

JOÃO CÂNDIDO, O MESTRE SALA DOS MARES: TRABALHO E COTIDIANO NA VIDA MARÍTIMA DOS MARINHEIROS DA BELLE ÉPOQUE

 Álvaro Pereira Nascimento^{1;2}

Resumo

À luz da análise historiográfica, o artigo narra a incrível trajetória de João Cândido Felisberto, um homem negro nascido no pós-abolição, filho de ex-escravos, que tornou-se líder de uma das maiores revoltas de marinheiros registradas na história mundial, a exemplo da ocorrida a bordo do Encouraçado russo Potenkym, em 1905. Por variadas fontes, observamos e analisamos suas origens, os aprendizados e experiências em quartéis e navios da esquadra, suas viagens nacionais e internacionais, e as aventuras nas diferentes fronteiras e cidades do país. Guiados por uma constituição republicana ainda jovem, os primeiros governos e assembleias viram explodir movimentos sociais e políticos temidos nacionalmente. João Cândido acompanhou a maior parte deles, e teve seu nome registrado na capa dos principais jornais do Brasil e do mundo ao liderar centenas de marinheiros negros contra as péssimas condições de trabalho e os castigos corporais na Marinha de Guerra.

Palavras-chave

João Cândido – vida marítima – marinha de guerra – pós-abolição – biografia.

1 Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Seropédica-RJ, Brasil

2 Doutor em História pela Universidade Estadual de Campinas, Professor de História da UFRRJ e Bolsista de Produtividade do CNPq.

JOÃO CÂNDIDO, THE MESTRE SALA DOS MARES: LABOR AND ROUTINE IN THE MARI- TIME LIFE OF BELLE ÉPOQUE SAILORS

 Álvaro Pereira Nascimento

Abstract

In the light of historiographical analysis, this article focus on spectacular João Cândido Felisberto life, a black man born on the post emancipation period, son of former slaves, and leader of one an of the greatest sailors revolts recorded in world history, the an example of what occurred on board the Russian Battleship Potenkym in 1905. After investigated various sources, we analyzed his origins, his experiences and learning in barracks and battleships, his national and international trips, and his adventures on Brazilian coast and borders. Guided by a recent Republican constitution, the early governors and congress men observed feared social and political national movements in Brazil. João Cândido accompanied most of them, but his name was registered on cover of the main Brazilian and international newspapers, when he lead hundreds of black sailors against the terrible conditions of work and the corporal punishment on Brazilian Navy.

Keywords

João Cândido – navy – maritime life – post-emancipation – biography.

Há vasta quantidade de estudos, filmes, memórias e biografias narrando a vida marítima nas navegações oceânicas da Era Moderna, no comércio de escravos, e nas grandes batalhas navais ocorridas na Europa e nas Américas, entre os séculos XVIII e XX. Somos capazes de nos emocionarmos com a plasticidade das cenas e imaginarmos a tensão do comandante e seus auxiliares durante as batalhas, o desespero de homens e mulheres escravizados(as) em sombrios e sufocantes porões dos tumbeiros - o olhar europeu sobre o outro nos primeiros encontros transoceânicos -.³

Uma das abordagens mais instigantes da historiografia está na investigação das mudanças operadas nas embarcações ao longo do tempo. Percebemos como elas passam a desenvolver maior velocidade, aumentam suas capacidades de suportar e deslocar toneladas, ganham novas máquinas e combustíveis para propulsão, oferecem conforto e segurança aos viajantes e ostentam armamento mais destruidor e preciso.

Proponho aqui realizar uma breve análise destas mudanças, acompanhando o cotidiano de marinheiros e oficiais na passagem de um período marcante para a Marinha de Guerra Brasileira. Embora os arsenais brasileiros tenham construído alguns navios de guerra, eram nos estaleiros europeus da Inglaterra, França e Alemanha que surgiam as maiores inovações possíveis a partir do emprego da luz elétrica, do aço, dos motores a vapor, do ar comprimido, do telégrafo e da refrigeração. Enfim, como foi a chegada destas inovações no Brasil da belle époque?

Na construção dos nossos argumentos, os homens que viveram nestas máquinas de guerra e experimentaram, o vaievem das inovações tecnológicas exigiram espaços nas páginas que se seguem. Acreditamos ser extremamente oportuno contribuirmos para a história

3 Entre outros, veja: MICELLI, Paulo. O ponto onde estamos. São Paulo: Página Aberta, 1994; REDIKER, Marcus. O navio negreiro. São Paulo: Companhia das Letras, 2011; RODRIGUES, Jaime. De costa a costa. São Paulo: Companhia das Letras, 2005; TODOROV, Tzvetan. A conquista da América. São Paulo: Martins Fontes, 1988.

dos negros no período pós-abolição, conteúdo recentemente entendido como crucial ao ensino de História e à própria história social do trabalho. Sendo a Marinha de Guerra repleta de marinheiros negros, no último país a abolir a escravidão nas Américas, decidimos analisar as possibilidades de rapazes filhos de escravizados ou ex-escravizados encontrarem espaços de trabalho na vida militar. Convidamo-los a seguirem conosco a trajetória de João Cândido Felisberto, o principal líder da revolta da Chibata, em 1910: um negro gaúcho nascido de ventre-livre, que assentou praça sobre as cinzas da Revolta da Armada e da Revolução Federalista, viajou por rios, mares e oceanos, enfrentou colegas e oficiais, contraiu doenças, e chefiou, como um almirante, o “almirante negro”, o navio mais poderoso do mundo naquele ano: o encouraçado Minas Gerais.

Assim como o ibo Olaudah Equiano descreveu o horror de ser escravizado, de cortar o oceano num tumbeiro aos 11 anos de idade e de alcançar sua liberdade⁴, a trajetória de João Cândido poderá nos apresentar a realidade enfrentada por um marinheiro negro na belle époque, sob o impacto dos avanços tecnológicos armamentistas, os conflitos ideológicos republicanos e as relações de trabalho na força armada, cujas diferenças sociais e raciais eram explícitas.

Finalmente, não podemos olvidar o contexto de graves crises políticas surgidas na implantação do regime republicano, imposto por meio de um golpe de estado forjado por um grupo de militares⁵. Além de antidemocrático e turbulento, o novo governo foi liderado por homens incapazes de consenso na escolha e implementação de um projeto político que substituísse o Regime Monárquico⁶. Surgiram diferentes reações, boa parte delas sanguinolentas nos estados e

4 REDIKER, Marcus. Op cit., p. 118-140.

5 CASTRO, Celso. A proclamação da República. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000. p. 8-9.

6 LESSA, Renato. A invenção da República no Brasil: da aventura à rotina. In: CARVALHO, Maria Alice R de (Org.) República no Catete. Rio de Janeiro: Museu da República, 2001 e CARVALHO, José Murilo de. A formação das almas. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

Forças Armadas, e afetaram os horizontes de expectativas de oficiais e marinheiros a bordo.

Para onde foram os negros após a escravidão?

João Cândido nasceu num momento bem intenso nas Américas e no mundo. As alterações cada vez mais complexas nos mundos do trabalho também proporcionavam conflitos por rivalidades raciais e nacionalidade (para além das de classe) com a emancipação da mão de obra escravizada e as imigrações de trabalhadores europeus e asiáticos. Enfim, como estas questões reverberaram na vida de um homem negro da virada do século XIX para o XX?

Estas mudanças não haviam impactado os costumes e a rotina da fazenda Coxilha Bonita, município de Rio Pardo, Rio Grande do Sul, onde nasceu João Cândido, em 15 de janeiro de 1880⁷. Ali prevalecia a pecuária extensiva, com alguns poucos escravos e homens livres a manejarem o gado e a transportá-lo por léguas para abate nos matadouros regionais. Os pais de João Cândido eram escravos de Gaspar Simões Pires e de Florinda Cândida de Lima. O senhor era neto e herdeiro de um comerciante açoriano, desembarcado no Brasil em 1755 e enriquecido pelos negócios com São Paulo e a Corte, além de ser gentilmente beneficiado ao receber sesmarias na ocupação do território. Foi destas terras que surgiram as fazendas herdadas pelo neto Gaspar e a capela onde João Cândido foi batizado aos santos óleos, em 1882⁸.

