum registro de baixa em hospitais em decorrência dos castigos corporais. Afinal, as condições sanitárias e de alimentação nos navios do século XIX eram bem precárias e um castigo corporal poderia amplificar a situação. Ainda não se conhecia a causa de muitas doenças como, por exemplo, o beribéri, em decorrência de uma dieta carente de alimentos com fonte de vitamina B1. A preocupação com a saúde existia, mas não havia conhecimento disponível. Nos registros dos subalternos que fizeram longas viagens há indicações de que estiveram “a meia ração de carne seca, carne salgada, bacalhau, bolacha, conservas e doces”, mas de nada adiantava contra o beribéri, pois a vitamina é encontrada em alimentos frescos, de difícil armazenagem a bordo daqueles navios.

Não encontramos um único registro que relacionasse as baixas em hospitais aos castigos corporais e é possível que a simplicidade desses registros esconda essas ocorrências. Além disso, na *Corveta Trajano* havia enfermaria e pessoal da área de saúde disponível para tratamento dos pacientes a bordo.

Sendo assim, optamos por apresentar um quadro relacionando a quantidade de desembarques por baixas aos hospitais e enfermarias, e falecimentos por doenças, divididos por todos os embarques dos grupos analisados, e ao mesmo tempo em que decidimos perscrutar os embarques com registro de baixas com retorno para bordo, verificando, arbitrariamente, se entre os punidos ocorreram baixas no período de 30 dias após a imposição de um castigo corporal.

QUADRO 47

Grupo	Embarques totais	Desembarques por baixas aos hospitais	Mortes por doenças	Embarques com registro de baixas ***	Punições registradas	Baixas até 30 dias após a punição ****
Oficiais da Armada	61	6	0	10	0	X
Guardas-marinha promovidos	9	1	0	4	0	X
Guardas-marinha	44	6	0	13	0	X
Oficiais de fazenda	2	0	0	0	0	X
Oficiais de saúde	21	0	0	0	0	X
Oficiais marinheiros	27	3	0	7	15	X
Praças da fazenda	8	0	0	2	1	X
Praças da saúde	9	0	0	0	3	X
Artífices	7	1	0	5	0	X
Cozinha	4	0	1	2	0	X
Imperiais marinheiros	489	95	20	261	288	17
Aprendizes-marinheiros	29	1	0	2	0	X
Criados	72	1	2	6	0	X
Marinhagem avulsa	29	3	1	9	2	0
Maquinistas	50	6	0	12	4	X
Carvoeiros e foguistas	143	12**	2**	41**	9	0
Batalhão Naval	101	9	2	34	8	1
Total	1.105*	146	29	411	330	18

\* Os embarques totais são 1.112, mas para essa análise foram desconsiderados os quatro oficiais que só comandaram; um piloto extranumerário que esteve embarcado durante a preparação do navio para as avaliações iniciais, entre 17 de julho e 29 de setembro de 1873; um capelão que embarcou entre 6 de março e 23 de maio de 1879, durante a estadia no porto de Montevideu; e o caso específico do terceiro embarque do Capitão-Tenente Antonio Severiano Nunes, designado para substituir o último comandante que foi suspenso do cargo.

\*\* Entre esses indivíduos, dois desembarques por baixas em hospitais, uma morte e três baixas sem desembarque são referentes a três marinheiros avulsos da marinhagem que foram transferidos para o grupo dos auxiliares do Corpo de Maquinistas.

\*\*\* O número de baixas aos hospitais com retorno para bordo é bem maior. Nesta coluna estão registrados somente os embarques que ocorreram baixas, independentes da quantidade das ocorrências. Além disso, estão incluídas nesta coluna as quantidades de desembarques por baixas aos hospitais e enfermarias.

\*\*\*\* Os campos marcados com “X” referem-se aos grupos que não estavam submetidos aos castigos corporais ou, mesmo submetidos, não ocorreram punições.

Pelas colunas dos desembarques por baixas aos hospitais e dos embarques com registros de baixas, podemos perceber que as condições precárias de alojamento<sup>188</sup> e alimentação, e os esforços característicos do ambiente de trabalho em um navio híbrido, afetavam diretamente a saúde dos indivíduos mais subalternos, possibilitando a proliferação de doenças que se disseminavam, principalmente, para os grupos que

<sup>188</sup> Para uma descrição das formas como os marinheiros eram alojados, ver Nascimento (2008).

trabalhavam diretamente com eles. Nesse sentido, as mortes em decorrência de diversas doenças, na Corveta *Trajano*, afetaram somente os grupos subalternos.

Em relação à coluna dos registros de baixas aos hospitais em até 30 dias após a punição, ocorreram somente 18 casos em relação ao conjunto de 295 castigos corporais onde chibatadas foram aplicadas. Além disso, do conjunto de 33 punições por chibatadas onde os comandantes desrespeitaram o artigo nº 80 dos de Guerra, somente quatro indivíduos baixaram ao hospital dentro de 30 dias.

Evidentemente, este quadro comparativo carece de maiores registros médicos, no entanto, é importante considerar que estes castigos corporais poderiam agravar um estado de saúde debilitado por alguma doença que ainda não tinha apresentado seus sintomas, como ocorreu com o Soldado Daniel Antonio Pinto que baixou ao hospital nove dias depois de receber 50 chibatadas, e após uma série de baixas hospitalares, foi a óbito por causa da tuberculose. Entre os 17 imperiais marinheiros que baixaram ao hospital dentro de 30 dias após a punição, nenhum foi a óbito.

O Marinheiro de 2<sup>a</sup> Classe Maximiano Machado Venancio<sup>189</sup> foi castigado com 100 chibatadas por insubordinação, por ordem do Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira, em 26 de julho de 1873, e sete dias depois baixou ao hospital por 28 dias.

O Grumete Bento Felipe do Rego Barros<sup>190</sup> foi castigado com 50 chibatadas pelo crime de 2<sup>a</sup> deserção em tempo de paz, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, divididas nos dias 27 e 28 de março de 1877, e sete dias depois baixou ao hospital por quatro dias.

O Marinheiro de 1<sup>a</sup> Classe Francisco José de Sant'Anna<sup>191</sup> brigou com o Grumete Antonio Luis Silva,<sup>192</sup> e por isso foi castigado com 25 chibatadas no dia 26 de

---

<sup>189</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4691 – 1<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>190</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4673 – 5<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>191</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4692 – 3<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>192</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4693 – 4<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

abril de 1877, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, e baixou ao Hospital da Marinha na Bahia no mesmo dia, desembarcando do mesmo, pois o navio seguiu para outro porto. O grumete recebeu 20 chibatadas na mesma ocasião, mas não baixou ao hospital.

O Marinheiro de 3<sup>a</sup> Classe José Sá<sup>193</sup> foi castigado com 25 chibatadas no dia 13 de maio de 1877, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, por ter faltado ao quarto de serviço em viagem. Baixou ao hospital nove dias depois, permanecendo internado por 87 dias.

O Marinheiro de 2<sup>a</sup> Classe Miguel dos Anjos Gomes<sup>194</sup> foi castigado com 20 chibatadas no dia 5 de junho de 1877, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, por embriagar-se em serviço, quando estava como patrão do escaler e ter desrespeitado o mestre do navio. Baixou ao hospital dois dias depois, onde ficou internado por 11 dias.

O Marinheiro de 3<sup>a</sup> Classe Pulcherio Fernandes Alves de Noronha<sup>195</sup> foi castigado com 24 chibatadas no dia 20 de agosto de 1877, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, por ter sido agarrado em terra, excedendo a licença. Baixou ao hospital cinco dias depois, onde ficou internado por 35 dias.

O Marinheiro de 3<sup>a</sup> Classe Antonio Luiz de Miranda<sup>196</sup> foi castigado com 50 chibatadas, divididas nos dias 8 e 9 de janeiro de 1878, por ordem do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, e baixou ao hospital dois dias depois sem registro de alta que o mandou para bordo. Antonio foi encontrado embriagado e jogando a dinheiro com o Marinheiro de 2<sup>a</sup> Classe Filismino das Chagas do Nascimento<sup>197</sup> que, além do jogo desrespeitou o mestre do navio, sendo punido com 45 chibatadas em dois dias; com o Marinheiro de 2<sup>a</sup> Classe Anastácio Joaquim dos

---

<sup>193</sup> *Ibidem.*

<sup>194</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4664 – 2<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>195</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4693 – 4<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>196</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4673 – 5<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>197</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4692 – 3<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.



Santos<sup>198</sup> que foi punido com 12 chibatadas; e com o Marinheiro de 2<sup>a</sup> Classe Basílio Antonio Ramos<sup>199</sup> que foi punido com 20 chibatadas. Os companheiros de jogo de Antonio não baixaram ao hospital.

Os outros dez imperiais marinheiros baixaram ao hospital entre 13 e 26 dias depois do castigo recebido.

