

EUGENIA NA MARINHA IMPERIAL BRASILEIRA (1822-1910)

SAULO ALVARO DE MELLO¹

As concepções eugênicas e aristocráticas da oficialidade da Marinha Imperial dilatavam-se no mar, como reflexo do regime escravista. A Marinha Imperial Brasileira no momento de sua criação e formação de seus quadros, em alguns aspectos, se assemelhava aos *cavalheiros e tarpaulins*, na composição de suas fileiras. Os quadros subalternos da Armada eram formados pela *escória social dos portos*, muitos recolhidos após o *toque de aragão*. Já a oficialidade, provinha de grandes famílias de proprietários de terras, cuja mentalidade aristocrática reproduzia os mesmos preconceitos senhoriais. Castigos e humilhações eram aplicados a marinhagem, tornando-se um microcosmo da sociedade escravista a que estava vinculada. Desvelar conflitos e resistências na Marinha Imperial é um dos objetivos do texto em tela

A Marinha Nacional reproduzia um sistema de recrutamento como nos tempos dos *Cavalheiros e Tarpaulins*, descrito por Norbert Elias em seu texto *Estudos sobre a Gênese da Profissão Naval: cavalheiros e tarpaulins* (ELIAS, 2001). Elias refere-se à Inglaterra dos séculos 16 e 17, onde as forças que antes lutavam tanto em terra como no mar, se dividiram em dois ramos militares distintos: as forças terrestres e as forças navais.

Dentro das forças navais, ocorreu gradativamente uma especialização, uma frota comercial, e outra militar. A profissão naval se especializou, os oficiais navais queriam ser vistos como cavalheiros, líderes que comandavam homens. Esperava-se que soubessem línguas estrangeiras, que agissem como representantes de seu país, com certa dose de diplomacia, educação e civilidade, “[...] um oficial da velha Marinha [Inglesa] tinha que reunir algumas das qualidades de um artesão experiente e de um cavalheiro militar” (ELIAS, 2001:4). Esses cavalheiros eram oriundos da nobreza, pequena nobreza fundiária, cavalheiros empobrecidos que viam na profissão naval uma possibilidade de restaurar sua fortuna. Esses homens, quando a bordo dos navios, faziam de tudo para continuar tendo o estilo de vida ao qual estavam acostumados, assumindo em relação à maruja, atitudes de superioridade.

¹ Mestre em História/UFGD. sauloamello@yahoo.com.br

Entretanto, as forças navais necessitavam de homens que dominassem todas as técnicas de marinharia, e não apenas *cavalheiros*. Dessa forma, dois grupos de pessoas bem diferentes, foram obrigados a conviver num mesmo espaço, que unidos pela condução das embarcações, tentavam preservar, em sua nova relação, seu modo de vida e os padrões aos quais estavam acostumados – os *cavalheiros* e os *tarraulins*².

Os comandantes-marujos (*tarraulins*) eram geralmente homens das classes baixas e médias urbanas, conforme descreveu Elias: “[...] Assim a divisão feita no século 17 entre capitães-cavalheiros e capitães-marujos na Marinha era equivalente àquela feita na sociedade como um todo entre homens de classe e homens de origem humilde” (ELIAS, 2001: 9). Elias ressalta, que nem todos os *tarraulins*, provinham das camadas mais humildes, muitos eram filhos de comerciantes prósperos, que viam na marinha, a chance de se tornarem comandantes de navio.

A Marinha Brasileira, no momento de sua criação, e formação de seus quadros, em alguns aspectos, se assemelhou aos *cavalheiros* e *tarraulins* na composição de suas fileiras. Para Mario Maestri, os quadros subalternos da Armada eram formados de pequenos delinquentes, desempregados, filhos tidos como rebeldes. Os quase miseráveis eram canalizados, não sem resistência, para os vasos de guerra. Inúmeros registros oficiais destacaram a reação deste segmento subalternizado às ações das autoridades imperiais. O Almirante Juvenal Greenhalgh, destacou peças criminais de ocorrências, elaboradas pelas chefaturas de polícia. Estas revelavam operações de recrutamento forçado, realizadas às altas horas da noite, após o sinal de recolher ou do célebre *toque de Aragão*³:

Sou a dizer a V. Excia., este homem veio preso em uma leva para a Maruja do largo do Paço sendo todos achados pelas duas horas da noite, naquele lugar, e remetidos pelo Oficial de Semana; e por me parecer que era muito alheio, de um bom criado o ser achado a semelhantes horas, fora de casa de seu amo, não quis anuir a súplica que me fez, razão pelo que foi para a presiganga (GREENHALGH, 1951: 84).

² *Tarraulin*" [no original], lona alcatroada, era naquela época o que se podia chamar de capa do marujo comum. Tinha vários usos. Podia ser empregada como cobertura durante a noite; podia proteger do sol e do vento ou servir como capa de chuva. Assim, de nome daquilo que usavam como vestimenta, "*tarraulin*" [lona] tornou-se a alcunha dos marujos.

³ O toque de Aragão refere-se ao tilintar dos sinos da igreja de São Francisco de Paula, no Rio de Janeiro. Após o referido toque ficava proibida permanência de escravos e indivíduos subalternos na rua, sem justificativa plausível.