As terras ocupavam regiões em municípios diferentes e todas elas com algum tipo de criação. Na maior propriedade, a de Capivari,

7 Sobre a história da família de João Cândido, veja: NASCIMENTO, Álvaro P. do. Um jovem negro no pós-abolição: do ventre livre à Marina de Guerra. In: CARVALHO, José Murilo de; CAMPOS, Adriana Pereira (Orgs.). Perspectivas da cidadania no Brasil Império. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

8 Arquivo Histórico da Cúria Metropolitana de Porto Alegre - Livro de registro de batismo, Rio Pardo, Livro nº 24, 1881 a 1882, folha 61.

Gaspar Simões Pires tinha 3.760 reses de criar no valor de 15 contos de réis, 32 bois mansos, 250 novilhas, 270 éguas xucras, 550 ovelhas, 113 cavalos. Quando morreu, em 1863, ele também deixou 9 escravos e 12 escravos. Uma delas era Ignácia, com 30 anos,⁹ que viria a ser mãe de João Cândido. Com a morte do senhor, passou ela para as mãos da filha, Maria do Carmo Simões, casada com Firmino José Moreira. Além de Ignácia, a melhor avaliada, calculada em 750\$000 (750 mil réis), Maria do Carmo Simões herdou Caetana, cujo valor somava 250\$000 réis¹⁰, e Narciso, 100\$000 réis¹¹.

Em 1876, morreu a viúva de Gaspar Simões Pires, D. Florinda Cândida de Lima. Seu testamento nos traz a segunda pessoa que mais nos interessa: João Felisberto, o pai de João Cândido¹². João Felisberto trabalhava para D. Florinda na fazenda Coxilha Bonita, campos de Capivari, onde a quantidade de reses, demais animais de criação e a extensão das terras exigiam mão de obra experiente, conhecida e especializada. João Cândido dizia que seu pai fora “tropeiro”¹³, ou seja,

9 Sobre a idade da mãe, é importante mostrar que os senhores não tinham controle ou conhecimento das idades de seus escravos e escravas. Ignácia, em 1863, aparece no inventário de Gaspar Simões Pires classificada com 30 anos. No documento que lhe dá a liberdade, em 1883, ou seja, 20 anos depois, ela tinha 40 anos de idade. Este dado é importante por que nos levaria à duvidosa ideia que João nasceria quando a mãe tinha 42 anos (o que seria possível, mas ela teve mais filhos durante anos após casar-se com o pai de João Cândido). Aqueles proprietários de escravos e, principalmente, os avaliadores de bens que trabalhavam nos cartórios, parece que seguiam o desgaste físico dos corpos e faces dos escravos para classificar e redigir a idade do indivíduo entre os bens. Isso era fundamental para avaliar também o preço: não fazia muita diferença se criança e velho, desses poderia se estipular até a idade correta, mas no caso dos adultos, a aparência da vitalidade tinha efeito sobre o preço de venda e compra do escravo. Para mais detalhes sobre esse período da vida de João Cândido, veja: NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. Um jovem negro no pós-abolição... Op. Cit.

10 FERREIRA, Maria Luci Corrêa. Tributo a João Cândido: o rei do farol da liberdade. Encruzilhada do Sul: [S. n.], 2002. p. 54 -57. Há uma grande possibilidade de Caetana ter sido a primeira filha de Ignácia, como veremos.

11 Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul (APERS): Inventário post mortem, Gaspar Simões Pires. Encruzilhada, Autos 185, Maço 7, estante 21, 1863, f. 23v.

12 APERS: Testamento, Florinda Cândida de Lima. Encruzilhada, Autos 84, Maço 2, estante 121, 1876, f. 1v.

13 MOREL, Edmar. A revolta da chibata. 4. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1986. p. 68.

aquele que viajava comandando gado rumo aos abatedouros e compradores.

No caso da mãe, Ignácia, essa possivelmente trabalhava no serviço doméstico. Não sabemos se realmente foi esse o processo, mas há uma grande possibilidade de João Felisberto ter encontrado Ignácia, quando juntava o gado a ser transportado das fazendas dos Simões Pires para o destino de venda.

Seja como for, a realidade é que ambos se casaram em 28 de junho de 1879, ele livre e ela escrava, aproximadamente três anos após a morte da última senhora de João Felisberto, liberto em 1876. Ele, então, passou a se identificar como João Felisberto Pires e a esposa como Ignácia Cândido Pires. Pires refere-se ao sobrenome da família que fora senhora de João e ainda o era de Ignácia. Cândido possivelmente procedia de D. Florinda Cândido Lima, esposa do falecido Gaspar Simões Pires¹⁴. Ignácia foi alforriada incondicionalmente e “como se livre tivesse nascido” em 9 de fevereiro de 1881, quando João Cândido já somava pouco mais de um ano de idade¹⁵.

Mas o que deveria esperar um ventre livre numa fazenda de criação de gado no interior do Rio Grande do Sul, região sem plantations, na qual a reprodução endógena da escravaria somava mais escravizados que os trazidos do continente africano? Embora fosse de ventre livre, a economia local contava com o emprego destas crianças conforme cresciam, e as determinações da lei de 28 de setembro de 1871

14 Sobre a nomenclatura de ex-escravos e o uso de prenomes para referenciar antepassados e de sobrenomes relativos a senhores e senhoras, veja: WEIMER, Rodrigo de Azevedo. A família dos “Inácios”: herança nominal e memória da escravidão entre descendentes de escravos no litoral do Rio Grande do Sul, Brasil. In: Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 6, 2013, Florianópolis. Anais... Florianópolis: UFSC, 2013. p. 12. Disponível em: <<https://bit.ly/2QI1MVy>>. Acesso em: 14 nov. 2018. Seus “dados apontam para solidariedades horizontais e familiares no ato de nomear. A adoção do sobrenome senhorial não dá conta das relações identitárias tecidas pelos antigos cativos, que transmitiram aos bebês tecnonímicos das gerações antepassadas e prenomes minuciosamente escolhidos em um repertório nominal alimentado por tios, avós e tios-avós, frequentemente escravos”.

15 Arquivo Histórico da Cúria Metropolitana de Porto Alegre: Livro de Notas do Tabelião Joaquim Antonio de Borba Junior, Encruzilhada, livro 7, 1882-1885.

teriam de se adaptar àquela demanda. Pesquisas de Melina Perussatto na região onde nasceu João Cândido mostram que as crianças nascidas de ventre livre foram arroladas em inventários junto com suas mães escravas, e “tinham o valor dos seus serviços avaliados e partilhados” entre senhores e seus herdeiros¹⁶. Ou seja, a liberdade era precarizada por tais medidas e senhores e senhoras envolviam esses pequenos nas atividades laborais comuns. Seria esse o destino de João Cândido?

O processo que emancipou a escravidão gerou situações difíceis enfrentadas por ex-cativos, ventres livres e seus descendentes. Com o racismo existente à época e dependendo da região, as possibilidades de emprego tornaram-se ainda mais escassas a negros que brancos. Esses homens e mulheres e outros milhões de negros já livres participaram de um processo marcante na história do país, que experimentava os mesmos impactos sociais e econômicos ocorridos nas antigas nações escravistas¹⁷. Eram as negociações conflituosas com antigos senhores e mesmo com o Estado em torno das novas formas de trabalho e direitos de cidadania que surgiram com o fim gradativo da escravidão, nas últimas décadas do XIX.

Havia no Brasil formas múltiplas de contratos de trabalho entre patrões e empregados nesse período, sem uma legislação estatal específica que organizasse, fiscalizasse e garantisse direitos e deveres na relação capital-trabalho. Afora os nacionais de todas as cores e origens regionais e étnicas, havia a constante chegada de imigrantes, sobretudo portugueses, italianos e alemães¹⁸.

16 PERUSSATTO, Melina Kleinert. Como se de ventre livre nascesse: experiências de cativo, parentesco emancipação e liberdade nos derradeiros anos da escravidão – Rio Pardo/RS, c. 1860-c.1888. 2010. 305 f. Dissertação (Mestrado em História) – Unisinos, São Leopoldo, 2010. p. 41.

17 COOPER, Frederick; SCOTT, Rebecca; HOLT, Thomas. Além da escravidão. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005; HOLT, Thomas. The problem of freedom: race, labor, and politics in Jamaica and Britain, 1832-1938. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1991; MCGLYNN, Frank; DRESCHER, Drescher (Eds). The meaning of freedom: economic, politics and culture after slavery. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1992.

