“Histórias do Trabalho no Sul Global”
“Historias del Trabajo en el Sur Global”
“Labour Histories from the Global South”
I Seminário Internacional de História do Trabalho
V Jornada Nacional de História do Trabalho
Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis
25-28 de Outubro de 2010

Trabalho, tecnologia e revolta na Marinha de Guerra (1904-1910)

Álvaro Pereira do Nascimento

O início do século XX animou os citadinos mais ilustres e abastados da Capital Federal: não eram promessas ou projetos de mudança, secundados por frustrações. Algo estava acontecendo realmente. O governo financiou várias transformações urbanísticas na cidade do Rio de Janeiro, incentivou a cultura com a construção de prédios modernísimos para abrigarem a Biblioteca Nacional, a Escola Nacional de Belas Artes e o Teatro Municipal, procurou organizar instituições ligadas à saúde e à segurança pública, melhorou o sistema de transportes com a construção do porto e abertura de largas avenidas, além de outras iniciativas impressionantes. Pensando na Armada, o governo dispensou atenção especial à segurança da extensa costa brasileira, encomendando e comprando mais de 20 navios - dois deles figuravam entre os mais poderosos do mundo, os encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo* -, preparou ainda oficiais com cursos no exterior, estudou aumento de salários aos militares e mudou regimentos.

Essas medidas, alvissareiras em princípio, provocaram diversos problemas para os moradores mais pobres da região central da cidade assim como para os marinheiros nacionais: as revoltas da Vacina e da Chibata são os maiores exemplos desse descontentamento. A primeira virou bondes, destruiu lojas e pôs a cidade em estado de guerra por vários dias em novembro de 1904. A segunda estourou seis anos depois, em plena baía da Guanabara, ameaçando a cidade de bombardeio caso as reivindicações não fossem atendidas, tais como o fim do castigo corporal e uma nova tabela de serviços que extinguisse com o excesso de trabalho provocado pela aquisição dos novos navios de guerra.

A Marinha preparou-se para esse financiamento, analisando os melhores estaleiros e estudando as batalhas navais existentes nas guerras daquele início de século. Desejava-se o melhor, o mais moderno em termos de tecnologia, velocidade de deslocamento, resistência a ataques, alcance e poder de fogo contra o inimigo. O desejo

era abandonar a armada mista de propulsão à vela e a vapor, composta de navios já velhos, que não suportavam um desfile naval sequer. Urgia especializar os homens do mar para novos ofícios ligados à máquina a vapor, à eletricidade, à refrigeração, à telegráfica sem fio, à artilharia dos imensos e mais precisos canhões e tantas outras funções, que não mais se coadunavam ao simples traquejo dos nós de marinheiros, costuras em velas e remendos no casco de madeira. Falava-se agora em revestimento de aço Krupp.

Os avanços tecnológicos ingleses, alemães, franceses e americanos, fruto de um século de transformações industriais marcantes na história, chegavam ao Brasil às toneladas, em descarregamentos raramente vistos antes. Se após a reforma urbana da cidade, os mais chiques e ricos sentiam-se como europeus, desfilando pela novíssima e larga Av. Central, usando requintadas vestimentas e conversando entre os goles de agradáveis bebidas nas cafeterias, os oficiais da Marinha de Guerra orgulhavam-se de proteger toda a costa brasileira comandando os mais poderosos navios do mundo.

Embora se ressentissem da falta de apoio do governo e principalmente dos que geriam a Marinha de Guerra, os marinheiros, ao que parece, também estavam bastante animados com a chegada dos novos navios. Havia um sentimento de júbilo e orgulho patriótico com a renovação do material. Nas próprias palavras de João Cândido, líder da revolta da Chibata, isso fica claro.