As patrulhas recolhiam na presiganga, navio que servia de prisão, os presos oriundos das cercanias urbanas e com habilidades distintas. Dentre os “*vadios*” recolhidos pelas autoridades, os carpinteiros de machado, calafates e tanoeiros eram as categorias de operários que tinham ressalvas especiais. Os trabalhadores dos arsenais eram classificados como mandadores, oficiais, mancebos e aprendizes, os quais desempenhavam profissões diversas: Carpinteiro de machado, carpinteiro de casas ou de obras branca, carpinteiro de lagarto, serrador, calafete, ferreiro de forja, ferreiro de lima, ferreiro de fundição de cobre, tanoeiro, poleeiro, cavoqueiro, bandeireiro, pintor, funileiro, canteiro, pedreiro e tecelão. Greenhalgh lembra que os trabalhos da Casa das Velas e Armazém do Aparelho (que aparelhava os cabos) eram executados por marinheiros. Os serviços mais pesados eram realizados por serventes, representados por trabalhadores escravizados e outros segmentos subalternizados capturados e alojados na presiganga.

Já a oficialidade, provinha de grandes famílias de proprietários de terras, cuja mentalidade aristocrática reproduzia os mesmos preconceitos senhoriais, aplicando castigos físicos e humilhações a marinhagem (MAESTRI, 1986), tornando-se um microcosmo da sociedade escravista a que estava vinculada (GUIZELIN, 2006). Cabe ressaltar, que durante as Guerras da Independência, portanto no período de formação do núcleo primário da Marinha Brasileira, na impossibilidade de se confiar nos oficiais portugueses, a oficialidade era formada por oficiais estrangeiros, contratados para defender a causa brasileira (ARIAS NETO, 2006:4-7).

Os quadros da Marinha Brasileira, de origem social tão diferente, agravados pelo sistema de recrutamento e castigos físicos, geravam conflitos, às vezes violentos, qualificados como indisciplina pelas autoridades navais. O Relatório do Ministro da Marinha, José Joaquim Rodrigues Torres, caracterizava a indisciplina como fruto da heterogeneidade do pessoal naval: “O desleixo e a insubordinação têm-se também desgraçadamente insinuado a nossa Marinha Militar: a causa disso ninguém ignora; quanto cumpre que este espírito insidioso seja completamente extirpado de bordo de nossos navios” (RMM, 1831: 5).

Dada às condições a que eram submetidos os marinheiros, infere-se das palavras do Ministro da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, que o *espírito insidioso* deveria ser extirpado a golpes de chibata, aliás, causa da Revolta de 1910. Este

espírito insidioso refletia a resistência ao *modus operandi* da Marinha Imperial em relação à marinhagem.

Essas regras disciplinares, alicerçadas nos castigos físicos, perduraram sem mudanças por muito tempo, mesmo nas primeiras décadas da República. O Regimento Provisional para o Serviço e Disciplina das Esquadras e Navios da Armada Real, aprovado em 1796, sofreu algumas modificações em 1825, 1861 e 1873, mas não foi abolida a prática dos castigos corporais. Através do Aviso n.3, de três de janeiro de 1873, o Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, declarou que o castigo corporal por pancadas devia ser aplicado aos sentenciados por comportamento incorrigível. A exceção prevista no referido Aviso, se aplicava às *praças pret* condecoradas com a Ordem da Rosa (CAMINHA, 2002).

O conceito de comportamento incorrigível das *praças pret* ficava a cargo dos Comandantes. Procedimentos como andar de cabeça erguida e olhar nos olhos de seu oficial superior podia ser interpretado como conduta *incorrigível*. A fim de punir essas *incorrecções*, o Decreto 8898, de três de março de 1883, estabelecia duas tabelas. A primeira enumerava os tipos de castigos a serem aplicados; a segunda listava os tipos de faltas acompanhados das penas traduzidas em números de chibatadas.

Tão violento quanto os castigos corporais, era o recrutamento da marinhagem. Nesse sentido, apontam as reflexões de Rosângela Maria da Silva: “[...] As necessidades da Marinha para guarnecer os navios de marinheiros e soldados, e a falta de homens que se alistavam voluntariamente, resultaram no aproveitamento de indivíduos indesejosos à sociedade” (SILVA, 2006: 53). Numa sociedade elitista e escravocrata, os trabalhadores escravizados, colonos, caboclos, prisioneiros e mendigos, forçadamente recrutados, certamente se enquadrariam nessa categoria.

No Rio de Janeiro, o recrutamento se fazia entre os marinheiros dos navios mercantes nacionais que se encontravam no porto, nos logradouros públicos e em outros locais da cidade. Desses locais arrebanhavam-se marginais, vadios ou criminosos que neles perambulavam: “[...] Sendo muito pequeno o número dos que, voluntariamente, se apresentam para servir a Marinha, era o recrutamento forçado, praticamente, a única fonte de onde provinham os marinheiros e também os soldados do Corpo de Artilharia da Marinha” (CAMINHA, 2002: 46). Cabe ressaltar, que estes homens considerados

marginais, estavam excluídos da sociedade por razões econômicas, e não pura e simples vadiagem.