18 MATTOS, Hebe; RIOS, Ana Lugão. Memórias do cativo: família, trabalho e cidadania no pós-abolição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005; RIBEIRO, Gladys Sabina. Mata galegos: os por-

Os cidadãos eram agentes de pouca atuação pelas vias legais e clássicas de participação nos desígnios da nação¹⁹, e negociavam diretamente com os patrões a extensão dos seus direitos trabalhistas e articulavam formas alternativas ou associativas para enfrentar as dificuldades com habitação, saúde, educação e lazer²⁰.

Aqueles que viveram o período entre 1850 e 1930 tiveram de enfrentar todos esses problemas, sem o apoio do Estado. Antigos senhores de escravos se viram forçados a dialogar, a negociar, ou a forçar mesmo, indivíduos nacionais e estrangeiros a trabalharem em suas fazendas, pelo menor custo possível com mão de obra²¹. Para muitos desses homens e mulheres agora livres a vida era uma aventura diária, em busca do alimento, da cura das epidemias e doenças cotidianas e do pagamento do aluguel.

Histórias individuais e coletivas têm nos revelado esse cotidiano de trabalho e vida nesse longo processo que marca o que chamamos de pós-abolição no Brasil. Por meio dos registros de imigrantes e nacionais pobres, a historiografia tem lançado luz sobre a existência dessas pessoas entre as últimas décadas do Império e as primeiras republicanas. A vida de João Cândido Felisberto é uma dessas histó-

tugueses e os conflitos de trabalho na República Velha. São Paulo: Brasiliense, 1990; CHALHOUB, Sidney. Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque. Campinas: Ed. Unicamp, 2001; KOVARICK, Lúcio. Trabalho e vadiagem: a origem do trabalho livre no Brasil. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994; FRAGA FILHO, Walter. Encruzilhadas da liberdade: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870-1910). Campinas: Ed. Unicamp, 2006; ALBUQUERQUE, Wlamyra. O jogo da dissimulação: abolição e cidadania negra no Brasil. São Paulo: Cia. das Letras, 2009; REIS, João José. Domingos Sodré, um sacerdote africano: escravidão, liberdade e candomblé na Bahia do século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

19 CARVALHO, José Murilo de. Os bestializados. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

20 Refiro-me aqui às associações de trabalhadores, sobretudo o mutualismo. Para o assunto, veja: DOMINGUES, Petrônio. A nova abolição. São Paulo: Selo Negro, 2008; MATTOS, Marcelo Badaró. Escravizados e livres. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008 e BATALHA, Cláudio H. de M. Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro: algumas reflexões em torno da formação da classe operária. Cadernos AEL, Campinas, v. 6, n. 10-11, p. 42-69, 1999. Destaca-se também o papel da mulher negra que garantiu boa parte da sobrevivência de suas famílias com seu trabalho: ANDREWS, George Reid. Negros e brancos em São Paulo (1888-1988). Bauru, SP: Edusc, 1998.

21 MATTOS, Hebe; RIOS, Ana Lugão. Op. Cit. Introdução.

rias singulares que nos ajudam a iluminar esse período da história. E a Marinha surgiu como mais uma possibilidade de sobrevivência para meninos e homens negros no pós-abolição²².

De forma rudimentar, a Marinha de Guerra oferecia oportunidades de moradia, alimentação, soldo, viagens para conhecer o mundo, alguma especialização profissional e estabilidade na atividade durante 6 a 15 anos – esse tempo era obrigatório, a evasão era entendida como crime de deserção –. Não foi à toa que, ao longo do século XIX, escravos fugidos se candidatavam voluntariamente ao cargo de marinheiros, como se livres fossem, e dezenas deles foram encontrados por seus senhores a bordo dos navios da Marinha de Guerra, já recrutados²³. As Forças Armadas poderiam, mesmo com seu vasto manancial de problemas, surgir como uma saída para aqueles que não tinham muitas oportunidades.

Não havia educação formal gratuita para todos, além de as famílias enfrentarem uma série de dificuldades para manterem seus filhos nas escolas, quando matriculados²⁴. Sendo filhos de famílias pobres, tiveram de começar a atuar auxiliando os pais ou a si mesmos, ainda com pouca idade. A Marinha de Guerra, embora oferecesse as garantias que expus acima, também tinha seu lado cruel, com castigos corporais e rígido regime militar. Pouquíssimas pessoas apresentavam-se voluntariamente. A forma mais comum era a matrícula

22 Silvia Capanema Almeida teve acesso às primeiras fichas do Gabinete de Identificação da Marinha, constituídas em 1908, e analisou dados pessoais antes impossíveis de alcançarmos, como a faixa etária dos marinheiros. Segundo ela, “a maior parte” dos marinheiros matriculados teria nascido depois de 1888, com idades que variavam entre 17 e 22 anos. Veja: ALMEIDA, Silvia Capanema. A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910: modelos e contradições. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 23, n. 45, p. 147-170, 2010. p.151. Disponível em: <<https://bit.ly/2FIR8m9>>. Acesso em: 27 mar. 2018.

23 NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. Do cativo ao mar: escravos na Marinha de Guerra. *Estudos Afro-asiáticos*, Rio de Janeiro, n. 38, p. 85-112, 2000; KRAAY, Hendrik. Escravidão, cidadania e serviço militar na mobilização brasileira para a Guerra do Paraguai. *Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro, n. 33, p. 117-51, set. 1998.

24 SCHUELER Alessandra e GONDRA, José Gonçalves. Educação, poder e sociedade no Império Brasileiro. São Paulo: Cortez, 2008, pp. 220-256.

de crianças e rapazes nas Escolas de Aprendizes Marinheiros espalhadas pelo país. Levados por pais, juízes de órfãos e tutores, esses menores tinham educação prática e teórica rudimentar, realizavam serviços diversos, sofriam castigos e muitos foram vítimas de violência sexual²⁵.

Os oficiais preferiam matricular esses meninos para terem a possibilidade de discipliná-los na vida militar antes de se tornarem adultos. Foi dessa forma que a Marinha, ao longo da segunda metade do século XIX, paulatinamente abortou o recrutamento forçado, que caçava a laço mendigos, detentos, andarilhos e trabalhadores pobres. A intenção era melhor selecionar o pessoal que entraria para a Marinha, e muitas medidas foram definidas a partir daí, procurando atrair mais jovens, embora sua execução deixasse a desejar²⁶.

Não há consenso acerca da razão que levou João Cândido à carreira militar. Parece que desde cedo demonstrava caminho diferente daquele seguido pelo velho pai. Enfim, ele não trabalharia para os Pires e mais nenhum outro criador de gado da região, mesmo que sua família tenha se mantido naquelas terras²⁷. Segundo o virulento almirante Luis Alves de Oliveira Bello, antes de ingressar na Marinha, João Cândido teria sido “moleque de recados e empregado numa fábrica de tecidos em Porto Alegre”²⁸. Algo que realmente poderia ter sido realidade, haja vista que diversos meninos negros, como a futura Madame Satã, foram empregados nos serviços domésticos dessa

25 NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada imperial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001; BEATTIE, Peter. Conflicting penile codes: modern masculinity and sodomy in the Brazilian military, 1860-1916. In: BALDERSTON, Daniel; GUY, Donna J. Sex and sexuality in Latin America. New York: New York Univ. Press, 1997. BEATTIE, Peter. “Conflicting penile codes: modern masculinity and sodomy in the Brazilian military, 1860-1916. In: BALDERSTON, Daniel; GUY, Donna J. Sex and sexuality in Latin American. New York: New York Univ. Press, 1997. p. 65-84.

26 NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. Recrutamento para a Marinha brasileira: República, cor e cidadania. In: MUGGE, Miqueias H.; COMISSOLI, Adriano (Orgs.). Homens e armas: recrutamento militar no Brasil: século XIX. São Leopoldo: Oikos, 2011. p. 235-256.

27 NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. Um jovem negro no pós-abolição... Op. Cit.

28 MOREL, Edmar. Op. Cit., p. 260.

época, trabalhando como copeiros, no abastecimento de água nas casas, mensageiros etc²⁹.

Embora sua família não tenha migrado para alguma cidade quando o pai e a mãe foram libertos, João Cândido pode ter escolhido não ser mais um daqueles que continuariam arrolados em inventários junto com a mãe, explorados pela família Pires, e procurou outros caminhos na maior cidade do Rio Grande do Sul, seguindo sua vida. Como defendeu Perussatto, nem sempre os ingênuos conformavam-se com o tratamento dispensado e os “jornais porto-alegrenses da época mostravam a resistência na forma da fuga de menores que se recusavam a servirem como escravos”³⁰.