> Eu parecia uma criança assim, tão esquisita era a satisfação que me dava à vista daqueles navios sem rivais, que nós traríamos para a nossa pátria, para engrandecê-la e torná-la respeitada. Muito feliz, levava horas inteiras a lembrar-me de como ficaria louco de alegria o grande povo brasileiro, vendo o *Minas* [...] entrar a barra do Rio, já de todo nosso, em frente aos olhos dos meus patrícios. Tive também as minhas horas de tristeza, vendo falar comumente que os navios seriam vendidos a uma nação estrangeira. [...] Eu, no entanto, e todos os meus camaradas não críamos que o nosso governo nos fizesse tão brutal surpresa. Era impossível o nosso país continuar com o [velho encouraçado] *Riachuelo* à frente da sua marinha.[1]

Mas havia um grave problema. A especialização exigia intenso intercâmbio de profissionais, cursos, produção de manuais e equipamento para exercícios. Os navios foram construídos na Inglaterra, numa outra língua, e até hoje temos dúvidas de como esse ensinamento foi realizado para os marinheiros. Marinheiros sobre os quais recaía uma taxa altíssima de analfabetismo. Já havia algumas escolas de especialistas, tais

[1] Edmar Morel. *A revolta da chibata.* [5ª Ed.] Rio de Janeiro: Graal, 2010, p. 299.

como de maquinistas, mas outras tantas faltavam para preparar homens para as novas tecnologias trazidas pelos navios encomendados aos estaleiros ingleses de New Castle. Um ano antes de lançarem os navios ao mar, o ministro da Marinha Alexandrino Faria de Alencar relatava ao presidente e ao Congresso a preocupação com as novas tecnologias e as medidas que estavam sendo tomadas.

> A evolução incessante do material naval, determinada pelo aperfeiçoamento rápido das indústrias e progresso das ciências, vai exigindo cuidados e atenção cada vez mais acurados na formação dos marinheiros especialistas, de cujas aptidões dependem a boa conservação do mesmo material e muito especialmente da sua utilização. [...] Aos marinheiros e foguistas das guarnições dos navios em construção e que aguardam sua entrega foi determinado que acompanhassem por pequenas turmas, sob a direção de oficiais e inferiores, a montagem das maquinas, caldeiras, maquinismos diversos e o armamento desses navios. Na escola de telegrafia Marconi estiveram matriculados alguns desses marinheiros (timoneiros e telegrafistas), que ali conquistaram boas referências oficiais de direção daquele estabelecimento[2]

Procurava-se ensinar ao marinheiro, na prática, como aquelas máquinas eram por dentro, de quantas partes constavam e de como as encaixavam – tudo muito distante de alguma teoria, mínima que fosse, cujo aprendizado viria pela linguagem da leitura e compreensão do texto. "Alguns", cremos nós, alfabetizados, seguiram para a escola de Guglielmo Marconi, que desenvolveu o primeiro sistema para transmissão de mensagens por ondas de rádio, sem fio, muito aproveitado pelas marinhas de guerra italiana, inglesa e norte-americana, que inauguraram esse recurso para diminuir o isolamento de um navio em viagem nos grandes mares e oceanos. [3] A brasileira não ficou atrás das demais e instalou o sistema nos modernos navios adquiridos à Inglaterra, país, aliás, em que Marconi inaugurou sua primeira companhia.[4] As comunicações entre os marinheiros da Revolta da Chibata e o governo do presidente Hermes da Fonseca foram realizadas através da criação do inventor italiano.

Para melhor distribuir, classificar e disciplinar os marinheiros, o governo decretou um novo regulamento para o Corpo de Marinheiros Nacionais, em 24 de setembro de 1908.[5] Entre as várias mudanças trazidas, estava a baixa do serviço militar

---

[2] Brasil, Ministério da Marinha. *Relatório do Ministro da Marinha, 1909.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910, p. 10 (doravante RMM)
[3] http://www.radiomarconi.com/marconi/cronologia_2.html, acessado em 25 de maio de 2010.
[4] http://www.radiomarconi.com/marconi/cronologia_2.html, acessado em 22 de maio de 2010.
[5] Brasil, Coleção de Leis. http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=40987, acessado em 25 de maio de 2010.

por “exclusão”. Havia outras formas de ser desligado, como por incapacidade física e cumprimento do tempo de serviço militar obrigatório, mas essa nova forma era, na verdade, uma expulsão do serviço, que seria dada por sentença de um Conselho Disciplinar. Durante todo o século XIX e início do XX, os problemas disciplinares foram os mais comuns na Marinha de Guerra, “corrigidos” através de castigos corporais e prisão – não se falava em expulsão.