Trabalhadores escravizados também eram recrutados para a Marinha Imperial. No Arsenal de Marinha de Mato Grosso, mesmo os cativos que se encontravam cumprindo pena no Arsenal de Marinha de Cuiabá, eram recrutados para serviços nas Barcas Canhoneiras. Exemplo desta prática pode ser confirmado no ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Ricardo José Gomes Jardim, ao Comandante das Barcas Canhoneiras e Diretor do Trem Naval.

Tendo o Governo Imperial expedido ordem a Intendência da Marinha da Corte, a fim de comprar e passar para o domínio da nação, o escravo Hanibal, que fora sentenciado e se acha servindo no Arsenal da Marinha dessa província como foi comunicada a essa presidência em Aviso de 14 de julho último [1846] [...] ⁴.

Embora nos arsenais praticasse o recrutamento indistintamente, havia algumas restrições em relação aos negros escravizados e milicianos, conforme evidenciam alguns documentos oriundos das inspetorias de polícia citados por Juvenal Greenhalgh:

V. Exa. Verá pela inclusa conta que me dá o Comandante da Nau Príncipe Real o número de Marinhagem que foi recrutado, na noite de 19 para 20 do corrente [1814], por aquela Nau, acrescento 50 praças mais, que foram apreendidas por este Arsenal. Do total deste número tem sido já soltos, os que têm mostrado legalmente, serem milicianos e escravos (GREENHALGH, 1951:85).

Sobre a restrição aos trabalhadores escravizados, há registros oficiais⁵ recomendando a admissão apenas de pessoas livres como aprendizes no ofício de calafete do Arsenal da Marinha de Mato Grosso. O Regulamento para o Arsenal e as Barcas Canhoneiras no artigo 6º, autorizava ao Inspetor admitir serventes para os mais diversos trabalhos, “[...] com a condição, porém que escolha para estes empregos pessoas livres [...]” ⁶. Determinação essa, conforme observado, tornou-se letra morta

⁴ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, ao Comandante das Barcas Canhoneiras e Diretor do Trem Naval. Cuiabá, 23 de novembro de 1846. APMT. Livro 90 - Registro de Correspondência entre a Presidência e os comandos militares.

⁵ Aviso do Ministério da Marinha ao Presidente da Província de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 14 de julho de 1846. APMT. Livro 71 – Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

⁶ Regulamento para o Arsenal e as Barcas Canhoneiras. APMT. Livro de Registro das Portarias e ordens expedidas pelo Presidente da Província (1826-7). p. 112-119.

diante do vasto repertório de documentos pontuando a presença do negro escravizado nos arsenais do Império.

A Constituição de 1824 foi omissa em relação à necessidade do recrutamento forçado, inclusive de trabalhadores escravizados. A Carta Magna elaborada no Primeiro Império⁷ fazia apenas uma alusão geral, de que todos deveriam contribuir para a defesa da nação, conforme Artigo 145. “Todos os brasileiros são obrigados a pegar em armas, para sustentar a independência, e integridade do Império, e defendê-lo de seus inimigos externos, ou internos”⁸.

A partir da circunstância disposta na legislação do Império do Brasil, tornou-se visível, após a proibição do tráfico em 1831, a figura do *escravo da nação*, caracterizado para ser empregado, por contrato de alguns anos, em obras do governo. Grande parte destes trabalhadores escravizados foi introduzida de forma ilegal nos domínios imperiais. Entretanto, a historiadora Alinnie Silvestre Moreira destacou que os *africanos livres* faziam parte dessa categoria de escravos, e já eram classificados nas resoluções e demais determinações legais da Convenção⁹ de 1817 (MOREIRA, 2005: 22-30). Pela Convenção de 1817 o tráfico de africanos tornava-se ilícito e a *carga* apreendida devia ser reenviada à África: “[...] Até que isso acontecesse, [os africanos] deveriam prestar serviços no país que os capturou, pelo tempo de 14 anos” (SANTOS, 2007: 8).

A intensa fiscalização empreendida pelas fragatas inglesas ainda era inversamente proporcional à voracidade de lucros dos traficantes, que praticavam crueldades sem limites, conforme lembra Greenhalgh: “Cenas de horríveis atrocidades foram acarretadas por essa fiscalização. Os capitães negreiros, quando avistavam um navio de guerra inglês, botavam ao mar a carga de pretos [...]” (GREENHALGH, 1968: 178). Uma vez apreendidos, ficavam sob a tutela do governo, sendo, portanto utilizados nas instituições militares, entre elas nos Arsenais (SALLES, 1990: 66). Apesar da letra

⁷ Coleção de Leis do Império do Brasil 1850-1888. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.

⁸ *Ibidem*.

⁹ A Convenção de 1817 foi assinada pelo governo inglês e português. Nas resoluções da Convenção foram adicionados artigos ao Tratado de 1815, que proibiu o tráfico de escravos ao norte do Equador, o ajuste bilateral de 1817. Este ajuste previa o direito de visita recíproco da Marinha de Guerra de ambas as nações e a formação de tribunais mistos (comissões) para julgar os traficantes que ignorassem a determinação do Tratado de 1815.

do Tratado determinar que os referidos pretos fossem repatriados para o continente negro, essa operação raramente era levada a cabo graças ao dispêndio que causava.