Ao analisar o processo ao qual Guillobel foi submetido, Nascimento indicou que na sua defesa, o oficial “procurou demonstrar aos membros do conselho que ele havia sido até benévolo ao permitir que o marinheiro pusesse duas camisas para proteger as costas das pancadas de chibata” (2001, p.42). As punições corporais com chibatadas registradas nos Livros de Socorros analisados não fazem essa diferenciação. E evidentemente, qualquer proposta nesse sentido necessitaria de outro tipo de pesquisa com fontes mais viáveis, se é que existem. Entretanto, dois casos específicos ocorridos na Corveta *Trajano* chamaram nossa atenção e, nesse sentido, julgamos conveniente registrá-los.

O Grumete Cosme Pereira da Silva<sup>200</sup> embriagou-se enquanto estava de serviço e agrediu um companheiro seu dando-lhe uma bofetada. O Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves determinou, no dia 07 de agosto de 1877, que o grumete fosse castigado com 25 chibatadas “sem camisa”. O imperial marinheiro baixou ao hospital 14 dias depois e não retornou para o navio.

O Marinheiro de 3<sup>a</sup> Classe Gonsalo Ribeiro do Valle<sup>201</sup> excedeu a licença concedida e pediu praça em um navio oriental, de onde foi remetido para bordo da *Trajano* em 13 de novembro de 1879, quando foi punido, na ausência do comandante, o Capitão de Fragata Dionísio Manhães Barreto, pelo imediato do navio, Henrique Pinheiro Guedes, que havia sido testemunha no caso Guillobel. A punição consistiu em

---

<sup>198</sup> *Ibidem*.

<sup>199</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4693 – 4<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>200</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4673 – 5<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>201</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4672 – 6<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

75 chibatadas em três dias, “sendo as primeiras sobre a pele”. Ao que parece, o comandante não concordou com a punição, de modo que não assinou o registro. Foi o único registro encontrado onde falta a assinatura de um comandante, o que era obrigatório.

De fato, o que podemos afirmar é que 93,9% das punições com pancadas de chibatadas não implicaram em baixas hospitalares dentro do período arbitrado de 30 dias, de modo que, aparentemente, não há relação imediata entre estes castigos e a indisponibilidade dos subordinados punidos dessa forma. Além disso, 88,81% destes castigos foram aplicados de acordo com o previsto no artigo nº 80 dos de Guerra.

Nesse sentido, os castigos corporais não afastaram os subalternos das suas atividades no navio, mantendo a sua operação, de modo que se constituíram no principal instrumento de manutenção de uma disciplina aparente a bordo, cumprindo o seu papel no “efeito disciplinar global”. Por outro lado, o peso desses castigos recaiu principalmente sobre o Corpo de Imperiais Marinheiros, contribuindo para a ausência de uma homogeneidade acerca dessas punições entre os diversos grupos subalternos submetidos aos mesmos regulamentos, pois se encontravam divididos a partir das especificidades de cada grupo e das possibilidades decorrentes dessas diferenças.

### 6.3 Aspectos do “efeito disciplinar global”

Ao longo de todo o texto desta pesquisa, buscamos fragmentar o conjunto dos 1.000 indivíduos que embarcaram na *Corveta Trajano* lançando nossos olhares para suas possíveis estratégias e para os diversos aspectos das suas vidas, relacionando-os com o sistema disciplinar a que estavam submetidos e com as atividades que desenvolviam no ambiente do navio.

No primeiro capítulo, abordamos os aspectos controversos das tentativas dos oficiais, e do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves, justificar o suicídio repentino do Grumete criado Eduardo Baptista de Carvalho e a forma como o caso foi tratado. Evidentemente, deve-se ressaltar que o suicídio é um fenômeno psicológico complexo, de modo que casos como estes carecem de maiores análises a partir de registros médicos, o que não há para o caso em lide. E se o contexto vivenciado pelo indivíduo não é o único aspecto que justificaria essa ação, é preciso considerar a possibilidade do mesmo contexto influenciar o desencadeamento deste fenômeno.

O comando de Felipe Firmino Rodrigues Chaves foi pautado por uma ampliação da “vigilância hierárquica” a partir da intensificação das punições dos subalternos intermediários do convés, que gerou uma intensa rotina de castigos corporais, o que certamente implicou em uma rotina de trabalho mais vigiada e tensa que os comandos anteriores. E ainda que tenham sido imputadas, em sua maioria, em quantidades reduzidas e em conformidade com o artigo nº 80 dos de Guerra, contribuiu para a intensificação do “efeito disciplinar global”, mantendo os setores subalternos aparentemente disciplinados.

As diversidades humanas associadas ao contexto onde esses indivíduos estavam submetidos poderiam gerar condutas imprevisíveis, e evidentemente, poderia

amplificar os transtornos psicológicos existentes em alguns indivíduos e as tensões no âmbito interno do navio.

O Marinheiro de 3<sup>a</sup> Classe Benjamim Cotrim da Silva,<sup>202</sup> um pardo natural do Rio de Janeiro, que ingressou na Marinha aos 12 anos, embarcou na Corveta *Trajano* em 12 de março de 1878, no comando de Felipe Firmino Rodrigues Chaves. Em 12 de maio de 1878, caiu ao mar de uma portinhola situada na proa do navio, tendo sido salvo pelos Imperiais Marinheiros Ignacio José do Nascimento, José Joaquim da Silva e Antonio João, e pelo Carpinteiro de 2<sup>a</sup> Classe, contratado, João Pedro Arruda, os quais foram elogiados pelo comandante pelo “brilhante exemplo de coragem e abnegação”.

O aprendizado das atividades rotineiras do trabalho durante a lida do mar, para além expor as deficiências de formação existentes na instituição, indicam que a falta de profissionalismo entre aqueles homens causava alguns acidentes fatais, tais como os que ocorreram com três jovens marinheiros de 3<sup>a</sup> classe.

Antonio José Cordeiro<sup>203</sup> faleceu em 12 de junho de 1874 ao cair no mar quando se encontrava dentro de um escaler içado na popa em viagem. Antonio pertencia à guarnição desta embarcação e cumpria ordens de peá-la, sem estar amarrado ao navio. Ao cair no mar, não foi possível salvá-lo em consequência do mar agitado, que impossibilitou arriar uma embarcação para este fim.

O catarinense branco que ingressou na Marinha aos 11 anos de idade, Generoso Machado,<sup>204</sup> faleceu em decorrência de uma asfixia por submersão em 3 de abril de 1876. O registro disponível sugere não ser improvável que o marinheiro caiu ao mar, estando o navio fundeado ou no porto, e afogou-se por não saber nadar.

---

<sup>202</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIIM 4672 – 6<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>203</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIIM 4691 – 1<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>204</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIIM 4664 – 2<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

O paraense pardo que ingressou na instituição tendo 20 anos idade, Felipe Antonio da Silva,<sup>205</sup> faleceu instantaneamente em 20 de agosto de 1880, ao cair da verga do traquete,<sup>206</sup> para onde foi determinado subir para ferrar o pano da vela, uma das rotinas das atividades dos marinheiros do convés. Caiu de cabeça e consta no seu registro que fraturou o crânio.

O caso de Benjamim Cotrim da Silva passaria nos registros dos Livros de Socorros como mais um desses acidentes. Entretanto, o Ofício nº 136,<sup>207</sup> de 8 de outubro de 1878, do Comandante Felipe Firmino Rodrigues Chaves ao Ajudante-General da Armada, o Barão de Angra, indica que o imperial marinheiro havia cometido uma tentativa de suicídio e sofria de um transtorno mental, motivo pelo qual foi posto sob vigilância durante a viagem de instrução de guardas-marinhas de 1878.

O Imperial Marinheiro de 3ª classe, 3ª Companhia, nº 658, Benjamim Cotrim da Silva sofre de monomania há mais de quatro mezes e quase foi victima quando se lançou ao mar em 11 de maio proximo passado, sendo felizmente salvo como tive occasião de officiar a V. Ex<sup>a</sup>. em 15.

Desde então até o nosso regresso de Teneriffe, não tem apresentado melhoras d'espírito, sendo necessaria a maior vigilância para obstar scenas desagradáveis que constantemente rasga. Filo recolher á enfermaria do Arsenal de Marinha, e d'ali foi transportado para um Hospital de alienados em Olinda onde me parece que não conseguirá melhoras. E lembrando que no Hospício de Pedro 2º se tem obtido curas de moléstias mentais, dirigi-me a S.S<sup>a</sup>. o Sr. Inspetor do Arsenal de Marinha de Pernambuco sollicitando providencias a fim de que o Imperial Marinheiro Benjamim Cotrim da Silva seja remettido para a Côrte no Transporte "Purus" que deve passar por este porto.