Até aquele momento, a Marinha enfrentava diversos problemas para equipar seus navios com a quantidade necessária de marinheiros. Poucos desejavam ser incorporados à dura rotina das fainas a bordo, a receber baixo soldo e péssima alimentação, a conviver junto a colegas violentos e, finalmente, ter a possibilidade de sofrer castigos corporais. Daí encontrarmos o recrutamento forçado de homens retirados das delegacias e mesmo trabalhadores capturados por levas de recrutadores, remunerados por cada novo marinheiro enviado para a Marinha. Os novos recrutas teriam de conviver nessa realidade por 9 ou até 15 anos de serviço militar, como rezava em todos os regimentos relativos aos marinheiros entre os séculos XIX e início do XX. Dessa forma garantia-se uma quantidade mínima que fosse de marinheiros nos navios, e por muitos anos, mesmo que parte deles se mantivesse totalmente avessa à vida marítima. O fato de o regimento de 1908 possibilitar a expulsão era, então, uma grande novidade: antes procurava-se “corrigir” o indisciplinado e reinseri-lo no serviço naval, mesmo que a golpes de chibata e outros castigos semelhantes. Mas, a partir de 1908, os oficiais da Marinha desejavam mudar aquele quadro, retirar por exclusão, expulsando mesmo, os que não se coadunavam àquela força armada.

Como sabemos, a mudança no comportamento e na formação dos marinheiros para atuarem naqueles novos navios exigia muito mais que a criação de regimentos ou leis. Não se resolveria problemas de décadas através de uma ou duas canetadas. Encomendar navios e pagar por eles independia do pessoal do mar, mas modificar suas formas de lidar com o mundo, extinguir costumes correcionais que lembravam a escravidão, implementar medidas educacionais para milhares e não para “alguns” e criar um plano de ascensão hierárquica, profissional e salarial mais coerente eram medidas pouco estimuladas pelo governo. Na Marinha do início do século XX, uma boa parte dos homens de mar (oficiais de bordo e marujos) mantinha-se mais ligados aos costumes da velha marinha à vela que o exigido pelas mudanças tecnológicas das novas embarcações. Dizia o tenente José Eduardo de Macedo Soares, ainda em 1911,

> Nenhuma reforma séria, nenhuma modificação útil e radical mudou os antigos processos e nós recebemos os últimos dreadnoughts,[6] completamente alheios à radical transformação que a indústria e o progresso tinham introduzido na marinha contemporânea.[7]

Macedo Soares apresentava inclusive números para comprovar o que via diariamente. Por exemplo, a classe dos foguistas, responsáveis por alimentar as caldeiras dos navios a vapor, deveria ser composta por 944 homens, mas havia aproximadamente a metade, 465. Timoneiros eram ainda mais difíceis, somando 28 contra a necessidade diária de 236 homens efetivamente. Até agora foram exemplos de especialistas sem os quais o navio não se deslocava. Mas em caso de batalha, havia somente 30 artilheiros especializados, deixando vagas 1150 vagas! Havia, segundo ele, 1770 "marinheiros sem especialidade" num total de 3202. Ou seja, mais da metade não tinha cursos ou formação para atuar nas mais diversas áreas dos navios encomendados à Inglaterra.[8]

E o problema não estava só na quantidade insuficiente de homens. Havia, em seu discurso e – podemos ampliar – no de boa parte dos seus colegas, um elemento racial marcante, que taxava a os marinheiros de incapazes ao serviço.