Havia controvérsias entre os variados setores da Marinha a respeito da utilização da mão-de-obra escravizada em serviços indispensáveis. Segundo Greenhalgh alguns inspetores defendiam sua utilização, a fim de atribuir-lhes o trabalho mais penoso, na impossibilidade de recrutar a marinhagem composta do homem livre pobre. Ainda para Greenhalgh, “Era ao Arsenal [do Rio de Janeiro] que se recolhiam os africanos livres destinados à Marinha, para depois serem distribuídos a outras repartições” (GREENHALGH, 1968:181).

Apesar das considerações de utilidade dos *escravos da nação*, recrutados para o trabalho no Arsenal de Marinha de Mato Grosso, o Ministro da Marinha, Manoel Antônio Duarte de Azevedo, solicitava informações ao Presidente da Província de Mato Grosso.

Com a maior brevidade, cumpre Vossa Excelência informar a esta Secretaria de Estado os seguintes quesitos. 1º Se, além dos cinco escravos da nação, que estão no arsenal de marinha [Mato Grosso] outros existem na província a serviço do Ministério da Marinha que deixassem de ser contemplados, por omissão, no registro oficial, ou por serem filhos de escravas nascidos, depois que aí se acham¹⁰.

Aqueles que defendiam a indispensabilidade dos escravos da nação nos serviços subalternos da Marinha alegavam, sobretudo, a falta de mão de obra livre para substituí-los.

Jorge Prata de Souza observou que para a criação de Corpos Navais, como as Companhias de Imperiais Marinheiros e Aprendizes de Marinheiros, delineou uma política de absorção, instrução e qualificação para o trabalho. Estas instituições tinham por objetivo resolver conflitos existentes na sociedade, sobretudo, referente ao recrutamento forçado. Os Presidentes de Província deveriam contribuir para o preenchimento das vagas. Dessa forma, o problema envolvendo o recrutamento seria extensivo às Províncias (SOUZA, 1998: 37-8).

¹⁰ Aviso do Ministro da Marinha. Rio de Janeiro, 22 de novembro de 1871. APMT. Códice de Avisos Imperiais recebidos dos Ministérios dos Negócios do Império, da Justiça, Estrangeiros, da Marinha e da Fazenda - 1871.

Nesse quadro de dificuldade para o preenchimento das lacunas existentes nas tropas do Império, os operários da Marinha eram recrutados a força por patrulhas policiais e encaminhados aos arsenais.

Como já havia acontecido nas monções cuiabanas durante o passado colonial, os negros remeiros também foram utilizados nas operações de guerra. Da mesma forma, durante o Governo Imperial (1822-1889) depois de adquirir ou recrutar grande quantidade de negros, impôs seu engajamento nas tropas de terra e mar. Entretanto estes guerreiros negros a serviço do Império, mesmo alforriados, não lograram alcançar direitos civis.

Durante a Guerra da Cisplatina e a Guerra do Paraguai as dificuldades de recrutamento aumentaram. Nesse período o Governo Imperial adquiriu grande quantidade de negros para, em troca de sua liberdade, engajá-los nas tropas de terra e mar. Além disso, o recrutamento forçado dos cativos para serem *escravos da nação*, mesmo sem a autorização de seus escravizadores, foi motivo de inúmeras queixas dirigidas ao Estado. Para atender aos reclamantes, o Governo Imperial “compra-lhes a mão-de-obra necessária aos batalhões do Império” (SOUZA, 1996).

A forma de recrutamento compulsório criava dificuldades no preenchimento dos vazios existentes nas tropas do Império. Para preenchê-los, foi baixado um Decreto, em 6 de novembro 1866, estabelecendo liberdade aos *escravos da nação* que servissem na tropa durante a Guerra do Paraguai. Este Decreto serviu também aos interesses e perseguições políticas, conforme observou Francisco Doratioto: “No Brasil, os adversários do governo eram alistados à força, enquanto no teatro de guerra eram destituídos dos postos de comando” (DORATIOTO, 2002: 267). Isto significava, que o alistamento militar atingia os adeptos do partido político contrário àquele que compunha o Gabinete Imperial.

Os cativos também substituíam seus escravizadores, quando convocados para a Guerra. O Vice-Almirante Caminha foi enfático quanto à participação dos trabalhadores escravizados na Campanha do Paraguai. Para Caminha: “foi com eles [os pretos] que [a Marinha] levou a cabo a mais gloriosa e mortífera delas – a Guerra do Paraguai” (CAMINHA, 2002: 47).

Caso exemplar ocorreu em Corumbá, no sul do antigo Mato Grosso, quando o fazendeiro Joaquim José Gomes da Silva, o Barão de Vila Maria, enviou negros escravizados para o Comando Geral de Corumbá a fim de enviá-los ao teatro da Guerra do Paraguai:

[...] o escritor Augusto César Proença, citando um Relatório do Comando Geral e Corumbá feito pelo coronel Carlos Augusto de Oliveira, destacou o esforço do barão em estabelecer um forte foco de resistência, a despeito dos interesses opostos dos comandantes: [...] duzentas espingardas e cartuchame para armar seus camaradas e agregados ao mesmo tempo em que enviava ao Comando Geral de Corumbá 12 escravos por ele alforriados para assentarem praça [...] (CANCIAN, 2008: 95).