Ao que parece, Benjamim Cotrim da Silva sofria de algum transtorno mental que se mostrou aparente em uma viagem transatlântica de longa duração, sendo mais um caso de suicídio, este mal sucedido, no comando de Felipe Firmino Rodrigues Chaves. Certamente, o estado de Benjamim foi percebido pelos seus pares, sendo possível que, inicialmente, tenha sido entendido como mais um homem do mar acometido pelo banzo.

<sup>205</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4667 – 8º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>206</sup> O mastro traquete é o mastro mais próximo da proa de um navio a vela e a verga do traquete é o primeiro pau disposto perpendicularmente ao mastro, usado para prender o pano da vela.

<sup>207</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. IIIM 645 – Ofícios do Comandante da Corveta *Trajano* – 1873-1888.

Ao analisar o suicídio entre os escravos do Rio de Janeiro no século XIX, Luiz Carlos Soares indicou que nos casos dos africanos, eles buscavam fugir do banzo, “isto é, aquela irreprimível saudade da pátria distante, para sempre fisicamente perdida, à qual só tornaria a voltar graças ao processo de ressurreição, como [muitos] acreditavam” (GOULART, 1972, p.123 *apud* SOARES, 2007, p.273).

Não se trata de entender o caso de Benjamim a partir do banzo dos africanos. O que queremos observar é que o termo banzo foi ressignificado para o conjunto de gírias dos marinheiros e é utilizado até hoje para identificar qualquer homem embarcado que se encontre em estado melancólico com extrema saudade dos familiares, amigos e de sua terra natal. Aparentemente, este termo específico foi introduzido entre as gírias marinheiras a partir do ingresso de ex-escravos entre os grupos subalternos. Aliás, essas gírias não surgem somente em decorrência das atividades cotidianas do trabalho no navio, como é o caso deste termo. Embora algumas sejam mais persistentes no linguajar ao longo do tempo e mais usadas por um grupo ou outro, muitas surgem e desaparecem em diferentes momentos e locais da Marinha pelos mais variados motivos, e tratando-se de ressignificações para o universo da comunicação entre marinheiros, de palavras adotadas pelos grupos sociais disponíveis para se relacionarem com o marinheiro nos portos. Não é incomum ver os atuais homens do mar verbalizando gírias provenientes do âmbito, socialmente segregados, de prostitutas e homossexuais, sem saberem a origem do termo.

O consumo de bebidas alcoólicas era um atrativo tentador para aqueles homens e, para além da diversão no porto, pode estar relacionado com inúmeros fatores, inclusive com a tentativa, a bordo, de se desvencilhar do estado melancólico do banzo ou com a fuga momentânea da situação em que se encontravam.

Vejamos entre todas as punições disciplinares aplicadas na *Trajano*, aquelas que foram relacionadas com o estado de embriaguez, tanto a bordo quanto no porto.

QUADRO 48

Livros de Socorros dos	Graduação	Punições por graduação	Punições relacionadas com embriaguez
Oficiais	Maquinista de 3 <sup>a</sup> classe extranumerário	1	0
	Maquinistas de 2 <sup>a</sup> classe extranumerários	3	0
	Primeiro-enfermeiro	3	3
	Fiel	1	0
	Guardião	2	0
	Guardiões extranumerários	10	3
	Mestres de 2 <sup>a</sup> classe	3	0
Corpo de Imperiais Marinheiros	Cabos	4	0
	Marinheiros de 1 <sup>a</sup> classe	14	1
	Marinheiros de 2 <sup>a</sup> classe	60	5
	Marinheiros de 3 <sup>a</sup> classe	96	10
	Grumetes	114	9
Marinhagem	Grumete da Armada	2	0
	Carvoeiros	7	0
	Foguistas	2	0
Batalhão Naval	Soldados	8	3
Total		330	33

As três punições relacionadas com embriaguez registradas para o primeiro-enfermeiro foram cometidas pelo mesmo indivíduo, e da mesma forma ocorreu com o guardião extranumerário. Por outro lado, é interessante notar que os outros registros recaem sobre os corpos fixos de subalternos da Marinha, sendo o Corpo de Imperiais Marinheiros, onde recaiu o maior peso das punições disciplinares que contribuíram para o “efeito disciplinar global” no navio, o corpo com mais casos de embriaguez. Além disso, mais da metade dos casos refere-se aos imperiais marinheiros mais modernos, o que pode ser entendido supostamente como uma demonstração de masculinidade pelos mais jovens.

Esses casos de bebedeiras afetavam as atividades cotidianas a bordo e causavam várias desordens. E para além das consequências que implicavam em punições disciplinares, o estado de embriaguez poderia ser um perigo para quem se deixasse levar pelos prazeres momentâneos do consumo do álcool.

Em dezembro de 1876, o Marinheiro de 3<sup>a</sup> Classe José Joaquim da Silva, um pardo natural do Rio de Janeiro, que ajudou a salvar o Imperial Marinheiro Benjamim Cotrim, foi castigado com 50 chibatadas, divididas em dois dias, por ordem do Capitão-Tenente Frederico Guilherme Lorena, por ter sido encontrado tentando praticar a pederastia com um companheiro seu que se encontrava embriagado, o qual foi salvo pelo sistema disciplinar. E ao que parece, o bêbado foi aliviado do castigo em função da iminência de sofrer uma agressão sexual, pois não encontramos registros relacionados a embriaguez no mesmo período da punição sofrida por José.

Peter Beattie observou que, no século XIX, muitos brasileiros demonstravam suas percepções sobre sexo a partir da honra, de modo que expressavam aspectos de dominação masculina, enaltecendo-se com as conquistas ilícitas, tidas como provas de virilidade. Nesse sentido, as punições decorrentes da prática ilegal estavam mais vinculadas a atos imorais do que a uma identidade pautada na preferência sexual por outro do mesmo gênero. Segundo o autor, que analisou o tema a partir do Exército Brasileiro, “os oficiais referiam-se ao intercuro entre dois homens como ‘sodomia, pederastia, libidinagem, inversão sexual e atos imorais’” (HALPERIN, 1982, p. 93-94 *apud* BEATTIE, 2009, p. 302-303). Assim, para os homens que se interessavam em cometer estas práticas a bordo, a embriaguez do outro não era o único caminho.

Em outubro de 1876, por ordem do Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira, o Marinheiro de 3<sup>a</sup> Classe João Cordeiro,<sup>208</sup> um branco catarinense, e o Grumete José Genovino,<sup>209</sup> um caboclo cearense, foram castigados com 100 chibatadas, divididas em quatro dias, por se entregarem ao vício da pederastia. Por terem sido punidos juntos, é possível que os dois tenham estabelecido uma relação minimamente parecida com a que foi romanceada por Adolfo Caminha, entre Amaro e Aleixo, e foram descobertos.

---

<sup>208</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4664 – 2<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

<sup>209</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIII 4693 – 4<sup>o</sup> Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.



Em meados de 1877, o Marinheiro de 3ª Classe Pulcherio Fernandes de Alves de Noronha, um maranhense branco, foi castigado com 20 chibatadas por imoralidade, por decisão do Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves.

O mesmo comandante determinou em 12 de novembro de 1877 que o Grumete Cypriano Martins,<sup>210</sup> um baiano preto, fosse castigado com 24 chibatadas por tentar praticar atos imorais.

Em abril de 1879, por determinação do mesmo comandante, o Carvoeiro Innocencio Manoel do Nascimento, um baiano fulo de 31 anos, foi castigado com 75 chibatadas, divididas nos dias 14, 15 e 16 do dito mês, por tentar praticar atos imorais com uma praça que se achava dormindo.

Nenhum deles sofreu punições em desacordo com o artigo nº 80 dos de Guerra, e dois dos seis casos de práticas homossexuais foram claramente registradas como tentativas de agressão sexual a outro companheiro que não se encontravam em estado de alerta, seja pelo efeito do álcool ou do sono.

Assim como Nascimento (2008, p. 202) observou, consideramos que bebedeiras e sexo, entre outras ações, poderiam ocorrer tranquilamente, principalmente em terra, de modo que não afetasse as atividades operacionais do navio e não atentassem contra os outros subalternos gerando desordem. Em suma, eles deveriam estabelecer uma estratégia de conduta que passasse despercebida perante a intensa “vigilância hierárquica”. Assim, poderiam prosseguir com suas práticas e costumes sem correrem o risco de serem “normalizados” ou servirem de exemplo negativo para os outros ao serem chibatados.

Vejamos entre todas as punições disciplinares aplicadas na *Trajano*, aquelas que foram relacionadas, de alguma forma, com brigas, agressões e espancamentos a bordo,

---

<sup>210</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4673 – 5º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

as quais contribuíam para a desordem das atividades no navio e, em algumas vezes, para a indisponibilidade dos homens disponíveis para o trabalho.