> A primeira impressão que produz uma guarnição brasileira é a da decadência e incapacidade física. Os negros são raquíticos, mal encarados com todos os signos deprimentes das mais atrasadas nações africanas. As outras raças submetem-se à influência do meio criado pelos sempre em maioria. Profundamente alheios a qualquer noção de conforto os nossos marinheiros vestem-se mal, não sabem comer, não sabem dormir. Imprevidentes e preguiçosos eles trazem da raça a tara da incapacidade de progredir.[9]

Havia no discurso do oficial uma definição do outro, do negro que vestia a farda branca da Armada. Ele misturava olhares de antigos senhores em relação aos comportamentos (como a preguiça, a indolência, a submissão etc.) e aos valores (cultos, festas, princípios etc.) dos seus escravos, com idéias importadas da Europa e difundidas no Brasil por eméritos cientistas dos centros de pesquisa nacionais. Nesse sentido, tendo por base o saber senhorial sobre os escravos e a "verdade" explicativa da ciência, José Eduardo Macedo Soares entendia que aquela "massa incorrigível", dominante nos conveses e quartéis da Armada, tinha que ter sido excluída quando se pôs em prática o

[6] *Dreadnought*, nome do encouraçado inglês, protótipo do *Minas Gerais* e *São Paulo*.
[7] Um oficial da Armada (José Eduardo de Macedo Soares). *Política versus Marinha*. S/l; s/ed.; 1911(?).
[8] Idem, pp. 75-76.
[9] Idem, pp. 85-86.

projeto de reaparelhamento naval. Contudo, ela continuou na Marinha de Guerra oferecendo "a mais propícia cultura do vício e do crime".[10]

Não foi difícil para José Eduardo Macedo Soares sair dessas conclusões e chegar à defesa do castigo corporal. Sem demonstrar preocupação com a imprensa — afinal, escrevia sob a capa do anonimato mas assinava como um "oficial", representando a classe dos "superiores" —, o autor defendia que o castigo corporal antes de tudo era uma "necessidade", uma forma de combater tantos marinheiros "viciosos" nos conveses e porões das embarcações. Por isso, José Eduardo indignava-se com políticos que durante a revolta criticaram os oficiais pela prática de castigos "desumanos", que lembravam a escravidão, e finalmente por terem anistiado os assassinos de Batista das Neves e outros "briosos" oficiais que tombaram cumprindo seus deveres em nome da ordem e da disciplina. Assim, ele expunha todo preconceito racial e imediatismo explicativo em poucas linhas, como um duro decreto:

> A oficialidade da marinha sempre foi, ao menos, uma parte das mais escolhidas da alta sociedade do Brasil; porque ela merecerá menos crédito quando afirma a imprescindível necessidade do castigo do que indignos políticos que advogam os próprios inconscientes interesses explorando uma falsa piedade pelo negro boçal que mata e rouba? Modificai a situação das guarnições: é o dever da política que legisla e do governo e depois dai largas ao humanitarismo. Enquanto a guarnição for o esgoto da sociedade, a disciplina, a ordem e a segurança têm os seus direitos e a chibata o seu lugar.[11]

Indisciplinas e castigos a bordo

Podemos começar com as indisciplinas que mais irritavam os oficiais. Que situações levavam o comandante a pôr a espada na cintura para sentenciar um castigo de chibata? Por que o tal "efeito" se tornava necessário? Que comportamento disciplinar o comandante gostaria de ver em todo marinheiro e demais subordinados? Embora sejam perguntas amplas, cujas respostas poderiam variar de comandante para comandante, há possibilidade de encontrarmos os pontos nevrálgicos que criavam animosidade entre oficiais e marinheiros. O quotidiano dos vasos de guerra parecia tão difícil, que levou os oficiais a manterem uma queda de braço com os sucessivos governos do Império e da

[10] Idem, p. 86.
[11] Idem, p. 90.

República, durante as últimas décadas do século XIX e a primeira do XX, em defesa dos castigos corporais.