Segundo Oliveira Bello, o jovem rapaz, depois de talvez um ou dois anos na cidade, “apresentou-se voluntariamente na Escola de Aprendizes Marinheiros do Rio Grande, com uma recomendação escrita do Delegado da Capitania dos Portos em Porto Alegre”, em 6 de janeiro de 1895³¹. Como já dissemos, era muito comum os delegados de polícia, juízes de órfãos e até delegados das capitânicas dos portos enviarem meninos para as Forças Armadas. Havia também outra forma muito comum de se levar garotos para estas escolas, e essa é a mais evocada quando se trata deste momento da vida de João Cândido, entre a família de tropeiros e a vida militar. Refiro-me ao comportamento de João Cândido: ele pode ter sido mesmo um “faísca”.

29 PAEZZO, Sylvan (Org.). Memórias da Madame Satã. Rio de Janeiro: Lidador, 1972; PEÇANHA, Natália Batista. “Precisa-se de uma criada nacional ou estrangeira”: uma análise das relações de trabalho entre nacionais e estrangeiras/os no serviço doméstico carioca (1880-1920). In: Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 8, 2017, Porto Alegre. Anais... Porto Alegre: UFRGS, 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/2zV7Bry>>. Acesso em: 28 mar. 2018.

30 Ibidem, p. 245.

31 BARBOSA, Marília. (Org.). João Cândido, o almirante negro. Rio de Janeiro: Gryphus: Museu da Imagem e do Som, 1999. p.68. Possivelmente, antes de entrar nessa escola, João Cândido pode ter tentado estudar numa outra escola, a do Arsenal de Guerra de Porto Alegre. Em entrevista concedida em 1968, no Museu da Imagem e do Som, disse ele que, “como tinha excesso de alunos”, foi “transferido” para a Escola de Aprendizes Marinheiros de Rio Grande. Entendemos que ele tenha passado aproximadamente um ano em Porto Alegre trabalhando em diferentes ofícios, antes de ingressar definitivamente na Marinha: mensageiro, fábrica de tecidos e escola do Arsenal.

A possibilidade é no mínimo razoável, já que muitos meninos foram levados para as Forças Armadas no sentido de melhorar a disciplina e o comportamento irrequieto e travesso que apresentavam em casa ou nas ruas. Senhor Vicente Moreira Leite ainda tinha na memória o caso que deve ter irritado os pais de João Cândido ou os donos da terra, cuja sentença foi a Marinha de Guerra:

Quando contrariado, sempre tinha uma resposta atrevida, afiada na ponta da língua. Um dia, ameaçado pelas diabruras que havia feito, fugiu para outra fazenda onde o Sr. José Felipe Corrêa era o responsável. Escondeu-se numa gruta de pedra [...]. Passou uns três dias, ele voltou desconfiado. Foi nessa ocasião que a Antonia Almeida Lima, professora das primeiras letras do moleque, com a autorização dos pais, entregou-o para o genro: Almirante Floriano de Abreu. Como a propriedade do meu avô ficava próxima da fazenda do Almirante Alexandrino de Alencar, amigo da família, e, o mesmo recrutava jovens para a Marinha, foi ele quem recebeu o 'Candinho' - como João Cândido era chamado -.³²

Alexandrino Faria de Alencar foi um dos ministros mais marcantes da Marinha de Guerra na belle époque³³. Foi sob sua gestão que a Armada brasileira se tornou uma das mais poderosas do mundo, ao ter incorporado os dreadnoughts Minas Gerais e São Paulo, que até hoje são referências nos livros especializados em tecnologia naval. Também tentou em vão dar uma nova face à Marinha, investindo em mudanças pouco efetivas.

32 FERREIRA, Maria Luci Corrêa. Op. Cit., p. 54.

33 A irmã de Gaspar Simões Pires, Maria Esméria de Vasconcelos, teria quatro filhos, dos quais a terceira, Ana Ubaldina de Faria, nascida em 15 de março de 1818, casou-se com o capitão Alexandrino de Melo Alencar. Desse casamento nasceram três filhos, o único menino será Alexandrino Faria de Alencar, futuro ministro da Marinha. Como se vê, a relação familiar era muito próxima. A mãe de Alexandrino era sobrinha de Gaspar Simões Pires e prima direta de Maria do Carmo Simões Pires que, com o marido, herdou Ignácia. João Cândido disse ainda, em entrevista ao Museu da Imagem e do Som, que a família dele "recebeu favores" de Alexandrino. Veja em BARBOSA, M. Op. Cit., p. 76.

Seja qual for a história, o que retiramos daí é que João Cândido construiu a sua própria história, não foi mais um ventre livre a ser explorado por uma família que se beneficiara do trabalho escravizado de seus pais e parentes. Atirou-se ou foi atirado à vida, saindo da pacata Rio Pardo, tentando a sorte em Porto Alegre até ingressar na Armada na escola de Rio Grande aos 16 anos, em 6 de janeiro de 1895. Chegou ao Rio de Janeiro alguns meses depois e começou a singrar os mares.

Sua relação com Alexandrino de Alencar não se daria somente neste momento. Sete dias após deixar a pasta, com a entrada do novo presidente, o marechal Hermes da Fonseca, em novembro de 1910, Alexandrino deve ter se assustado ao saber que o “moleque” que possivelmente³⁴ ajudou a incorporar na Marinha de Guerra tomara o comando dos mais poderosos navios comprados recentemente àquela época. João Cândido foi imortalizado como o “almirante negro”, líder da Revolta da Chibata, com a qual comandou aquelas poderosas máquinas de guerra compradas por Alexandrino, repletas da mais alta tecnologia do período.

Nas cinzas da Revolta da Armada: os exemplos de oficiais e políticos

Dias após deixar a Escola de Aprendizes Marinheiros do Rio Grande, João Cândido assentou praça como grumete, em 10 de dezembro de 1895, com o número 85, na 16ª Companhia no Quartel General de Marinheiros, na cidade do Rio de Janeiro, a jovem Capital Fe-

34 A participação de Alexandrino no alistamento de João Cândido ainda é nebulosa. Em 1895 ele estava exilado por tomar parte na Revolta da Armada e um ano antes estava em meio a batalhas no mar e em terra. Poderia ele ter tempo e influência para escrever uma carta de recomendação? Enfim, mais pesquisas ainda são necessárias.

deral da República³⁵. A atmosfera política, porém, ainda era das mais tensas, e a insegurança ocupava lugar cativo nas mentes de todos, de políticos a cidadãos comuns.

Havia seis anos de República desde o golpe militar que derrubara e expulsara o Imperador junto com sua família para o estrangeiro, após governar o país por quase toda sua vida. Entre 15 de novembro de 1889 e fevereiro de 1891, o país permaneceu sem uma nova constituição, sem eleições e com interventores nos governos das províncias. Por quase dois anos a presidência da República foi ocupada pelo marechal do Exército Deodoro da Fonseca, sem ter recebido nenhum voto, governando como se ordenava cotidianamente um quartel. Não à toa seus ministros receberam patentes militares. Um paradoxo frente à ideologia vencedora de republicanos que defendiam o estado implementado pela Revolução Norte Americana, e criticavam aquele defendido na fase jacobina da Revolução Francesa ou presente nos estágios evolucionistas dos positivistas³⁶.

Mesmo com uma nova constituição, desenhada por uma assembleia convocada às pressas, a tensão não diminuiu, por Deodoro continuar na presidência mediante a força militar. A trama de oficiais da Marinha e do Exército, representantes de oligarquias e a doença derubaram o velho marechal, muito antes de completar seu mandato. Outro marechal, Floriano Peixoto, por ser o vice, assumiu a presidência, mas também teve contestada a legitimidade constitucional do seu mandato, governando com dificuldades e enfrentando levantes, até perder o apoio de militares da Marinha³⁷.

Em 6 de setembro de 1893, sob o comando do almirante Custódio José de Mello, a Marinha foi levada à guerra contra o marechal de Exército, com batalhas fratricidas e sanguinolentas em plena baía da

35 Arquivo Nacional: Processo João Cândido e outros, Pacote 2, folhas 344.

36 CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. p. 24-28.

37 ARIAS NETO, José Miguel. *A Revolta da Armada de 1893: um "fato" construído*. In: OLIVEIRA, Cecília H Salles de; PRADO, Maria Ligia C.; JANOTTI, Maria de Lourdes M. (Orgs.). *A história na política, a política na história*. São Paulo: Alameda, 2006. p. 137 e 142.