QUADRO 49

Livros de Socorros dos	Graduação	Punições por graduação	Punições por brigas
Oficiais	Maquinista de 3 <sup>a</sup> classe extranumerário	1	0
	Maquinistas de 2 <sup>a</sup> classe extranumerários	3	1
	Primeiro-enfermeiro	3	0
	Fiel	1	0
	Guardião	2	2
	Guardiões extranumerários	10	1
	Mestres de 2 <sup>a</sup> classe	3	0
Corpo de Imperiais Marinheiros	Cabos	4	2
	Marinheiros de 1 <sup>a</sup> classe	14	2
	Marinheiros de 2 <sup>a</sup> classe	60	13
	Marinheiros de 3 <sup>a</sup> classe	96	11
	Grumetes	114	17
Marinhagem	Grumete da Armada	2	1
	Carvoeiros	7	0
	Fogistas	2	0
Batalhão Naval	Soldados	8	1
Total		330	51

Para além dos sentidos que possamos vincular ao sistema disciplinar pautado por castigos corporais, estas punições não deixam de ser visualizadas como agressões que faziam parte das relações entre aqueles homens no cotidiano a bordo.

E se uma das consequências do “efeito disciplinar global” era manter a tripulação aparentemente disciplinada, outra, que paradoxalmente afetava o desenvolvimento das atividades a bordo, era disseminar entre os grupos que mais interagiam durante os castigos, um entendimento de que qualquer tipo de contenda se resolvia com agressões, e isto se expandia afetando com agressões os indivíduos dos grupos com poucas punições disciplinares. Todas as agressões registradas envolveram oficiais marinheiros e imperiais marinheiros.

Em outras palavras, considerando que a maioria das punições disciplinares estava relacionada com o desenvolvimento inadequado do serviço, a prática de

disciplinar os homens com agressões, não “para que façam o que se quer, mas para que operem como se quer, com as técnicas, segundo a rapidez e a eficácia que se determina” (FOUCAULT, 2009, p.133), implicava em expandir para o grupo submetido a uma extrema “vigilância hierárquica”, a prática de resolver as desavenças surgidas no cotidiano igualmente com agressões, o que não ocorria entre outros subalternos, que apesar da mesma origem pobre, estavam submetidos a outras esferas disciplinares e não resolviam as contendas entre si, que certamente ocorreram, dessa forma, tais como criados, carvoeiros e foguistas, e a maioria dos subalternos do Batalhão Naval e da marinhagem avulsa.

Ao tomarmos como base somente os dados das punições disciplinares registradas com pancadas de chibatadas, dispostas no quadro 44, percebemos que as tensões geradoras de contendas que desencadearam brigas a bordo estão diretamente relacionadas com a variação da quantidade de castigos aplicados nos três comandos mais longos do período analisado, de modo que o quadro se apresenta conforma a seguir.

QUADRO 50

Comandante	Punições registradas	Punições por brigas
Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira	59	10
Primeiro-Tenente Henrique Pinheiro Guedes *	0	0
Capitão de Fragata João Antônio Alves Nogueira	0	0
Primeiro-Tenente Henrique Pinheiro Guedes *	0	0
Capitão-Tenente Antônio Luis Teixeira *	13	6
Capitão-Tenente Frederico Guilherme Lorena *	3	0
Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves	31	9
Capitão-Tenente João Joaquim Rodrigues Pinto *	0	0
Capitão de Fragata Felipe Firmino Rodrigues Chaves	189	26
Total	295	51

\* Comandos interinos.

O sistema disciplinar caracterizado por castigos corporais tinha como uma das consequências do “efeito disciplinar global”, o aumento das tensões entre os indivíduos a bordo e, paradoxalmente, o que era defendido no âmbito político como

forma de disciplinar os subalternos contribuía negativamente para a harmonia na operação dos navios, ainda que o objetivo de manter a maioria da tripulação aparentemente disciplinada fosse alcançado.

Segundo Nascimento, “os oficiais tinham diversos problemas para entender os marinheiros, já que possuíam cor e origem social diferentes e julgavam o mundo a partir de seus próprios valores” (2008, p.196), e nesse sentido, as autoridades da Marinha não foram capazes de entender o que estava acontecendo nos navios da Armada Imperial. Não encontramos um único registro que informasse algo semelhante ao que demonstramos.

Aparentemente, os oficiais se preocupavam em ter os homens disponíveis para a condução dos serviços a bordo, de modo que as deserções eram tratadas nos relatórios dos ministros como mais um motivo para justificar o alistamento de mais indivíduos para cobrir as lacunas.

Variados são os motivos para optar pela deserção e não podemos vincular esta ação simplesmente ao método de recrutamento forçado. Se a vida na Marinha, submetido ao sistema disciplinar em vigor, poderia ser percebida negativamente por aqueles homens pobres, as incertezas da sobrevivência no âmbito externo não eram as mais apazíveis. Subalternos e oficiais sabiam disto, e para além dos mecanismos de captura dos desertores evidenciados por Nascimento (2008), sempre havia um contingente que retornava voluntariamente para o navio ou para outro local da Marinha, seja por necessidade própria ou para usar os navios como um meio de transporte de um local para outro.

Em 16 de março de 1880, no porto de Montevideú, apresentou-se voluntariamente a bordo da Corveta *Trajano* um indivíduo chamado Ismael Gomes,<sup>211</sup> que declarou ser desertor da Fragata *Amazonas*, quando este navio esteve estacionado

---

<sup>211</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4685 – 7º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

no mesmo porto em 1871. Ismael disse aos oficiais que era marinheiro de 1ª classe e pertencia a 23ª Companhia do Corpo de Imperiais Marinheiros e não se recordava mais o seu número na companhia. Tendo desertado como marinheiro de 1ª classe em 1871, é provável que Ismael tenha ingressado na força antes da Guerra do Paraguai, participado do conflito e desertado bem próximo de cumprir o seu tempo de serviço, e após nove anos ausente da força, vivendo em um país estrangeiro, o banzo e as dificuldades devem ter se intensificado, de modo que retornar voluntariamente para a Marinha, mesmo sabendo que seria chibatado, foi o caminho adotado. O Comandante Dionísio Manhães Barreto acreditou na palavra do homem e o enviou para a Corte, à disposição do Quartel-General da Marinha, a bordo da Canhoneira *Príncipe do Grão Pará*, em maio do dito ano.

Joaquim Apollinario,<sup>212</sup> um gaúcho branco que ingressou na Marinha com 17 anos, estava embarcado no Vapor *Silveira* como grumete quando desertou em 2 de fevereiro de 1873, durante uma estadia do navio no Rio Grande do Sul. Ele sabia que se ficasse na região de origem, poderia ser capturado pela mesma malha de recrutamento que o enviou para a Marinha, de modo que os registros indicam que atravessou a fronteira para o Uruguai. Uma vez na Marinha, o indivíduo pesava os prós e os contras para estabelecer suas estratégias em relação ao local que se encontrava, de modo que a deserção era um caminho para aqueles que acreditavam que se desvencilhando do sistema ao qual estavam submetidos, teriam mais possibilidades de alcançar uma vida melhor. Uma vez desertor, sem ser capturado, a preocupação passava a ser a sobrevivência, de modo que quando as dificuldades se apresentavam, o mesmo tipo de avaliação surgia. Para alguns, o retorno para a instituição onde não se adaptaram era uma necessidade decorrente da fome. O Grumete Joaquim Apollinario se apresentou voluntariamente ao Vice-Cônsul brasileiro em Payssandu, que o remeteu

---

<sup>212</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4693 – 4º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

para a Canhoneira *Araguary*, em 16 de novembro de 1875. Daí iniciou um périplo por vários navios até chegar ao Quartel do Corpo de Imperiais Marinheiros, onde, certamente, foi chibatado pelo crime de deserção. Voltou para a *Araguary* e de lá passou para a *Trajano* em 22 de março de 1876, onde adoeceu e baixou ao Hospital de Marinha da Corte em 6 de abril do dito ano, sem retornar para bordo.

O Marinheiro de 3<sup>a</sup> Classe Antonio das Chagas, um pardo pernambucano que ingressou na Marinha aos 16 anos, desertou da Corveta *Belmonte*, no porto de Montevideú, em 20 de abril de 1871, indo a terra a serviço. Antonio devia ser na gíria de Marinha, um marinheiro safo, pois conseguiu voltar para Pernambuco por meios que não sabemos quais foram. Uma vez livre da Marinha, as dificuldades de sobrevivência se fizeram presentes, de modo que se apresentou voluntariamente na Capitania dos Portos daquela província, sendo remetido para o Vapor *Recife*, em 1<sup>o</sup> de maio de 1873, quando iniciou seu périplo de embarques e desembarques, tendo inclusive baixado ao hospital entre 23 de maio e 3 de junho, até chegar ao quartel do corpo em 17 de junho. No dia 25, foi castigado com 25 chibatadas pelo crime de 1<sup>a</sup> deserção em tempo de paz, sendo sua pena atenuada em função de ter se apresentado voluntariamente. Embarcou na *Trajano* em 2 de agosto de 1873, e novamente se apresentou o exercício de pesar os prós e os contras, de modo que desertou novamente em 19 de outubro de 1873, após receber uma licença. Entretanto, é provável que Antonio não desejasse retornar para a Marinha e se apresentou simplesmente porque sabia que seria enviado para o Rio de Janeiro, e diante das dificuldades em Pernambuco, usou essa estratégia para fazer uma travessia entre portos nacionais.