Sem dúvida, os principais problemas encontravam-se a bordo. Afinal, caso aquelas fainas (limpeza das macas, do convés, das ferramentas, das latrinas, dos reservatórios de água etc.), as compras diárias e demais serviços não fossem realizados, o comandante estaria deixando de zelar pela manutenção de um bem público, pertencente à fazenda nacional, podendo ele mesmo ser punido por um oficial mais graduado e antigo que ele. Por isso mesmo, havia grande preocupação em conservar o navio em ótimo estado e exigir da guarnição total atenção às normas, respeito aos oficiais, cumprimento dos serviços e submissão à disciplina. Para a maior parte dos comandantes, não havia como se deixar levar pela benevolência quando uma falta disciplinar ocorria: permitir um ato como este desacompanhado de reprimenda e correção era o mesmo que iniciar o processo de desmoralização do poder do oficialato, situação perigosíssima para quem ostentava cargo tão alto e recheado de tanta responsabilidade. Mas havia muitos marinheiros que não aprendiam ou esqueciam essas obrigações...

Avelino Bispo de Olinda era um destes, e sempre esquecia o previsto nos regimentos das unidades navais por que passava.[12] Já na Escola de Aprendizes Marinheiros da Paraíba, de onde era natural, se meteu diversas vezes no jogo a dinheiro e, sempre que flagrado por seus superiores, tinha seus vencimentos descontados. Já quando marinheiro, em agosto de 1888, investiu contra um seu camarada com a navalha desembainhada, sendo detido por seus colegas. Algo que o comandante decidiu punir com 5 dias de prisão solitária, alimentando-se somente de pão e água. Aproximadamente três anos depois, em março de 1890, parece que Avelino já se esquecera da terrível sensação que era estar na solitária, e desrespeitou o oficial de quarto, falta gravíssima nos códigos disciplinares. Vinte dias de prisão foi a punição decretada pelo comandante. Três meses depois, em junho de 1890, lançou ao mar um saco de dormir de um seu camarada, o que imediatamente foi punido com maior severidade; afinal, se aquele castigo de 1888 tivera maior efeito que os dois últimos, havia-se então de aumentar a dose para sua correção. Não consegui descobrir se ele realmente sofreu o castigo de chibata, mas durante 30 dias ele havia de ficar detido no

[12] AN. — CGM. Processo 1914: *Avelino Bispo de Olinda.* Cx 13190, ano 1893. Tudo que vai escrito daqui por diante está na Cópia da caderneta do livro de socorros deste marinheiro, inclusa no processo. O mesmo vale para outras histórias relatadas a seguir, com base nos processos crime do Arquivo Nacional.

navio, e para a pena imposta, reservava-se 25 pancadas. Mas o resultado do castigo parece não ter sido dos mais eficazes: em novembro de 1890, flagraram-no jogando a dinheiro, não compareceu à chamada para assumir o serviço e novamente tentou agredir um camarada com uma navalha. Foi castigado duramente: prisão a ferros e chibata.

Nove meses depois, começou a ter histórias de embriaguez registradas em sua caderneta. Em agosto e setembro de 1891 apareceu zonzo pelo álcool — sempre que saía no barco das compras, parece que ele tomava umas doses de aguardente numa casa de bebidas, enquanto aguardava seus colegas chegarem com os produtos. Ao retornar a bordo, via-se que o seu estado era de total embriaguez, sendo que uma vez o português dono de um quiosque foi reclamar com o oficial de que Avelino subtraíra-lhe uma garrafa de aguardente. Depois disso ainda se meteu com dois colegas em ocasiões diferentes procurando feri-los com punhal; ele parecia gostar de ameaçar com navalha. Como se pode notar, Avelino não se deixava intimidar totalmente pelo receio de ser castigado; se tivesse vontade de realizar algo para si, esquecia-se das normas militares e concretizava o que passava por sua cabeça.