Guanabara, que banhava as areias da cidade capital para o país desde quando ele ainda era a maior e mais importante colônia portuguesa, no século XVIII.

Ao longo de quase dois anos, seguiram-se batalhas no Rio de Janeiro (que destruíram vários edifícios e navios, principalmente os militares) entre outras tantas no Sul do país, para onde os revoltosos seguiram a fim de aliarem-se aos federalistas, opositores dos republicanos (que eram apoiados por Floriano Peixoto), na guerra conhecida na história por Revolução Federalista³⁸. Foi nos mares de Florianópolis (Desterro na época), inclusive, que Custódio José de Mello, comandou o navio Aquidabã, torpedeado pelas forças legalistas na batalha de 16 de abril de 1894³⁹.

38 Ibidem, p. 142.

39 MARTINS, Hélio Leôncio. História naval brasileira: a Revolta da Armada, 1893. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1995. p. 193-197.

Imagem I
Efeito de um torpedo na proa do Aquidaban



Fonte: Marc Ferrez. Disponível em: <<https://bit.ly/2PpV3TM>>. Acesso em: 27 de mar. 2018.

Passada essa fase de batalhas e revoltas, o saldo da Marinha de Guerra caiu a um patamar extremamente negativo. As edificações dos seus principais centros administrativos, fortificações e quartéis de marinheiros foram destruídas ou apresentavam assustadoras perfurações causadas por vigorosos tiros de canhões de diferentes calibres. Segundo o almirante Hélio Leôncio Martins, a “Marinha ficou aniquilada”. Sua armada, em parte obsoleta antes daquelas batalhas, desfalcou-se ainda mais. Os navios de madeira “nenhum valor militar apresentavam” e os demais, construídos por “compósito” (mistos de aço ou mistos de aço, madeira e/ou ferro), estavam em reparos, encostados ou eram ultrapassados militarmente⁴⁰.

40 MARTINS, Hélio Leôncio. Op. cit., p. 256.

Imagem II
Ruínas de Villegaignon



Fonte: Juan Gutierrez, c. 1897. Disponível em: <<https://bit.ly/2z7cCO3>>. Acesso em: 27 mar. 2018.

Quando João Cândido chegou à sua Companhia no Quartel Geral, estabelecido na Ilha de Villegaignon, em 10 de dezembro de 1895, encontrou as marcas dos bombardeios sofridos durante as batalhas ocorridas na Revolta da Armada. O ministro da Marinha revelava em seu relatório anual as dificuldades financeiras encontradas para “reconstrução e construção” dos edifícios arrasados pelos bombardeios, sendo os localizados em Villegaignon os mais castigados⁴¹. E foi para ali que enviaram um rapaz de 16 anos que assentou praça como grumete.

41 BRASIL. Relatório do Ministro da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1897. p. 95. Disponível em: <<https://bit.ly/2K3PQep>>. Acesso em: 28 mar. 2018.

No dia 20 do mesmo mês foi destacado para o Cruzador Andrada, onde se apresentou, e assumiu a sua primeira maca a bordo de um navio da Armada. Ali o futuro “mestre sala dos mares” iniciava suas primeiras aulas e passaria seu primeiro natal distante da família e amigos da antiga Rio Pardo. E fora daquela ilha perfurada à bala de canhões.

Em março de 1896, João Cândido passou a receber soldo referente à sua primeira especialidade: a de artilheiro a bordo do Andrada. Ele deve ter aprendido nas aulas práticas que imaginamos tenha realizado nas viagens de instrução que o Andrada realizou entre janeiro e março de 1896, em “exercícios” na costa da Ilha Grande e de Angra dos Reis. Em 1897 sua embarcação compôs uma divisão de seis navios que exercitaram “fuzilaria, artilharia e torpedos” nas costas de Florianópolis e litoral fluminense⁴². Com 17 anos, ele já estava aprimorando seus conhecimentos e experiência no comando das baterias de canhões do Andrada.

Em 1 de abril, o cruzador Andrada e mais cinco navios da Armada passaram a constituir a “Divisão Naval em Operações na Bahia”, comandada pelo almirante Carlos Frederico de Noronha, que fora organizada pela “conveniência de fazer agir combinadamente Exército e Armada no Estado da Bahia”⁴³. Embora o ministro da Marinha não tenha sido explícito em seu relatório, a razão da criação da Divisão Naval tinha como missão transferir 10 mil ou 12 mil soldados do Exército e polícias estaduais e carregar armamentos para a quarta e mais sanguinolenta batalha contra o Arraial de Canudos⁴⁴. O Andrada passou pelos portos de São Paulo, Pernambuco e Ceará, sempre terminando suas viagens em Salvador, Bahia, onde mais homens desembarcavam dos navios da Divisão Naval e logo embarcavam nos vagões

42 Ibidem, p. 43.

43 Ibidem, p. 42-43.

44 GALVÃO, Walnice Nogueira. O império de Belo Monte: vida e morte de Canudos. São Paulo: Perseu Abramo, 2001. p. 84-86. COSTA, Carlos. Cronologia resumida da Guerra de Canudos. Rio de Janeiro: Museu da República: MinC, 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/2DGr3NI>>. Acesso em: 25 mar. 2018.

dos trens que os levavam a cidade de Queimadas, deslocando-se dali em marcha para o campo da futura batalha. Os arrasadores combates a Belo Monte praticamente dizimaram homens, mulheres e crianças que, segundo Galvão, haviam participado de uma “guerra fratricida e desnecessária”, por terem engendrado “uma estrutura alternativa de poder que as subtraía ao mando de fazendeiros, padres e delegados de polícia”⁴⁵.

O jovem marinheiro, em aproximadamente dois ou três anos (dependendo de quando chegou à Porto Alegre vindo de Rio Pardo), enfim, já havia presenciado as batalhas da Revolução Federalista ou os efeitos delas nas ruas de Porto Alegre e na Escola de Aprendizes Marinheiros de Rio Grande (cidade que havia sido a capital do estado até a transferência para a mais bem protegida Porto Alegre), encontrara ainda as marcas da destruição da Revolta da Armada, na Capital Federal da República, aprendera a defender e atacar com uso de artilharia e, finalmente, acompanhava o deslocamento de milhares de homens, armas e munição para sufocar mais um foco de resistência às determinações dos claudicantes governos republicanos, que se rezezavam no poder com uso da força.

Não à toa ouviu discursos de posicionamentos ideológicos diversos e aprendeu como se fazia em momentos de batalha e ação militar. Aquelas experiências se acumulariam em outros movimentos, como veremos mais à frente, e o tornariam um dos homens mais experientes da Armada em 1910, levando-o à liderança daquele movimento.

Da vela ao vapor: um marinheiro completo?

A segunda formação de João Cândido se deu a bordo dos navios da Armada. Poucos marinheiros e não muitos oficiais experimenta-

45 Ibidem, p. 111.

ram o desenvolvimento tecnológico naqueles 15 anos de serviço militar. Isso porque João Cândido pediu para reengajar-se duas vezes, algo que a maioria dos marinheiros não desejava, sendo desligada automaticamente da Armada. Tenentes e capitães em 1910, quando explodiu a Revolta da Chibata, usavam calças curtas ou fraldas, na época em que o marinheiro gaúcho assentou praça na Marinha de Guerra. E isso o faz especial frente aos demais marinheiros: foi um dos poucos a experimentar a implementação das tecnologias. Mas como era viver num navio da Armada antes das grandes tecnologias da virada do século XIX para o XX?

Vamos navegar a bordo de uma canhoeira numa viagem ao exterior no ano de 1882, treze anos antes de João Cândido ingressar na Marina de Guerra. As viagens pela costa brasileira não exigiam grande distância do litoral, tornando curtos os intervalos entre um porto e outro. Mas quando a comissão exigia deslocamentos maiores, principalmente para países da Europa e Estados Unidos da América, a rotina dos vasos de guerra alterava-se drasticamente.

Eduardo Wandenkolk comandou a corveta Vital de Oliveira numa destas viagens à Europa, em 1882⁴⁶. De janeiro a outubro daquele ano, o futuro primeiro ministro da Marinha na República já demonstrava sua insatisfação com o atraso tecnológico e as péssimas condições das embarcações, além de reclamar da disciplina e formação dos marinheiros e demais subalternos. Na rota que passou pela atual África do Sul, Ilha Santa Helena, Inglaterra, França, Holanda, Dinamarca, Suécia, Finlândia e Rússia, Wandenkolk enfrentou diversos problemas para conduzir uma turma de guarda marinhas em sua primeira aventura marítima.