Não há registro de punições infringidas a esses marinheiros na Corveta *Trajano*. E se eles conseguiram se livrar das capturas, nem todos conseguiam, inclusive os estrangeiros contratados.

O espanhol Lourenso Torres,<sup>213</sup> com 33 anos, se apresentou a bordo da Corveta *Trajano* no porto de Montevideu em 1º de julho de 1874 para servir como carvoeiro pelo tempo de um ano, e teve praça na mesma data. Ao chegar ao Rio de Janeiro, desertou em 10 de agosto e foi capturado e remetido para bordo em 29 de setembro. Desembarcou no Rio de Janeiro em 15 de setembro de 1875, com o aval do Quartel-General da Marinha. É possível que Lourenso não tenha se adaptado ao ambiente que presenciou no navio ou desejasse somente fazer uma travessia para o Rio de Janeiro, que, aliás, foi o seu porto final, mas teve que cumprir o tempo do contrato que assinou, descontando o tempo em que esteve ausente. Esse desconto do tempo ausente servia para todos os subalternos.

O francês Etienne Rulliez,<sup>214</sup> com 30 anos, se apresentou no Monitor *Solimões* em 21 de julho de 1875, no porto do Rio de Janeiro, para servir como foguista pelo tempo de um ano, mas não se adaptou ao que vivenciou a bordo e desertou em 11 de setembro após receber uma licença. Foi capturado no dia 18 e remetido para o mesmo navio, de onde passou para a *Trajano* em 8 de janeiro de 1876. Recebeu uma licença no dia seguinte e não retornou mais para bordo.

O italiano Catorino Carlos Giuzeppe,<sup>215</sup> com 24 anos, se apresentou em 30 de março de 1876 na *Trajano*, quando o navio estava no Rio de Janeiro, para servir como carvoeiro por tempo indeterminado. Em 27 de abril, ausentou-se no porto de Pernambuco após uma licença e perdeu o navio que seguia para a Europa. Em 29 de julho, quando o navio estava retornando, se apresentou novamente “provando ter ficado em terra, na Casa da Caridade, para onde foi tratar-se de um ataque de que fora acometido”, conforme seu histórico. Ao chegar ao Rio de Janeiro, recebeu uma licença em 6 de outubro e não retornou para bordo.

---

<sup>213</sup> Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIM 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.

<sup>214</sup> *Ibidem*.

<sup>215</sup> *Ibidem*.

Cabe ressaltar que embora haja registro de estrangeiro chibatado em consequência do serviço mal executado, o mesmo não acontecia com os desertores estrangeiros capturados. Obviamente, o que se buscava era o cumprimento do contrato assinado.

Evidentemente, estes casos são apenas algumas formas de como o problema se apresentava, tanto pela estratégia individual quanto pela necessidade da Armada Imperial em ter que receber os indivíduos que desertaram, mesmo sendo eles, de alguma forma, refratários ao sistema.

Vejamos um quadro comparativo entre os embarques totais dos grupos submetidos ao sistema de castigos corporais em relação a quantidade de deserções cometidas nesses embarques.

QUADRO 51

Grupo	Embarques totais	Deserções totais	Deserções com retorno voluntário	Deserções com capturas	Deserções sem retorno ao navio	Percentual total
Imperiais marinheiros	489	57	8	11	38	11,66%
Marinhagem avulsa	29	5	2	0	3	17,24%
Criados	72	18	0	0	18	25,00%
Carvoeiros e foguistas	143	42	1	1	40	29,37%
Batalhão Naval	101	4	0	2	2	3,96%
Total	834	128	12	14	102	X

\* Entre esses indivíduos, duas deserções são referentes a três marinheiros avulsos da marinhagem que foram transferidos para o grupo dos auxiliares do Corpo de Maquinistas.

Pelas porcentagens das deserções totais em relação aos embarques totais, pudemos perceber que esses atos eram bem reduzidos nos corpos fixos e organizados militarmente, em oposição ao que ocorria no conjunto total da marinhagem, onde não recaia o peso da maioria dos castigos corporais e onde não havia uma instituição regulamentar, evidenciando mais um aspecto das heterogeneidades existentes entre todos os indivíduos subalternos submetidos aos castigos corporais.

Como vimos anteriormente, a maioria dos indivíduos da marinhagem eram voluntários engajados, nacionais e estrangeiros, o que nos afasta do olhar de Bandeira



(2010, p.87-88), que indicou que a alta taxa de deserções decorria do recrutamento forçado.

É certo que os relatórios dos ministros referem-se somente às deserções que ocorriam no Corpo de Imperiais Marinheiros, mas a partir dos Livros de Socorros pudemos perceber que as lacunas que se abriam na marinhagem, com 29,37% de deserções entre carvoeiros e foguistas, afetavam diretamente a condução das atividades necessárias para operar os novos navios híbridos.

E se o aumento das tensões entre os indivíduos a bordo era uma das consequências do “efeito disciplinar global” do sistema em lide, caracterizado por castigos corporais, quando estas punições com chibatadas eram intensificadas, outra se refletia entre todos os grupos subalternos, principalmente, os não arregimentados, de modo que estes indivíduos buscavam, em maior proporção, se desvencilhar do mesmo efeito disciplinar através das deserções, embora os auxiliares dos maquinistas recebessem soldos muito maiores e não houvesse registros de chibatadas entre os criados.

Os oficiais da Armada percebiam os problemas que estas deserções causavam na operação dos navios a vapor, mas ainda não possuíam os meios disponíveis para solucionar o problema, de modo que a Marinha Imperial dependia dessas formas de contratação da maioria dos indivíduos empregados nesse setor, ainda que enviassem em pequena escala membros da marinhagem avulsa para este grupo.

No relatório de 1877,<sup>216</sup> apresentado à Assembleia Geral Legislativa, o Ministro Eduardo de Andrade Pinto, parece indicar o que estava ocorrendo em relação a forma de pensar este grupo.

Mais importante, porém, que a de simples marinheiro a bordo do moderno vaso de guerra, tem-se tornado uma outra especialidade do serviço, a de foguista, que exige aptidão e certos conhecimentos, especialidade para a qual o imperial marinheiro não tem ainda competência.

---

<sup>216</sup> **Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha – 1877.** Disponível em: < [brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2113/000017.html](http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2113/000017.html) >. Acesso em: 27 mai. 2013.

Agora que se discute, com muito criterio e proficiencia, a necessidade de suprimir dos vasos de guerra movidos a vapor, principalmente dos encouraçados, toda a mastreação, aparelho e velame, as obrigações do foguista excluem a do simples marinheiro, e nas guarnições de taes navios a classe a que me refiro deve ser numerosa e perfeitamente habilitada e disciplinada. (Relatório do Ministério da Marinha, 1877, p.18)

De fato, a solução que se vislumbrava para solucionar o problema tinha como objetivo principal atender conveniências econômicas em detrimento do objeto central afetado que era a operação dos modernos equipamentos. Eduardo de Andrade Pinto, no mesmo relatório, indica como a Marinha procederia nos anos seguintes.

Os actuais foguistas da armada são voluntários engajados, e por essa razão não constituem classe de que se possa dispor, como é de necessidade, em todas as emergencias.

A exemplo do que tem feito outras nações, melhor é recorrer aos corpos de marinha organizados militarmente, instruindo neste serviço tecnico uma parte do pessoal dos imperiais marinheiros.

Com esta providencia se conseguirá organizar esse ramo do serviço com pessoal idôneo e ao mesmo tempo realizar grande economia, porque para obter bons foguistas engajados é necessário disputal-os á marinha mercante pagando-lhe a elevada gratificação de 60\$000 mensais. (Relatório do Ministério da Marinha, 1877, p.18)

Ou seja, nas palavras do ministro, o pessoal “idôneo” e mais econômico para os cofres públicos encontrava-se no contingente aparentemente disciplinado da maioria do Corpo de Imperiais Marinheiros. Em outras palavras, apesar das bebedeiras e das brigas, era este conjunto de homens pobres, dependente dos baixos soldos pagos, que respondia convenientemente ao elevado número de castigos corporais, em sua maioria, decorrentes de uma conduta inadequada ao serviço. As formas de punição diferenciada infringida aos auxiliares dos maquinistas e criados não contribuía para reduzir as lacunas que surgiam em função das deserções. Incluindo-os no corpo principal da Marinha, acreditava-se resolver esse problema e economizar a diferença entre os soldos pagos.