Em 1893, contudo, essas tentativas de navalhar seus colegas finalmente passaram dos limites, e foi condenado pelo Conselho de Guerra a cumprir a pena de um ano de prisão com trabalho no presídio da ilha das Cobras... Ele havia perfurado o marinheiro Patrício José da Silva, como consta dos autos. Segundo o oficial de quarto, na parte acusatória,

> o marinheiro Avelino fora a terra com licença não tendo regressado no dia seguinte. Indo à terra com licença no dia 3 o marinheiro Patrício José da Silva, observei-lhe que se encontrasse em terra ao seu companheiro Avelino Bispo de Olinda fizesse com que o mesmo viesse para bordo, porque a sua demora em terra estava prejudicando a outras praças que se achavam privadas de licença. Às 4h30 da tarde [...] indo a terra em serviço a chalana deste navio percebeu sua guarnição que próximo à praia achavam-se em luta corporal os marinheiros Patrício e Bispo de Olinda, correndo a citada guarnição em auxílio daquele. Nesse momento viram essas praças que o marinheiro Bispo havia dado uma facada no marinheiro Patrício [...] Pouco depois efetuou-se a prisão do criminoso que conduzido para bordo desta canhoeira foi posto em dois ferros e algemado. O criminoso que se achava um pouco embriagado declarou que atirara a faca no rio [...]

Avelino fizera tudo o que os oficiais comandantes não toleravam. Quando não era ele mesmo quem deixava de efetuar um serviço da faina diária, indiretamente acabava por tirar outros colegas das funções. Ao convidá-los para o jogo a dinheiro ou

para bebericar uns goles de aguardente, Avelino levava seus colegas a largarem as vassouras que varriam o convés, os pincéis que lambuzavam de tinta o casco do navio, a flanela que lustrava as espadas dos oficiais, as mãos que preparavam o almoço. Além disso, quando Avelino não respondia a qualquer uma das chamadas feitas durante o dia, trazia incômodos à boa marcha do serviço. O oficial de quarto ou sargento responsável pela distribuição das fainas tinham de deslocar alguns marinheiros para procurar Avelino, fazendo todo o restante da guarnição permanecer formada a espera do faltoso. Aí, somente quando ele chegava — às vezes de forma bisonha, sem interesse e mais comportamentos detestados por oficiais — era que se retomava a divisão dos serviços, distribuindo um grupo para a limpeza do convés, dos porões, outro para o barco das compras e vai por aí afora. Avelino ao não responder a chamada atrasava todo o serviço. Isso até poderia ser relevado uma vez, mas depois, com a sucessão de faltas, possivelmente a reclamação chegaria aos ouvidos do comandante. Daí para frente, a chibata poderia entrar em ação.

Também quando Avelino discutia ou brigava com um seu colega, ele acabava por atrapalhar os serviços de todos. Afinal, uma confusão como aquela terminava por quebrar a rotina de um navio, pois todos os marinheiros deveriam parar o que estavam realizando a fim de presenciar os altercantes, ajudar a separá-los e a prendê-los. Nenhum oficial chamaria a atenção do restante da guarnição por ter parado as suas fainas. Era como se aquela irritante monotonia fosse quebrada e esquecida por segundos ou pelo tempo em que durasse a confusão, pois todas as atenções estariam direcionadas para ela. No lugar da monotonia e do trabalho surgia a liberdade, que permitia ao marinheiro largar a vassoura para empenhar-se em ouvir, participar e discutir todas aquelas novidades patrocinadas por Avelino. Finalmente, a guarnição punha-se a comentar o que ocorrera e apostar na definição da sentença do comandante. Uma confusão como aquela realmente atrapalhava as fainas necessárias num navio, e punha o comandante em posição desconfortável. Ele era o primeiro responsável pelo bom andamento da unidade, que estava sob seu comando.