A corveta já possuía 15 anos de serviços em 1882. A propulsão era mista e permitiu ao comandante usar as caldeiras nos momentos

⁴⁶WANDENKOLK, Eduardo. Relatório de viagem à Europa da corveta Vital de Negreiros, comandante Eduardo Wandenkolk, em 13 de outubro de 1882. Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, Brasil. Doc. 3.

de pouco vento⁴⁷. Esta alternativa evitou que os intervalos entre os portos fossem maiores que o previsto; mesmo assim, o deslocamento entre o Rio de Janeiro e o Cabo da Boa Esperança consumiu 25 dias. Em cada escala da viagem, Wandenkolk tinha de reabastecer o navio, comprando água, carvão e “frescos” (como eram chamados os alimentos perecíveis)⁴⁸. Eram produtos essenciais e bastante consumidos a bordo: o carvão tinha de ser queimado para vencer as regiões das calmarias, o reservatório de água suportava quantidade limitada para suprir as necessidades por algumas poucas semanas e, como ainda não havia frigorífico, os alimentos frescos não se mantinham por muito tempo.

Quando ainda não havia caldeiras para auxiliar as velas, os lugares em que os ventos se tornavam escassos ou inexistentes tornavam-se verdadeiros pesadelos para as guarnições. Era o momento em que “escasseavam os gêneros, e o regime da carne-seca e das conservas em lata aproximava-se ameaçadoramente, causando apreensões à marinhagem”⁴⁹. Mas no caso da Vital de Negreiros esse problema somente aconteceria se acabasse o carvão. Mesmo assim, Wandenkolk reclamava não dispor de “pessoal robusto, ativo, regularmente exercitado e brioso” o que o impedia de “tentar uma entrada ou saída a vela sem expor-se a um triste espetáculo”⁵⁰. Com certeza, isso aumentava o consumo de carvão e os gastos com sua reposição.

47 1.424t de deslocamento; 66m de comprimento; 11,22mt de boca; 4,15 de pontal; 4,4m de calado à ré; 3,9m de calado à ré; máquina alternativa a vapor, dois cilindros, 86 rotações, 200hps de potência total, quatro caldeiras retangulares, velocidade máxima de 9 nós, uma hélice, carvoeiras com capacidade para 150t.

48 LEITÃO, Humberto Leitão; LOPES, J. Vicente. Dicionário da linguagem da Marinha antiga e actual. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 275, verbete “Frescos – Os gêneros que se metem a bordo a fim de serem consumidos no próprio dia ou nos dias próximos, tais como hortaliças, peixe, carne etc, e que facilmente se deterioram, a não ser guardados em frigoríficos.” Cf. Comandantes Humberto Leitão; J. Vicente Lopes. Op. cit., verbete “Frescos – Os gêneros que se metem a bordo a fim de serem consumidos no próprio dia ou nos dias próximos, tais como hortaliças, peixe, carne etc. e que facilmente se deterioram, a não ser guardados em frigoríficos.”

49 CAMINHA, Adolfo. No país dos ianques. Rio de Janeiro: José Olympio, 1979. p. 24.

50 WANDENKOLK, Eduardo. Relatório de viagem à Europa... Op. Cit. f. 1v.

A água para consumo também era um problema. Na verdade, água era especificamente para beber e cozinhar alimentos, contudo, poder-se-ia dispensar uma pequena quantidade semanal para banhos, dependendo das circunstâncias (se estivesse em viagem ou surto em algum porto, se as verbas do navio pudessem comprá-la quando em porto estrangeiro etc.). Contudo, os banhos eram geralmente de água salgada. No calor do mar, além do maior consumo de água para beber, sentia-se necessidade de se refrescar o corpo. Adolfo Caminha também fez uma viagem como a de Wandenkolk, em 1886, mas era um jovem e aventureiro guarda-marinha, e narrou boa parte das visitas que fizera a bordo do navio Almirante Barroso. Numa dessas passagens explicou a importância da água nestas viagens.

Reinava a ‘calmaria podre’⁵¹ Ferraram-se⁵² as velas à míngua da mais leve aragem, armaram-se os toldos para que pudéssemos suportar o calor na tolda, e os banhos salgados de ducha foram recebidos com especialíssimo agrado. Suava-se a valer. Imagine-se embaixo, no porão, as fornalhas [da caldeira] acesas, e em cima o sol ardente, o medonho sol do equador, caindo como um cáustico sobre o navio. [...] Demos graças a Deus quando nos vimos fora de tão desagradáveis regiões.⁵³

Outro problema envolvendo a água dizia respeito a doenças que se espalhavam a bordo. Na verdade, o Regimento Provisional e o relatório da viagem de Eduardo Wandenkolk, mesmo com aproximadamente 100 anos de distância entre um e outro, revelam grande preocupação com a higiene dos navios no sentido de se evitar doenças⁵⁴.

51 O mesmo que “calmaria”.

52 Enrolar ou amarrar a vela à verga ou ao mastro do navio; deixá-la pronta para colher qualquer vento.

53 CAMINHA, Adolfo. No país dos ianques... Op. Cit., p.123.

54 No regimento interno ordenava-se que: “Em todos os dias ao amanhecer será feita a limpeza necessária interiormente, em todo o navio, raspando-o e baldeando-o, principalmente naqueles lugares em que esta necessidade é mais evidente, sem que se possa notar a menor negligência a este respeito; e quando o navio estiver solto [ao contrário de ancorado] será baldeado exteriormente com a bomba de fogo ao nascer a ao pôr do sol. Feita a limpeza interior, será perfumado todo o navio com vinagre, com alcatrão ou pólvora”.

Uma das mais comuns na Marinha de Guerra ao longo do século XIX e início do XX era o beribéri, que se deve à falta de vitamina B1, encontrada justamente entre os alimentos “frescos”. Na época não se sabia ao certo sua causa, como pode ser visto nas medidas preventivas de Wandenkolk:

Houve alguns casos de beribéri quando entramos no Trópico de Câncer e apenas um fatal. No dia 23 de setembro faleceu dessa enfermidade o foguista Manuel Inocêncio; seu corpo foi lançado ao mar com as honras fúnebres do costume. É assaz notável a manifestação do beribéri neste navio em todas as viagens a [sic] anos a esta parte. Entendo ser necessário senão indispensável proceder quanto antes a uma rigorosa limpeza nos porões dos tanques e à desinfecção geral retirando para terra todo o lastro – tanques – amarras. Talvez, que o mal se manifeste em maior escala se não se tomar essa medida preventiva antes de qualquer viagem nas águas do império⁵⁵.

Além disso, a origem e acondicionamento da própria água não eram confiáveis. Em primeiro lugar, a corveta possuía um “estado sanitário [...] sempre muito regular”, razão pela qual o comandante acreditava terem aparecido alguns casos de “disenteria produzidas pela mudança constante de água e sua má qualidade”. Esse problema ocorria desde os tempos das primeiras navegações transoceânicas e se repetia séculos depois⁵⁶. Wandenkolk entendia ser “mais higiênico usar sempre da água destilada a bordo em todos os portos, como fazem os americanos, sistema em alguns lugares mais econômico e

55 WANDENKOLK, Eduardo. Relatório de viagem à Europa... Op. Cit. f. 6v. É muito interessante notar que, aproximadamente três décadas após essa viagem de Wandenkolk, no ano de 1907, o beribéri ainda era tratado como doença contagiosa. Numa decisão do governo para o tratamento da doença e da tuberculose nos navios, não aparece nenhuma recomendação para a dieta alimentar à base de alimentos frescos. Veja, a respeito: BRASIL. Leis, Decretos. Decisões do Governo da República dos Estados Unidos do Brasil. Decisão n. 16, de 26 de setembro de 1907. Sobre a alimentação dos marinheiros. Veja também: ALMEIDA, Sílvia Capanema P. de. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra brasileira no período pós-abolição, 1890-1910. História, Ciências, Saúde, Manguinhos, RJ, v. 19, supl., p.15-33, dez. 2012.

56 MICELI, Paulo. Op. Cit., p. 153-154.

noutros mais caro; entretanto torna-se menos dispendioso pelo fato de não se despendem com as moléstias." Com certeza, esta não representava a solução de todos os males; a limpeza dos reservatórios também haveria de ser priorizada. Mas a utilização de água destilada poderia resolver vários dos males apresentados nestas viagens.