Como vimos, carvoeiros e foguistas foram reunidos em um corpo em 1882, o qual foi integrado ao Corpo de Marinheiros Nacionais em 1890. A integração dos criados ao mesmo corpo só ocorreria em 1908. Isto possibilitou a redução dos gastos com os soldos dos auxiliares dos maquinistas, atendendo o objetivo principal

econômico, ao pagar baixos soldos, e completar estas funções subalternas com uma maioria de indivíduos provenientes dos “viveiros” da Marinha e, em escala decrescente, com o pessoal do recrutamento forçado.

Do ponto de vista institucional, estas mudanças possibilitaram economia e praticidade no provimento de pessoal para as novas formas de operar o navio. Entretanto, ao reunir todos os subalternos no Corpo de Marinheiros Nacionais, a Marinha organizou estes indivíduos de uma forma que não existiu no Império, colocando todos eles, unidos sem um só corpo, na esfera disciplinar do quartel da Ilha de Willegagnon.

E se as heterogeneidades existentes entre os subordinados, indicadas nesta pesquisa, podem ser indícios da falta de condições de possibilidade para que eles se unissem contra os instrumentos de coerção corporal durante o Império, a própria Marinha tratou de organizá-los em um único corpo, contribuindo para a redução dos mesmos aspectos heterogêneos ao longo de 20 anos, possibilitando o surgimento de uma consciência cidadã entre, agora sim, os marinheiros, em busca dos direitos que eles julgaram necessário reclamar; que, para além da luta contra a chibata na Revolta dos Marinheiros de 1910, expôs todos os aspectos que os afetavam a bordo dos navios, subvertendo a hierarquia e a disciplina da força e influenciando nas modificações que alteraram a organização da Marinha do Brasil.

## CONCLUSÃO

Para realizarmos esta pesquisa, lançamos nossos olhares para os registros dos Livros de Socorros da Corveta *Trajano* a fim de perscrutar os embarques de todos os indivíduos que estiveram reunidos no navio contribuindo para a sua operação. Se ficássemos vinculados somente aos registros dos castigos corporais, perderíamos de vista as especificidades de cada grupo que fazia parte da composição da tripulação e as heterogeneidades existentes entre eles, principalmente, os subalternos que submetidos aos mesmos regulamentos disciplinares, caracterizados pelos castigos com pancadas de chibata, eram punidos de formas diferenciadas.

Além disso, foi necessário vincular cada grupo a um complexo conjunto de leis e decretos que definiam as atividades a bordo, as diferentes possibilidades de ascensão na carreira e as diferentes punições a que estavam submetidos, para, então resgatar possíveis relações pormenorizadas e estratégias que os estudos sobre o tema parecem ter aglutinado em torno de oficiais e marinheiros.

Os Livros de Socorros de toda uma tripulação, em um determinado período, não haviam sido pesquisados por nenhum dos autores que escreveram sobre o tema dos castigos corporais na Marinha. A busca desta fonte, que para a maioria dos navios da Armada do século XIX, se encontra no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, e a ordenação dos seus registros tomaram a maior parte do tempo disponível, mas nos possibilitou visualizar como aqueles homens agiam em torno das suas atividades no navio e do sistema disciplinar a que estavam submetidos.

Ao nos afastarmos das abordagens que propuseram o entendimento do castigo corporal, a partir dos Artigos de Guerra, como um suplício proveniente dos regimes absolutistas, acreditamos ter demonstrado como a “vigilância hierárquica” e a “sanção normalizadora” se estruturaram em consonância com a complexificação das atividades

nos navios híbridos, atuando no estabelecimento das relações entre comandantes, oficiais, grupos intermediários e setores subalternos.

Vimos como a Marinha Imperial, enquanto instituição organizou as atividades nos navios em função dos avanços tecnológicos ocorridos no século XIX, estabelecendo diferentes formas de controle que não atuavam igualmente no cotidiano dos subordinados, e que no navio híbrido havia duas esferas disciplinares que atuavam distintamente, uma no convés e outra nas praças de máquinas.

Os comandantes atuavam diretamente sobre os oficiais marinheiros, oriundos principalmente do Corpo de Imperiais Marinheiros, para marcar diferenças funcionais entre as relações de sociabilidade no âmbito do convés e amplificar o “efeito disciplinar global” no mesmo corpo, implicando no estabelecimento de uma “economia moral” que regulava a atuação dos oficiais marinheiros e as relações destes com os comandantes e os subalternos, produzindo uma disciplina aparente que permitia a operação dos navios sem contestações dos castigos corporais. Por outro lado, a existência de uma segunda esfera disciplinar entre as atividades que passavam por complexas modificações nas praças de máquinas, impediu que as mesmas práticas fossem adotadas em relação e esses subordinados, que tinham a seu favor a possibilidade de sabotarem, cotidianamente, equipamentos poucos conhecidos no âmbito da Marinha.

A existência de um grupo não instituído regularmente, denominado marinhagem, recebia os indivíduos considerados, inicialmente, incapazes de fazer parte do Corpo de Imperiais Marinheiros, constituindo uma reserva de pessoal para atender as necessidades de todos os setores subalternos da Marinha. As diferenças no soldo, na ascensão da carreira e nas atividades desenvolvidas, contribuía no estabelecimento das esperanças e nas estratégias deste conjunto de homens formado principalmente pelos contingentes de homens pobres recrutados à força, seja no

sentido de melhorarem suas vidas no âmbito interno da instituição ou no estabelecimento das melhores condições para se livrarem do sistema a que foram submetidos.

Ao verificarmos todas as punições disciplinares, em ordem cronológica, ocorridas no navio no período considerado, percebemos, a partir dos comandos de maior duração, que os comandantes adotavam, de formas diferentes, dois caminhos que não se excluíaam: o primeiro era uma prática que se dava no início dos comandos infringindo castigos corporais acima do que estava determinado no artigo nº 80 dos de Guerra, que previa o máximo de 25 pancadas de chibata por dia, a fim de demonstrar autoridade e controle perante os seus subordinados; e o segundo considerava o aumento das punições disciplinares entre os oficiais marinheiros, a fim de aumentar o controle disciplinar sobre os subalternos do convés, o que se refletia em um aumento da fiscalização das condutas a bordo e, por conseguinte, no aumento dos castigos corporais, sendo, no entanto, aplicados constantemente e em menores quantidades.

Na impossibilidade de fazer este sistema disciplinar alcançar da mesma forma os outros grupos subalternos, a Marinha Imperial cooptou integrantes do Corpo de Maquinistas para o convívio dos oficiais da Armada na praça d'armas, e embora isto tenha provocado um pequeno aumento das punições entre os auxiliares dos maquinistas, os mesmos resultados não foram obtidos em função de uma “economia moral” que se desenvolveu neste setor, reduzindo drasticamente a quantidade de indivíduos punidos em função de uma possibilidade concreta de sabotagem cotidiana dos equipamentos.

O aumento dos castigos corporais influenciava diretamente no aumento das tensões entre os indivíduos no desempenho de suas atividades a bordo, gerando brigas que não estavam relacionadas com a origem pobre daqueles homens, sendo mais uma

consequência da intensificação do “efeito disciplinar global” que mantinha as tripulações aparentemente disciplinadas com base no castigo corporal.

A outra consequência do “efeito disciplinar global” desenvolvido no âmbito dos navios, onde o peso dos castigos recaía principalmente sobre os imperiais marinheiros, se dava nos grupos com menos registros de punições disciplinares, fazendo com que os índices de deserções nestes grupos fossem muito maiores que nos corpos fixos e arregimentados.

A partir de suas próprias visões de mundo, os oficiais da Armada não foram capazes de perceber o paradoxo que se criara em torno do sistema disciplinar em vigor; e preocupados em reduzir as deserções entre os auxiliares do serviço das máquinas, cada vez mais necessários nos navios, reorganizaram os subalternos da Marinha, a partir da premissa da economia com os altos soldos dos carvoeiros e foguistas, consolidando-os em um único corpo fixo e arregimentado a partir de 1890.

Por fim, a conclusão central desta pesquisa é que a maior parte dos castigos corporais não afastava os subalternos das suas atividades a bordo e, por isso, eram os principais instrumentos correcionais de manutenção da disciplina nos navios. Por outro lado, estando diferentes grupos de indivíduos submetidos aos mesmos regulamentos disciplinares, as mesmas punições disciplinares eram aplicadas de forma diferenciada aos subalternos do navio, contribuindo para a ausência de homogeneidade acerca da aplicação do castigo corporal e impedindo que eles se unissem contra o sistema de coerção física existente a bordo.