Para o Almirante Juvenal Greenhalgh, a colaboração dos trabalhadores escravizados nos principais acontecimentos históricos do Brasil constitui fato quase isolado na História das Américas (GREENHALGH, 1965: 180). Chamar de colaboradores, cativos recrutados a força e obrigados a lutarem por um Regime de Governo que os submetia a mais terrível opressão, é no mínimo paradoxal. Colaborar, com esse regime, significava proteger os interesses, de quem, *defendia com unhas e dentes a escravidão*.

O trabalho escravizado e o recrutamento forçado representaram duas faces de uma mesma moeda. De um lado, o cativo, arrancado do seu lugar de nascimento, segregado, humilhado e transformado em mercadoria. De outro, a maruja, confinada em navios, sujeita a chibatadas, solitária e colocada a ferros, visando sua disciplinarização e a obediência.

Conforme lembra Greenhalgh, não se prescreviam aos escravizados da Marinha os castigos como o tronco, os anjinhos ou o bacalhau: “aplicavam-se aos escravos [...] os mesmos castigos que se davam aos marinheiros e soldados. A chibata era o mais vigoroso deles” (GREENHALGH, 1965, 181). Deserções, crimes e insubordinação de toda ordem manifestavam-se como forma de resistência do segmento subalternizado à forte estrutura de dominação imposta pela Marinha Imperial.

Oficialidade na Marinha Imperial: ‘aristocracia e eugenia’

Estabelecer a paz interna com a formação do Estado Nacional Brasileiro significava a manutenção do Regime Monárquico e sua base de sustentação – o escravismo, e com ele, o afastamento da possibilidade da fragmentação territorial. Nessa lógica, a formação da Marinha Imperial cumpria dupla implicação. A primeira consistia

em manter a Monarquia, e a segunda implicação umbilicalmente refletia a primeira – a manutenção territorial.

Uma das grandes dificuldades da Marinha Imperial era com o quadro de oficiais, pois a política portuguesa havia desestimulado o aproveitamento de brasileiros nos altos cargos da marinha. Esse fato se agravou com a declaração de Independência, pois a maioria dos oficiais era de origem portuguesa, cuja lealdade em relação ao Brasil, era duvidosa. Mesmo com a adesão de noventa e seis oficiais à causa brasileira, o número era insuficiente para comandar os vasos de guerra e as instalações navais, sendo necessário o engajamento de estrangeiros. Até 1838, não havia quantitativo limite de oficiais necessários ao serviço ativo. A incorporação se dava na medida das necessidades.

Para Mario Maestri, o novo papel a ser desempenhado pela Marinha durante o período Imperial no sentido de manter a unidade territorial e a própria Monarquia, explica as concepções eugênicas e aristocráticas dessa força militar. Para Sergio Buarque, estes oficiais provinham de famílias influentes e, muitas vezes da elite senhorial, com grande influência nos meios políticos. Os pais “sabiam que seus filhos, além de poder fazer um curso relativamente suave, teriam oportunidades, nas viagens e nos cruzeiros marítimos, de aprimorar a educação e as maneiras” (HOLANDA, 1997: 342).

As concepções eugênicas e aristocráticas, refletidas na oficialidade da Marinha Imperial, dilatavam-se no mar, portanto no quadro de oficiais superiores de belonaves e dos interesses do grupo que se tornou hegemônico no momento da formação do Estado Nacional. Estes segmentos tornaram-se defensores da ruptura política com Portugal, da permanência do regime monárquico, espelhado no regime escravista.

A Força Naval, formava seus quadros superiores por meio da cooptação política das elites, e os quadros subalternos, através da contratação de estrangeiros, do recrutamento forçado e finalmente, pelo mecanismo compulsório de inserção de grupos de homens livres pobres e libertos nas Escolas de Aprendizes Marinheiros (ARIAS NETO, 2001: 81-115).

A presença de trabalhadores escravizados para suprir a marinhagem reproduzia uma sociedade escravista, em que o trabalho manual ou braçal tinha o signo

da desonra para o segmento branco, e, da violência e discriminação para o negro sob cativo ou mesmo liberto. Aliado a essa questão acoplava-se o sistema de recrutamento anacrônico e violento, envolvendo marinheiros voluntários, contratados, ou recrutados compulsoriamente entre os tripulantes da marinha mercante, desempregados, criminosos e escravizados.

Esta maruja, formadora dos quadros subalternos da Armada, era preenchida pelos setores mais desprotegidos da população. Após o ingresso na marinha, a maruja era submetida a condições degradantes: péssima comida, trabalho estafante e castigos físicos, só podendo dar baixa após doze anos de serviço, aumentados para vinte anos pelo Decreto 1465 de 25 de outubro de 1854. Nestas condições, era evidente a recusa em servir nos navios da marinha Imperial.