Por causa do frio nos países por que passaram, muitos marinheiros baixavam a enfermidade à procura de roupa e abrigo. Wandenkolk obrigou os marinheiros a usarem sempre sapatos e meias e, em dias de chuva, as vestimentas apropriadas para enfrentar essas intempéries. Aconteceram também dois acidentes e um caso de tuberculose com marinheiros que resultaram em baixas hospitalares em países estrangeiros; mas como o navio não podia esperar pela recuperação dos enfermos, o comandante deixou-os aos cuidados do cônsul-geral do Brasil.

Com meses de viagem, parece que os marinheiros começavam a se cansar daquele cotidiano nos conveses e porões. Isso não ficou bem claro, mas três marinheiros desertaram em Cherbourg, França, outro e mais dois foguistas em Amsterdã, Holanda. Os três primeiros foram capturados e enviados para o navio. Todas as despesas efetuadas para capturá-los foram descontadas em parcelas dos vencimentos das referidas praças. Embora Wandenkolk não mencione, muito possivelmente esses marinheiros devem ter sofrido algum castigo corporal, como previa os Artigos de Guerra que estudaremos em um próximo momento. Os que fugiram em Amsterdã não foram encontrados pela polícia local.

Como se pode notar, o comandante da Vital de Oliveira parece ter conduzido o navio como previsto no Regimento Provisional, procurando controlar e garantir a polícia e a disciplina do pessoal a bordo. Nenhuma das maiores autoridades da Marinha de Guerra confiaria um navio e uma tripulação a qualquer oficial numa viagem de meses ao exterior: o escolhido tinha de manter a autoridade e o respeito à hierarquia e à disciplina, conhecer e traçar as rotas, saber línguas, reconhecer e agir dentro das normas e costumes existentes nos portos visitados etc. Este comandante, enfim, tinha de servir de exemplo para seus oficiais e guarda marinhas. Wandenkolk era um destes ho-

mens: profundo estudioso das matérias de navegação e grande conhecedor dos problemas da Marinha de Guerra.

Antes mesmo de se envolver o movimento republicano, o comandante da Vital de Oliveira fora destacado para diversas comissões que lhe possibilitaram reconhecer de perto as dificuldades por que passavam arsenais, escolas, navios, assim como assistir as falhas decorrentes da péssima formação das praças⁵⁷. Chegou mesmo a traduzir o regulamento da marinha inglesa concernente ao serviço a bordo dos navios daquela esquadra; uma espécie de irmão mais moderno do Regimento Provisional⁵⁸. Como se pode notar, este era um oficial comandante que muito possivelmente deveria ser bastante observado pelos guarda marinhas, que nele se espelhavam para alcançar as honras e promoções militares previstas na carreira.

Cada turma de guardas-marinhas que se formava na Escola Naval fazia uma viagem de instrução por alguns países do mundo como um primeiro estágio. Por ser a única Força Armada que poderia representar o país no exterior, os oficiais da Marinha de Guerra tinham educação que ultrapassava o simples conhecimento de náutica e armamento. Eles haviam de ser ilustrados, falar uma ou mais línguas – preferencialmente a francesa e a inglesa –, saber regras de etiqueta aplicáveis em banquetes, cerimônias e danças – etc⁵⁹. No caso da Wa-

57 Biblioteca Nacional – 19,1,33: “Comissões ao Norte e ao Sul do Brasil” – 19,1,31: Inspeção dos estabelecimentos navais das províncias do Império – 16,3,9: “Viagem da corveta baiana” – 16, 3, 8: “Livro copiador de ofícios”.

58 Biblioteca Nacional – 19,1,32 “O pessoal e o serviço a bordo dos navios da Marinha Inglesa”, setembro de 1882. Wandenkolk comprou este compêndio junto com outras publicações – como as “cartas do almirantado inglês” – quando chegou à Inglaterra na Vital de Oliveira e começou a traduzi-lo durante a viagem.

59 CAMINHA, Adolfo. No país dos ianques... Op. Cit., p. 143. “A melhor de todas as recepções que tivemos [...] foi a do governador da Luisiana, esplêndido baile no Royal Hotel [...] ao qual compareceram todas as autoridades civis e militares da cidade em uniforme de gala. A casaca, o clack, a gravata de seda branca, o vestido decotado até aonde permite a decência, confundiam-se nos salões do hotel ricamente adornados, cheios de luz, escancarados de par em par como um palácio em festa. A jovem oficialidade brasileira, exímia em cotillons, expandiu-se a valer nessa magnífica soiré de inverno, fria e clara, constelada de botões de ouro e brilhante, longe da pátria, longe de suas famílias, mas no seio dum povo que nos amava deveras. [...] Mesa abundantíssima e franca,

ndenkolck, ele foi recebido pelo rei da Suécia,⁶⁰ a quem foi cumprimentar “de parte de Sua Majestade”, o imperador D. Pedro II. Dessa forma, o oficial de Marinha tinha de estar preparado para receber e ser recebido por qualquer autoridade estrangeira nos mais diversos e requintados espaços – dos suntuosos salões aos gabinetes ministeriais –, correspondendo a todas as cortesias, gentilezas e comunicados recebidos⁶¹. Os guarda marinhas já punham em prática esses aprendizados nos salões nacionais, mas ficavam atentos à conduta dos seus comandantes quando em portos estrangeiros, pois futuramente algum deles poderia ser o primeiro oficial de uma expedição como aquela.

As inovações tecnológicas que se desenvolviam a passos largos na Europa e Estados Unidos da América também atraíam os olhos dos guarda marinhas e de toda a oficialidade. E estas viagens permitiam e fomentavam a constante curiosidade por informações e conhecimentos variados, principalmente no que tangia ao desenvolvimento dos armamentos e das máquinas ligadas à navegação. Wandenkolk ficou maravilhado com a experiência da luz elétrica no cruzador francês Duguay Trouin⁶². Esse encontro o levou a comprar “dois aparelhos elétricos [...] com as respectivas máquinas”, mesmo sem estar “autorizado” a realizar tal compra. A luz elétrica parece ter encantado

desde a deliciosa sopa de ostras com molho inglês ao mais fino champanha Clicot, com escala pela maionese de lagosta, fresca e picante, pelo suculento poisson à l'italienne, rubro e apetitoso... e tantos, meu Deus, e tantíssimos outros pratos maravilhosos inventados pela gula epicurista de todas as gerações desde Lúculo até a nossa. Vovemos para bordo, seria madrugada, trôpegos, cansados e sonolentos, pálpebras caídas, suplicando a frescura dum travesseiro, dentro de nossas invioláveis capas da Bretanha.”

60 WANDENKOLK, Eduardo. Relatório de viagem à Europa... Op. Cit. f. 8.

61 Há alguns trabalhos que retratam a importância dessa formação, e por isso mesmo indispensáveis ao pesquisador que se interessar pelo assunto. Veja: PENALVA, Gastão (Sebastião Fernandes de Sousa). A Marinha do meu tempo. 2. ed. Rio de Janeiro: SDM, 1983; CAMINHA, Adolfo. No país dos ianques... Op. Cit.; GUILHEM, Henrique Aristides. Conselhos aos jovens oficiais. 2. ed. Rio de Janeiro: SDM, 1981.

62 Já em 1893, o ministro informava da compra de máquinas elétricas para utilização em perfuração e serra nas oficinas do arsenal de Marinha. BRASIL. Relatório do Ministério da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1893. p. 73-74.

o comandante e fê-lo esquecer-se das regras para os gastos, levando-o ao consumo imediato. Além disso, pusera-se maravilhado com as “lanchas torpedo” que conhecera na Inglaterra e na Rússia, pois “sua velocidade vertiginosa pasma, espanta e causa medo; não se pode desejar nem quiçá obter maior presteza de evolução. É mister fugir delas no mar como se foge de uma locomotiva em terra”.