Ao final deste primeiro e parcial trabalho sobre o tema, percebemos novas possibilidades de aprofundamento nesses estudos, pois o resultado da pesquisa indica que a própria instituição criou as condições de possibilidade para que os marinheiros da República reduzissem gradualmente, ao longo de 20 anos, as heterogeneidades que existiam entre eles durante o Império.

A Revolta dos Marinheiros de 1910 subverteu os pilares de qualquer Força Armada, baseados na hierarquia e na disciplina, e a despeito das tragédias individuais que sucederam a falsa anistia, a forma da Marinha do Brasil se organizar modificou-se desde então.

É preciso considerar que esta revolta não foi um simples motim no porto ou nos quartéis caracterizado por correrias de marinheiros pela cidade do Rio de Janeiro. Os marinheiros, efetivamente, operaram os navios em todos os aspectos pertinentes a um vaso de guerra, o que implica na necessidade de empreender uma pesquisa mais aprofundada sobre a participação dos maquinistas e seus inferiores no movimento. Crer “que um certo número deles o fez tendo armas apontadas em sua direção, o que os obrigou a trabalhar até a exaustão, pois não havia quartos a serem rendidos, nem intervalos de descanso” (MARTINS, 1988, p.68), significa perder de vista as especificidades inóspitas do ambiente de trabalho em torno das máquinas a vapor.

As pegadas que os homens pobres deixaram na Ilha de Villegagnon foram apagadas. Sua fortaleza deixou de ser o local de concentração do Corpo de Marinheiros Nacionais para abrigar o local de formação dos oficiais da Marinha – a Escola Naval.

A nova organização da Marinha modificou o sistema de “vigilância hierárquica” e da “sanção normalizadora”, ampliando o “efeito disciplinar global” para os porões das máquinas, de modo que foram incluídos entre os oficiais da Armada, os maiores beneficiados com as consequências da revolta – os maquinistas.

Não há no mundo uma forma de organização dos oficiais como há na Marinha do Brasil, onde eles concorrem em condições de igualdade, sem a mínima restrição, com os outros oficiais da Armada.

Entretanto, essas palavras finais não passam de dúvidas que surgiram no desenvolvimento da abordagem principal e, por isso, carecem de pesquisas mais



aprofundadas, onde se tornará imprescindível entender em que ponto do processo de redução das heterogeneidades existentes entre os marinheiros, a farofa de foguista<sup>217</sup> passou a “ser compartilhada” pelo Corpo de Marinheiros Nacionais.

---

<sup>217</sup> A farofa de foguista era preparada com pequenos pedaços de carne salgada e era distribuída entre o pessoal que trabalhava nas praças de máquinas dos antigos navios movidos a vapor, tendo como intenção principal estimular aqueles homens a beber muita água para evitar que o extremo calor os deixassem desidratados.

## BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Sílvia Capanema P. de. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra brasileira no período pós-abolição, 1890-1910. In: **História, Ciências, Saúde – Manguinhos** [online]. 2012, vol.19, suppl.1, pp. 15-33. Disponível em: < [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-59702012000500002&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-59702012000500002&script=sci_arttext) >. Acesso em: 2 mai. 2013.

ARIAS NETO, José Miguel. Violência sistêmica na organização militar do império e as lutas dos Imperiais Marinheiros pela conquista de direitos. In: **Revista Justiça & História**. v.1, n.1/2. Disponível em: < [http://www.tjrs.jus.br/export/poder\\_judiciario/historia/memorial\\_do\\_poder\\_judiciario/memorial\\_judiciario\\_gaicho/revista\\_justica\\_e\\_historia/issn\\_1676-5834/v1n1\\_2/doc/05. Jose Miguel Arias Neto.pdf](http://www.tjrs.jus.br/export/poder_judiciario/historia/memorial_do_poder_judiciario/memorial_judiciario_gaicho/revista_justica_e_historia/issn_1676-5834/v1n1_2/doc/05. Jose Miguel Arias Neto.pdf) >. Acesso em: 19 abr. 2013

BANDEIRA, Fabiana Martins. **Disciplinando homens, fabricando marinheiros: relações de poder no enquadramento social da Corte (1870-1888)**. 2010. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <<http://historiaunirio.com.br/ppg/c.php?c=dissertacoes>>. Acesso em: 14 abr. 2013.

BEATTIE, Peter M. **Tributo de sangue: Exército, honra, raça e nação no Brasil, 1964-1945**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

BITTENCOURT, Armando de Senna. Carta do Diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha ao Conselho Editorial da Revista de História da Biblioteca Nacional. **Revista Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil**, Rio de Janeiro, v.4, n. 7, junho, p.112 - 113, 2008.

CAMINHA, Herick Marques. Evolução da estrutura administrativa do ministério de Marinha no Império. In: MARTINS, Helio Leoncio (Coord.). **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, v.3, Tomo 1, p. 9-32.

\_\_\_\_\_. Organização do Pessoal na Marinha Imperial. In: MARTINS, Helio Leoncio (Coord.). **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, v.3, Tomo 1, p. 35–60.

CARVALHO, José Murilo de. **Forças Armadas e política no Brasil**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006.

COSTA, Fernando Dores. Milícia e sociedade: recrutamento. In: BARATA, Manuel Themudo; TEIXEIRA, Nuno Severiano. (Orgs.). **Nova História Militar de Portugal**. Lisboa: Círculo de Leitores, 2003. v.2, p. 68-105.

\_\_\_\_\_. Enquadramento normativo e institucional da actividade militar. In: **Insubmissão. Aversão ao serviço militar no Portugal do século XVIII**. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2010. p. 21 -61.

FOUCAULT, Michel. Genealogia e Poder. In: **Microfísica do Poder**. Tradução de Roberto Machado. Rio de Janeiro: Graal, 1979. p.167-177.

\_\_\_\_\_. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. 37. ed. Tradução de Raquel Ramallete. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

GUIMARÃES, Elione Silva. **Terra de preto: usos e ocupação da terra por escravos e libertos (Vale do Paraíba mineiro, 1850 – 1920)**. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2009.

KRAAY, Hendrik. Repensando o recrutamento militar no Brasil. In: **Diálogos, DHI/UEM**, v.3, n.3. Maringá: UEM, 1999. p. 113-151.

MAIA, João do Prado. **A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império**. Rio de Janeiro: Cátedra, 1975.

MARTINS, Helio Leoncio. **A revolta dos marinheiros 1910**. São Paulo: Editora Nacional; Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1998.

MARTINS FILHO, João Roberto. **A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910: tecnologia, Forças Armadas e política**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. Engenharia e Política: os engenheiros entre a sociedade civil e a sociedade política. In: XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA. 2007. São Leopoldo, RS. Anais do XXIV Simpósio Nacional de História – História e multidisciplinaridade: territórios e deslocamentos. São Leopoldo: Unisinos, 2007. 1 CD-ROM. Disponível em: < <http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S24.0465.pdf> >. Acesso em: 16 abr. 2013.

MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. A Marinha Imperial – 1870 a 1889. In: GUEDES, Max Justo (Coord.). **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2001. v.4.

MONTEIRO, Filipe; BENJAMIM, Mariana. Salve o Almirante Negro! Marinha libera documentação sobre João Cândido. Só falta anistiá-lo. In: **Revista de História da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, n.32, mai. 2008. Disponível em: < <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/em-dia/salve-o-almirante-negro> >. Acesso em: 12 abr. 2013.

\_\_\_\_\_. Marujada na berlinda: Vice-almirante contesta informações da revista e dá sua versão sobre a Revolta da Chibata. In: **Revista de História da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, n.34, jul. 2008. Disponível em: < <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/em-dia/marujada-na-berlinda> >. Acesso em: 12 abr. 2013.

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: Faperj / Mauad, 2008.

SALLES, Ricardo. **Guerra do Paraguai: escravidão e cidadania na formação do Exército**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

SILVA, Carlos André Lopes da. Redescobrimo a Marinha oitocentista: o Projeto de Descrição do Acervo Documental da Secretaria de Estado e Negócios da Marinha – 1808 a 1890. In: III ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS DE DEFESA. 2009. Londrina. **Anais online**. Londrina: Universidade Estadual de Londrina, 2009. Disponível em: < [http://www.uel.br/pos/mesthis/abed/index.php?arq=ARQ\\_resumoanais](http://www.uel.br/pos/mesthis/abed/index.php?arq=ARQ_resumoanais) >. Acesso em: 15 abr. 2013.

SILVA, Marcos Antonio da. **Contra a chibata: marinheiros brasileiros em 1910**. São Paulo: Brasiliense, 1982.

SOARES, Luiz Carlos. **O “povo de Cam” na capital do Brasil: A escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX**. Rio de Janeiro: Faperj – 7Letras, 2007.