Por isso mesmo, os comandantes não titubeavam ante um caso de indisciplina como esse: atrapalhar o serviço, atrasá-lo ou realizá-lo de forma desleixada era uma forma de atingir o comandante. Além disso, se Avelino perfurasse seus colegas sempre que tivesse alguma diferença a resolver, o comandante perderia homens para a enfermaria ou hospital o que lhe subtrairia um ou mais par de braços para o trabalho —

braços, não esqueçamos, de difícil reposição já que havia falta de voluntários para cobrir os claros das fileiras do Corpo Marinheiros Nacionais. Assim, restava aos oficiais tomarem todo o tipo de cuidado possível com a guarnição e o navio.

Júlio do Nascimento era mais um destes marinheiros que atormentavam a cabeça dos oficiais.[13] Ele era de cor "preta" e pernambucano de Recife. Fora enviado à Escola de Aprendizes Marinheiros daquele estado por intermédio do juiz de órfãos, em novembro de 1898, quando ainda tinha 14 anos de idade. Era um futuro marinheiro que já sabia ler e tocar tambor. Em 1902, aos 18 anos de idade, como previa os novos regulamentos das Escolas, Júlio foi transferido para o Rio de Janeiro, onde havia de assentar praça e assumir o posto de grumete. Contudo, logo após iniciar a vida marítima, ele começou a ter problemas disciplinares, vendo-se obrigado a enfrentar os métodos de disciplina impostos pelos oficiais comandantes.

Júlio reincidia corriqueiramente em suas faltas disciplinares. Para termos uma pequena amostra da sua carreira e do seu comportamento disciplinar, basta dizer que entre 1903 e 1908 ele foi castigado de duas a dez vezes por semestre! Ele poderia recusar-se a remar o escaler que fazia a ligação entre o navio e o porto, a limpar as ferramentas que usara em serviço, a assumir o posto na guarda e ainda jogar objetos no sargento, a vigiar o barco das compras preferindo passear pela localidade, a realizar a faxina das macas refugiando-se no porão para dormir, a lavar o convés como ordenado, a cumprir as ordens do oficial de quarto e mais dezenas de outras faltas ao serviço.

Mesmo entre os colegas ele deveria ser mal visto; afinal, poucos oficiais e sargentos gostariam de ter um indivíduo de difícil conduta tal qual Júlio. Assim como Avelino, Júlio andava a subtrair pertencentes que não eram seus e poderia "tirar do saco do seu companheiro um par de sapatos", pegar uma "calça de flanela e ter minutos antes apanhado dinheiro de outro companheiro", roubar "a quantia de 15 mil réis" de um seu colega, e mais e mais pequenos roubos de peças de uniforme, alimentos variados, peças como relógio etc. Ele parecia estar sempre querendo aumentar a renda mensal com o produto do roubo, pois certa vez foi encontrado vendendo "diversas peças de uniformes pertencente a outro marinheiro". Mas ele estava pronto para tudo, e parecia ser bom de briga. Caso alguém quisesse partir para a luta física, era só tentar pois Júlio enfrentou diversos companheiros usando as mãos, garfos, navalha ou o que encontrasse pela sua

[13] SDM — Filme n.º 266/ seção A: "Vigésimo segundo livro dos sargentos, cabos e marinheiros, referente ao período de 1892 a 1911, classificado no Arquivo da Marinha sob o n.º 46522". Todos os dados foram extraídos das folhas 1, 2, 3, 4, 7 e 30 do referido livro.

frente. Certa vez, em 6 de fevereiro de 1904, Júlio pegou sua maca de dormir e mais peças e as arremessou sobre dois companheiros seus, que caíram ao mar. E finalmente, Júlio do Nascimento também poderia ser encontrado jogando dados na loteria.