Castigos como: chibata, gonilha, palmatória nas nádegas, humilhações, ao ponto de as *praças pré*t não poderem andar de cabeça erguida na frente de seus superiores, eram práticas constantes contra a maruja e expunham as fraturas da Armada Nacional, conforme detalhes descritos na obra *1910: A Revolta dos Marinheiros*. Nessa obra, o historiador Mario Maestri lembra que o período escravista transferiu aos primórdios da República brasileira as concepções eugênicas e aristocráticas da oficialidade monarquista promovendo a abertura de uma fenda entre *superiores* e *inferiores*:

[...] no passado, devido ao desprezo senhorial pelo trabalho manual, a manutenção e manobra dos navios eram efetuadas pelos estratos sociais mais humildes [...] a Marinha Brasileira do Primeiro e do Segundo Império viveu imersa nessa realidade. Parte das tripulações de seus navios era constituída de escravos, senão de populares arrolados à força (MAESTRI, 1986: 24).

Imperiais Marinheiros: pobreza e escravidão

Os Imperiais Marinheiros tiveram pouca visibilidade no discurso da Armada Nacional, graças ao caráter subalternizado e aristocrático da memória coletiva da referida instituição. As reflexões de Michael Pollack sobre memória, esquecimento, silêncios ajudam a entender que na imposição de uma memória elitista, esses segmentos foram esquecidos nos porões dos navios, onde muitas vezes serviram de abrigo em longas viagens, e mesmo de túbulo àqueles que não suportaram a violência a que eram submetidos. Esta submissão foi graças a uma memória coletiva organizada e imposta por uma elite majoritária no poder (POLLAK, 1989: 3-15).

Da mesma forma ocorreu inegável emudecimento historiográfico em torno das particularidades dos marinheiros negros, sobretudo na composição da identidade da nação brasileira, no momento da formação do Estado Nacional. São escassos os estudos que apontam a presença de negros nos Arsenais de Marinha, em geral, e particularmente no Arsenal de Marinha de Mato Grosso.

Para Le Goff, a memória coletiva é peça importante do jogo na luta das forças sociais pelo poder. Tornarem-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes que dominam as sociedades históricas, “Os esquecimentos e os silêncios são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva” (LE GOFF, 1990: 426).

Os contornos do passado passam a ser mais nítidos quando se remove o véu ideológico que encobre a participação das camadas subalternizadas nos principais eventos que conturbaram a vida do país, como as Guerras da Independência, a Guerra do Paraguai e a Revolta dos Marinheiros de 1910.

Com a criação do Corpo de Imperiais Marinheiros, em 1836, e dos Aprendizes Marinheiros, em 1840, a marinhagem passou a ser provida por militares especificamente formados. Ambos os segmentos desempenharam papel indispensável nos serviços de mar e terra da Marinha Imperial. Constituído por jovens pobres as corporações determinavam o ensino de ofício ou ocupação com objetivo de prepará-los para todo o serviço de mar e para o manejo de artilharia, de fuzil e armas, treinamento útil nos combates navais e de terra.

O projeto das autoridades navais era resolver dois problemas essenciais: o recrutamento forçado, motivo de conflitos com a população, e a qualificação de pessoal para operar os navios da armada. O próprio Ministro da Marinha Salvador José Maciel, reconheceu tais conflitos, conforme consta seu relatório datado de 1836: “[...] os recrutamentos, além de serem muito morosos por causa das grandes distâncias, são igualmente retardados pelo modo de fazê-los, chegando os abusos a ponto de se remeterem de lugares remotos, homens com visível incapacidade física, idade avançada, e até pais de família” (SOUZA, 1998: 37-8).

O Decreto Legislativo de quinze de outubro de 1836 fixou as forças de mar para o exercício financeiro de 1837-8. Autorizou também a criação de Companhias de Aprendizes Marinheiros, nas quais seriam escolhidos e preparados jovens desvalidos de

14 a 17 anos de idade para a carreira naval, cabendo à Marinha a instrução primária, aprendizagens nas artes de marinha, artilheiro e fuzileiro. Dessas companhias emergiu a figura do marinheiro, tipo peculiar de trabalhador que atuou em variados tipos de embarcações, convés e portos brasileiros. Observamos que poucos olhares se voltaram para as vivências desses atores sociais e suas histórias, cujas adversidades também fizeram parte da história social do trabalho no Brasil.

Arsenais da Marinha: projeto político de defesa e disciplinarização do trabalho

Durante o Império, as instituições militares de Mato Grosso ainda exerciam função estratégica, mas buscavam a implementação de ingredientes novos para cumprir o projeto modernizador e civilizador do Estado brasileiro, a exemplo dos modelos de Estado erigidos pelas sociedades européias ocidentais, que se caracterizou pelo processo de profissionalização das instituições militares e pela competição generalizada entre nações. A dinamização do comércio como nutriente da nova ordem econômica e social exigiu a organização do pessoal da arte e da faina de navegar. Essa marinhagem precisou ser organizada ou disciplinada dentro da lógica institucional, que por sua vez acompanhava a ordem capitalista.

Para o Brasil, a modernização tratava-se de um ambicioso projeto nacional, porém incompatível com o quadro social e econômico, pautado no trabalho escravizado, na produção agrícola monocultora, dependente do mercado externo, e na propriedade da terra centrada no latifúndio. O campo e as cidades brasileiras eram marcados por profundas contradições. Nesses espaços coexistiam multidões de homens e mulheres marginalizados do processo produtivo agro-exportador.