TELES, Pedro Carlos da Silva. Carena Trajano: primeira pesquisa tecnológica que repercutiu no exterior. In: **Revista Marítima Brasileira**. v.112, n.7/9, p.155, jul./set. 1992.

THOMPSON, Edward Palmer. A economia moral da multidão inglesa no século XVIII. In: **Costumes em comum. Estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p.150-202.

THOMPSON, Edward Palmer. Economia moral revisitada. In: **Costumes em comum. Estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p.203-266.

## FONTES

1 – Romance, Memória

CAMINHA, Adolfo. **O Bom Crioulo**. Fundação Biblioteca Nacional. Departamento Nacional do Livro. Disponível em: < <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bn000052.pdf> >. Acesso em: 23 abr. 2013.

PENALVA, Gastão (Sebastião Fernandes de Sousa). *A Marinha do meu tempo*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1983.

2 – Fontes manuscritas consultadas no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

Série Marinha. IIIM 645 – Ofícios do Comandante da Corveta *Trajano* – 1873-1888.

Série Marinha. IVM 3032 – Ofícios dos Comandantes da Corveta *Trajano*.

Série Marinha. XVIIM 4703 – 1º Livro de Socorros de Oficiais.

Série Marinha. XVIIM 4704 – 2º Livro de Socorros de Oficiais.

Série Marinha. XVIIM 4697 – 3º Livro de Socorros de Oficiais.

Série Marinha. XVIIM 4698 – 4º Livro de Socorros de Oficiais.

Série Marinha. XVIIM 4699 – 5º Livro de Socorros dos Oficiais.

Série Marinha. XVIIM 4705 – 6º Livro de Socorros dos Oficiais.

Série Marinha. XVIIM 4691 – 1º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

Série Marinha. XVIIM 4664 – 2º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

Série Marinha. XVIIM 4692 – 3º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

Série Marinha. XVIIM 4693 – 4º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

Série Marinha. XVIIM 4673 – 5º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

Série Marinha. XVIIM 4672 – 6º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

Série Marinha. XVIIM 4685 – 7º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

Série Marinha. XVIIM 4667 – 8º Livro de Socorros dos Imperiais Marinheiros.

Série Marinha. XVIIM 4719 – 1º Livro de Socorros da Marinhagem.

Série Marinha. XVIIM 4722 – 2º Livro de Socorros da Marinhagem.

Série Marinha. XVIIM 4721 – 3º Livro de Socorros da Marinhagem.

Série Marinha. XVIIM 4712 – 4<sup>o</sup> Livro de Socorros da Marinhagem.

Série Marinha. XVIIM 4720 – 1<sup>o</sup> Livro de Socorros do Batalhão Naval.

Série Marinha. XVIIM 4723 – 2<sup>o</sup> Livro de Socorros do Batalhão Naval.

3 – Leis, Decretos e Relatórios

**Alvará de 26 de abril de 1800.** Disponível em: < [http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id\\_parte=110&id\\_obra=73&pagina=973](http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=110&id_obra=73&pagina=973) >. Acesso em: 12 abr. 2013.

Brasil, Leis, Decretos. **Artigos de Guerra.** Lisboa: Galhardo e Irmãos, 1841.

**Decreto nº 411-A, de 5 de junho de 1845.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-411-a-5-junho-1845-560494-publicacaooriginal-83400-pe.html> >. Acesso em: 27 abr. 2013.

**Decreto nº 1.067-A, de 24 de novembro de 1852.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1067-a-24-novembro-1852-559461-publicacaooriginal-81686-pe.html> >. Acesso em: 3 mai. 2013.

**Decreto nº 1.465, de 25 de outubro de 1854.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1465-25-outubro-1854-590516-publicacaooriginal-115638-pe.html> >. Acesso em: 1 mai. 2013.

**Decreto nº 1.466, de 25 de outubro de 1854.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1466-25-outubro-1854-590519-publicacaooriginal-115640-pe.html> >. Acesso em: 20 abr. 2013.

**Decreto nº 1.591, de 14 de abril de 1855.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1591-14-abril-1855-558522-publicacaooriginal-79859-pe.html> >. Acesso em: 3 mai. 2013.

**Decreto nº 1.945, de 11 de julho de 1857.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1945-11-julho-1857-557993-publicacaooriginal-78817-pe.html> >. Acesso em: 20 abr. 2013.

**Decreto nº 1.981, de 30 de setembro de 1857.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1981-30-setembro-1857-566422-publicacaooriginal-116711-pe.html> >. Acesso em: 20 abr. 2013.

**Decreto nº 2.583, de 30 de abril de 1860.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2583-30-abril-1860-556463-publicacaooriginal-76505-pe.html> >. Acesso em: 27 abr. 2013.

**Decreto nº 3.186, de 18 de novembro de 1863.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3186-18-novembro-1863-555321-publicacaooriginal-74503-pe.html> >. Acesso em: 20 abr. 2013.

**Decreto nº 3.208, de 24 de dezembro de 1863.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3208-24-dezembro-1863-555393-publicacaooriginal-74613-pe.html> >. Acesso em: 27 abr. 2013.

**Decreto nº 3.237, de 22 de março de 1864.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3237-22-marco-1864-554825-publicacaooriginal-73780-pe.html> >. Acesso em: 27 abr. 2013.

**Decreto nº 3.813, de 16 de março de 1867.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3813-16-marco-1867-553952-publicacaooriginal-72291-pe.html> >. Acesso em: 27 abr. 2013.

**Decreto nº 4.045, de 19 de dezembro de 1867.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4045-19-dezembro-1867-554345-publicacaooriginal-72927-pe.html> >. Acesso em: 15 abr. 2013.

**Decreto nº 4.173, de 6 de maio de 1868.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4173-6-maio-1868-553410-publicacaooriginal-71273-pe.html> >. Acesso em: 20 abr. 2013.

**Decreto nº 4.542-A, de 30 de junho de 1870.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4542-a-30-junho-1870-552983-publicacaooriginal-70613-pe.html> >. Acesso em: 15 abr. 2013.

**Decreto nº 4.560, de 6 de agosto de 1870.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4560-6-agosto-1870-553000-publicacaooriginal-70631-pe.html> >. Acesso em: 26 abr. 2013.

**Decreto nº 5.622, de 2 de maio de 1874.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5622-2-maio-1874-550298-publicacaooriginal-66045-pe.html> >. Acesso em: 27 abr. 2013.

**Decreto nº 5.881, de 27 de fevereiro de 1875.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5881-27-fevereiro-1875-549858-publicacaooriginal-65391-pe.html> >. Acesso em: 1 mai. 2013.

**Decreto nº 6.386, de 30 de novembro de 1876.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6386-30-novembro-1876-549733-publicacaooriginal-65246-pe.html> >. Acesso em: 25 abr. 2013.

**Decreto nº 8.666, de 16 de setembro de 1882.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-8666-16-setembro-1882-545848-publicacaooriginal-59279-pe.html> >. Acesso em: 3 mai. 2013.

**Decreto nº 509, de 21 de junho de 1890.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-509-21-junho-1890-541890-publicacaooriginal-48444-pe.html> >. Acesso em: 15 abr. 2013.

**Decreto nº 673, de 21 de agosto de 1890.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-673-21-agosto-1890-552097-publicacaooriginal-69100-pe.html> >. Acesso em: 2 mai. 2013.

**Decreto nº 855, de 13 de outubro de 1890.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-855-13-outubro-1890-552356-publicacaooriginal-69587-pe.html> >. Acesso em: 3 mai. 2013.

**Decreto nº 921, de 24 de outubro de 1890.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-921-24-outubro-1890-499017-publicacaooriginal-1-pe.html> >. Acesso em: 3 mai. 2013.

**Decreto nº 7.124, de 24 de setembro de 1908.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7124-24-setembro-1908-501692-publicacaooriginal-1-pe.html> >. Acesso em: 3 mai. 2013.

**Lei nº 1.997, de 19 de agosto de 1871.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-1997-19-agosto-1871-551922-publicacaooriginal-68779-pl.html> >. Acesso em: 1 mai. 2013.

**Lei nº 2.556, de 26 de setembro de 1874.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-2556-26-setembro-1874-589567-publicacaooriginal-114514-pl.html> >. Acesso em: 21 abr. 2013.

**Regimento Provisional, para o Serviço, e Disciplina das Esquadras, e Navios da Armada Real, que por Ordem de Sua Majestade deve servir de Regulamento aos Commandantes das Esquadras, e Navios da Mesma Senhora.** Lisboa: Officina de Antonio Rodrigues Galhardo, Impressor do Conselho do Almirantado, 1796. Disponível em: < <http://archive.org/details/regimentoprovisi00port> >. Acesso em: 12 abr. 2013.

**Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha – 1836 a 1889.** Disponível em: < [www.crl.edu/brazil/ministerial/marinha](http://www.crl.edu/brazil/ministerial/marinha) >.