Os oficiais comandantes o castigavam com duas e até oito horas de golilha, prisão rigorosa a pão e água entre dois e cinco dias, detenção no navio sem poder pisar em terra por 30 dias e solitária também entre três e cinco dias. Contudo, a partir de um determinado momento, a chibata passou a ser utilizada de forma indiscriminada para faltas que anteriormente se castigava com penas mais leves (golilha, prisão a ferros) — como se os remédios, vamos dizer, mais "brandos" não surtissem o efeito esperado pelo disciplinador. O comandante começou a aumentar as penas, e chegou ao teto de 50 pancadas de chibata num mesmo dia. Ou seja, se Julio do Nascimento dava provas sobejas do seu desacerto com o sistema militar, os oficiais comandantes continuavam procurando corrigi-lo com castigos cada vez mais fortes, chegando a ponto de ultrapassar o limite de 25 pancadas estipuladas pelos regimentos disciplinares da Marinha.[14] Julio do Nascimento chegou a tentar a deserção, em fevereiro de 1906, mas foi capturado por um cabo. Na ausência da possibilidade de expulsão e mesmo pela falta de voluntários, os oficiais acreditavam corriqueiramente na praxe do castigo corporal e cometiam atos impedidos até mesmo pelos terríveis regimentos disciplinares, alcançando níveis de extrema crueldade.

Conclusão

Após a revolta da Chibata, de novembro e dezembro de 1910, a bordo dos "orgulhos nacionais", *Minas Gerais e São Paulo*, a cidade e seus moradores conseguiram dormir em paz. O que havia de alvissareiro tornou-se frustração e vergonha para muitas pessoas ligadas à Marinha: marinheiros foram expulsos, presos, torturados e assassinados por asfixia ou fuzilamento.

Durante o movimento, os revoltosos enviaram carta ao presidente descrevendo suas frustrações e as medidas que o governo deveria tomar para melhorar o serviço a bordo. Nesse projeto havia o olhar e a experiência de um grupo de homens conscientes das suas realidades, muito mal conhecidas pelos oficiais. Procuravam, literalmente,

[14] Para maiores informações sobre os regimentos, veja, Álvaro Pereira do Nascimento. *A ressaca da marujada*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001, Cap. 1.

apresentar o ponto de vista deles quanto em relação à transformação por que passava a Marinha naqueles dias. Os marinheiros eram homens, e não máquinas.

O sobre-trabalho a bordo, os baixos salários, a alimentação ruim, os castigos corporais e a existência de oficiais cruéis tornavam a realidade deles uma desagradável experiência, por mais que eles estivessem orgulhosos com a compra dos novos navios. Havia marinheiros indisciplinados a bordo, que se tornavam violentos com todos, do mais alto oficial até o grumete. Os que se revoltaram sabiam disso, e na mesma carta endereçada ao presidente incluíram "educação" para os indisciplinados, algo necessário com as mudanças na Marinha e, certamente, de melhor resultados que castigos corporais.

Faltava, realmente, um olhar mais preciso das autoridades da Marinha sobre os postos mais baixos das fileiras. Estava embaçado por preconceitos raciais, culturais e de condição social, que impediam observar as diferenças entre os marinheiros, assim como as aspirações, esperanças, frustrações e desejos daqueles homens, mormente recrutados à força ou levados por pais, tutores e mesmo juízes de órfãos para as escolas de aprendizes distribuídas pelo país.

A realidade dos marinheiros mudou após a revolta. A criação de um novo código militar no qual inexistia castigos físicos é um bom exemplo disso. Quanto aos navios, esses foram sendo ultrapassados por outras marinhas e a conservação dos mesmos piorou com a passagem do tempo. Os avanços tecnológicos daquelas velhas armas de guerra já não exigiam tanto dos marinheiros da década de 1950.

Para um velho ex-marinheiro, o *Minas Gerais* ainda permanecia vivo. Em 1954, na véspera de ser rebocado para uma sucata, João Cândido remou num pequeno barco para beijar o antigo *dreadnought* numa comovente despedida de companheiros. Parceiros de uma grande batalha, eles cravaram seus nomes na história do país, naquele ano de 1910. Os tiros que vararam os céus da Capital Federal da República revelaram que os marinheiros eram muito mais que homens rudes e indisciplinados: mostraram-se corajosos, justos e conscientes de como poderiam construir melhores dias na remodelada Armada Nacional.