O sonho de modernização do Estado Brasileiro esbarrava-se nas condições arcaicas das instituições militares, cujas práticas despóticas de disciplina eram fundadas nos castigos físicos. Embora as formas de recrutamento e a utilização de castigos tenham acompanhado os moldes clássicos das monarquias absolutistas, no processo de adestramento e formação da força de trabalho, foram utilizadas as modernas técnicas de disciplinarização, conforme reflexões de José Carlos Barreiro: “Na marinha militar, o marinheiro disciplinado seria vital nas lutas contra os vários movimentos provinciais que retardavam a criação de um Estado unificado” (BARREIRO, 2005: 3).

A nação brasileira recém-inaugurada, juntamente com empresários ligados ao capitalismo em expansão, enfrentou sérios problemas no processo de construção da força de trabalho da Marinha, cujas contradições eram evidentes. Os quadros subalternos eram preenchidos por setores marginalizados socialmente, recrutados à força para servirem nas fileiras da Marinha:

Os pequenos delinquentes, os desempregados, os filhos tidos como rebeldes, os quase miseráveis, eram canalizados para os barcos de guerra. [...] As escolas de aprendizes de marinheiros não eram, também, exceções. Era a polícia encarregada de provê-las de alunos. [...] Uma vez nas fileiras da Marinha, iniciava-se verdadeiro suplício. O trabalho estafante, a paga e a comida insuficientes, uma vida sem diversões livres, tudo pesava sobre o cotidiano do marinheiro, sem perspectivas de alívio. Depois de arrolado, não se podia dar baixa antes de 15 anos. Não era permitido, também, casar-se. Mais angustiante, ainda, eram os castigos servis e a disciplina despótica. O chicote e os castigos físicos, abolidos no segundo dia da República pelo decreto n. 3 de 16 de novembro de 1889, como prática própria à escravidão, foram reintroduzidos, logo mais tarde, devido às pressões da oficialidade (MAESTRI, 1986: 22-3).

Nessa acepção o historiador José Carlos Barreiro desenvolvendo a pesquisa, *O Mar e os Marinheiros: O processo de Trabalho nos Portos e Navios e a Herança Espiritual Oceânica (Brasil, 1780-1850)* lembra que os marinheiros comuns eram oriundos de etnias e nações distintas e que nativos e negros escravizados uniam-se a mestiços e brancos livres e pobres nacionais e estrangeiros dando origem a um segmento popular diversificado no sustentáculo social do navio. No topo dessa pirâmide encontravam-se o capitão e os oficiais de alto e baixo escalão, cabia e eles, neutralizar a força da cultura popular proveniente da base dessa pirâmide.

Para superar o problema a Marinha criou instituições com objetivo de preparar marinheiros comuns e segmentos da elite:

As escolas para a elite formariam os oficiais detentores de postos médios e elevados no interior da instituição. Aos marinheiros, as escolas técnicas encarregar-se-iam de dar uma formação técnica que os habilitasse para as tarefas mais rudes do navio e uma formação moral neutralizadora de sua cultura diversificada e rebelde (BARREIRO, 2005: 3).

As escolas de oficiais tinham objetivo de viabilizar a educação formativa da oficialidade, dispoendo de preceitos disciplinares e de organização pautada na obediência, severidade e regularidade do serviço de bordo. Este aspecto gerou a necessidade de enviar oficiais para serem treinados em Marinhas de países estrangeiros e a fundação de escolas para formação de oficiais.

Para Jose Carlos Barreiro, depois de inúmeras avaliações esta prática foi sendo substituída, passando-se a adotar o emprego de alguns navios em viagem de longo curso para a aprendizagem prática dos oficiais marinheiros. Os Avisos Ministeriais de 14 e 15.06.1867 transferiram a Escola da Marinha para a Fragata Constituição. Fundeada próxima a Ilha das Enxadas e o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, foi preparada para sediar a referida escola. A fragata em tela, serviu como Escola da Marinha, de 01.07.1867 a 16.03.1883, quando a escola foi transferida para a Ilha das Enxadas.

Barreiro delineou também a características da educação formativa do segmento subalternizado da Marinha brasileira:

Avaliava-se que [...] os recrutados eram homens bisonhos, apanhados a esmo, que precisariam ser educados para serem úteis à Marinha Militar. Inicialmente este trabalho foi bastante assistemático, resumindo-se a recolher meninos a bordo para ensiná-los a ler, escrever e manejar armas. Mas logo essa atividade evoluiu para a criação de duas importantes instituições: As Companhias de Aprendizes Artífices e as Companhias de Aprendizes Marinheiros (BARREIRO, 2005: 7).

As Companhias de Aprendizes Artífices recrutavam meninos pobres com objetivo de transformá-los em operários, mestres e contramestres das oficinas dos Arsenais da Marinha. As Companhias de Aprendizes Marinheiros, envolvendo crianças e adolescentes (10-17 anos), buscavam a formação de marinheiros para os navios.

Os aprendizes submetiam-se a uma dura jornada que começava às 5 horas da manhã e encerrava-se às 10 horas da noite. Barreiro lembra que as duas companhias de aprendizes subordinavam os alunos a uma disciplina regular e uniforme e dotar os alunos das características de asseio e subordinação:

Tal educação, oferecida a bordo de navios, deveria permitir aos meninos o menor tempo possível de permanência em terra para que se desviassem das distrações e se libertassem do domínio dos vícios e das paixões. Em meados do século [19], um Comandante Geral da Marinha do Rio, ao solicitar a criação de mais uma Companhia de Aprendizes Marinheiros, apresenta bons resultados ao Ministro da Marinha, quanto à transformação de meninos abandonados em bons marinheiros (BARREIRO, 2005: 6).

Além da aversão dos segmentos marginalizados em sentar praça na Marinha de Guerra, durante o período Imperial e nas primeiras décadas da República, havia a debilidade do Estado brasileiro em arrolar contingentes para serviço militar segundo os moldes dos Estados modernos europeus, pois o Governo Imperial se sujeitava sobremaneira aos poderes provinciais ou locais.

A participação ativa da Marinha Imperial nas guerras contra o domínio português por ocasião da emancipação em relação a Portugal, possibilitou a formação do núcleo inicial da Armada. Nessa formação, se estabeleceram estruturas diversas de poder nos seus quadros e o surgimento dos *cavalheiros* e dos *tarpaulins*. De um lado a oficialidade, o tratamento humilhante e violento dispensado a maruja, de outro, o segmento subalternizado, ensejando as mais diversas formas de resistência ao recrutamento compulsório.

Referências

ARIAS NETO, José Miguel. *A Formação do Estado Nacional e as Forças Armadas*. In: XII Encontro Regional de História – Usos do Passado, 2006, Niterói – ANAIS XII Encontro: Rio de Janeiro: ANPUH-Rio, 2006, v. 1.

BARREIRO, José Carlos. *Os Relatórios do Ministério da Marinha como fontes para a análise da formação da disciplina de trabalho na Marinha do Brasil (1780 – 1850). Patrimônio e Memória*. Assis, SP: UNESP – FCLAs – CEDAP, v.1, n.2, 2005.

CAMINHA, Herick Marques. *Organização do Pessoal na Marinha Imperial*. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, v.3, t, 1, p. 8-32, 2002.

CANCIAN, Elaine. BRAZIL, Maria do Carmo. *O Barão de Vila Maria. Poder, história agrária e memória em Mato Grosso*. In: BORGES, Fernando Tadeu de Miranda; PERARO, Maria Adenir; COSTA, Viviane Gonçalves da. (Org). *Trajetórias de Vida na História*. Cuiabá, MT: Carlini & Caniato e UFMT, 2008.

DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História 1763-1822*. Rio de Janeiro: IBGE, 1951.

_____. *Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História (1822-1889)*. Rio de Janeiro: IBGE, 1965.

GUIZELIN, Gilberto da Silva; ARIAS NETO, José Miguel. *A presença do negro na formação da Marinha de Guerra*. Anais do XVIII Encontro Regional de História – O historiador e seu tempo. ANPUH/SP - UNESP/ASSIS, 24 a 28 de julho de 2006. Cd-rom.

HOLANDA, Sergio Buarque de. (org.). *A Fonda Pretoriana*. In: *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Monárquico: Do Império à República*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. t. II, v. 7, CAP. III, p. 306-47.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas, SP: UNICAMP, 1990.

- MAESTRI, Mario. 1910: A Revolta dos Marinheiros. São Paulo: Global, 1986.
- MENDES, Fábio Faria. *Encargos, privilégios e direitos: o recrutamento militar no Brasil nos séculos XVIII e XIX*. In: CASTRO Celso, IZECKSOHN, Vitor, KRAAY, Hendrik (Org.). *Nova História Militar Brasileira*. Rio de Janeiro: Bom Texto/FGV, 2004.
- MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório do Ministro da Marinha. 1831*. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres. In: Serviço de Documentação da Marinha-RJ.
- MOREIRA, Alinnie Silvestre. *Liberdade tutelada*. Os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela. Serra da Estrela, RJ (1831-1870). Campinas: Universidade Estadual de Campinas/Unicamp, 2005, p. 22-30.
- POLLAK, Michael. *Memória, Esquecimento, Silêncio*. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, v.2, n.3, 1989.
- SALLES, Ricardo. *Guerra do Paraguai: escravidão e cidadania na formação do exército*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.
- SANTOS, Guilherme de Paula Costa. *A convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH)/USP, 2007.
- SILVA, Rosângela Maria da. *O Recrutamento para a Marinha de Guerra do Brasil (1822-1824): Entre dois extremos*. Londrina: UEL, 2006. Monografia de Especialização, Departamento de História, Centro de Letras e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Londrina, 2006.
- SOUZA, Jorge Prata de. *Escravidão ou morte*. Os escravos brasileiros na Guerra do Paraguai. 2 ed. Rio de Janeiro: MAUAD: ADESA, 1996.
- _____. *A mão-de-obra de menores escravos, libertos e livres nas instituições do Império*. In: SOUZA, Jorge Prata de. (org.). *Escravidão: ofícios e liberdade*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado de Rio de Janeiro, 1998.
- VALE, Brian. *A ação da Marinha nas Guerras da Independência*. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 2002b, v.3, t, 1, p. 91-123.