Se em comandantes experientes estas viagens poderiam causar tamanha surpresa, imaginemos no espírito dos guarda marinhas. Até a viagem, viviam exclusivamente na escola e os exercícios náuticos eram poucos. Era uma viagem de um ano, os guarda marinhas poderiam conhecer outras esquadras, acompanhar a disciplina de guarnições estrangeiras. Ficariam seduzidos pelos avanços tecnológicos e aprenderiam o poder de comando reservado a todo o oficial. Adolfo Caminha frisou que nem todos os oficiais comandantes sabiam guiar os guarda marinhas a “excursões úteis e proveitosas”. Através de Saldanha da Gama, comandante do cruzador Barroso, que o levou aos Estados Unidos da América, parece que o jovem oficial conseguiu conhecer os avanços urbanísticos de Nova York, recortada por avenidas e ruas largas e ligada por pontes moderníssimas. A estátua da Liberdade também foi algo que o encantou deveras. Os avanços tecnológicos e o desenvolvimento urbano deixaram-no extasiado e fizeram-no repensar sua própria origem e até a formação do povo. Como uma terrível descoberta nascida da comparação, pareceu render-se aos encantos que vira na viagem.

E punha-me, nessa embriaguez do grandioso, a pensar no progresso dos Estados Unidos, desse país modelo, onde tudo move-se por meio de eletricidade e vapor, onde tudo é feito às carreiras, num abrir e fechar de olhos, sem menor perda de tempo; vinham-me à imaginação escandecidas as descobertas de Franklin, de Fulton, e de Edison, as maravilhosas experiências sobre o telégrafo, sobre o telefone e sobre o fonógrafo. [...] Como era pequeno o meu país, com toda a grandeza de suas montanhas e de seus rios, diante do colosso americano do norte! Caía-me na alma uma tristeza de desterrado, uma profunda e incompreensível melancolia, feita ao mesmo tempo de saudade e descrença. [...] É o caso de dizer, parodiando o outro: se eu não fosse brasileiro, desejaria ser americano do norte⁶³.

Este contato com diversas culturas e outras tão avançadas para a época atingiam não só os espíritos dos oficiais mas também de outros brasileiros que viajavam ao exterior para estudar, negociar ou mesmo passear. Este conflito interno remexia a ideia de nacionalidade, fazia repensar e amaldiçoar os costumes do povo “mestiço”, e clamava por mudanças que fizessem o país avançar em termos de máquinas e renovação urbana. Eduardo Wandenkolk e Adolfo Caminha participaram dessas viagens enquanto no Brasil ainda havia escravidão, e as principais capitais do país mal se aproximavam em tamanho da velha, suja e superlotada Corte. A indústria naval no Brasil conseguia construir parte de suas embarcações, mas a maior parte da moderna tecnologia ainda era desconhecida por aqui – tanto que Wandenkolk comprou equipamentos de luz elétrica sem a permissão de seus superiores.

Não era mais a realidade das Armadas carregar diversos canhões de um mesmo calibre e curto alcance. Dependendo da sua classe (cruzador, corveta, torpedeiro, encouraçado, aviso, submarinos), a embarcação teria de carregar canhões de diferentes calibres, para curto, médio e longo alcances bem distribuídos. Por ser movido também a vapor, grandes estoques de carvão estariam disponíveis para alimentar as caldeiras que giravam as máquinas e a hélice. Precisava

63 CAMINHA, Adolfo. No país dos ianques... Op. Cit., p. 164.

também de pessoal com conhecimento em controle de pressão nas caldeiras, pistões e engrenagens.

Os navios movidos à vela eram bem mais leves, mas tinham limitações para deslocar grande tonelagem. Também se tornavam alvos fáceis de tiros de canhão e torpedos que furavam seus cascos com maior facilidade quando comparados aos navios revestidos por aço, principalmente os da empresa alemã Krup. Havia “resistências tradicionalistas e receios” na utilização da propulsão somente a vapor⁶⁴. Possivelmente pelos mais antigos temerem ficar ilhados no mar caso a caldeira, engrenagens e hélices apresentassem alguma avaria.

A Marinha procurava aposentar esse tipo de navio ainda presente no início da República, assim como outros gravemente destruídos durante a Revolta da Armada e a Revolução Federalista. Mas enfrentava problemas para pagar os navios encomendados nos estaleiros europeus e viu-se obrigada até “a anular uma parte dos pedidos, a vender alguns navios já terminados e a cancelar as construções planejadas para o Brasil, por falta de meios para pagar o pessoal”⁶⁵.

Não havia muita saída para o alto comando da Armada em fins do século XIX. Os navios encomendados na década de 1890 ou envelhecidos mantiveram-se com dupla propulsão, alguns mais modernos, outros imprestáveis. E foi nessas embarcações que João Cândido e oficiais de carreira singraram diferentes mares e rios até a chegada dos navios movidos especificamente a vapor em fins da década de 1900.

O cruzador Andrada, um desses adquiridos emergencialmente em 1893, foi adaptado para a guerra, pois em Nova York, onde foi comprado, operava como navio mercante, conhecido por Midnight Sun. Em março de 1897, João Cândido era um artilheiro a bordo desse navio adaptado e também passou a exercer as funções de “máquinas”.

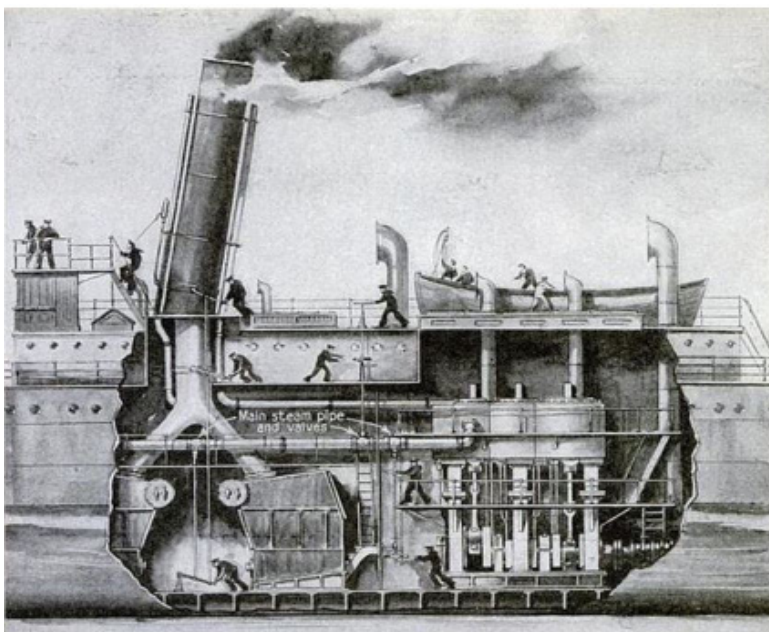
64 CAMINHA, Herick Marques. História administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha na República. Brasília: Funcep, 1989. v. 36. p. 275.

65 ALMEIDA, Sílvia Capanema P. A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910... Op. Cit., p.151.

Essa troca de funções era reveladora da dificuldade em se encontrar pessoal qualificado suficiente para operar as novas tecnologias. Enquanto não encontravam substituto adequado, geralmente deslocavam algum marinheiro para o ofício, na esperança do aprendizado prático – após alguns breves e parcos ensinamentos –. Por isso, geralmente encontramos nas cadernetas desses marinheiros informações do tipo: “vence gratificação de máquinas” e o período em que exercia o ofício.

Algumas vezes em sua carreira, João Cândido voltou a trabalhar nas máquinas. E esse detalhe é bem interessante. Não havia maiores informações acerca do que seria estar ali. Imaginamos que essa função seria para trabalhar no complexo de equipamentos que geravam energia a vapor e giravam as engrenagens até a hélice.

Imagem III
Funcionamento de um navio a vapor



Fonte: Navioseportos. Disponível em: <<http://www.navioseportos.com.br/site/index.php/historia/a-historia-da-marinha-mercante/107-na-era-republicana-2-parte>>. Acesso em: 27 mar. 2018.

Havia necessidade de pessoal especializado e outros nem tanto nessa sessão. Os maquinistas, assemelhados a oficiais no século XIX, passam a oficiais mesmo, como se combatentes fossem, ao final desse século. Seus auxiliares eram cabos e marinheiros especializados (ou aprendiam na prática) e exerciam tarefas de verificação dos controles de pressão da caldeira e outras atividades. Os foguistas alimentavam a fornalha com o carvão, e os carvoeiros eram os que abasteciam os reservatórios. Poderiam se queimar centenas de quilos de carvão em pedra para movimentar o navio, e ainda mais caso o comandante

exigisse força total. Então o maquinista responsável tinha de pôr todo seu pessoal para trabalhar em ritmo forçado⁶⁶.

Creio que João Cândido exercera essa função várias vezes na ausência de pessoal necessário para as “máquinas”. Embora a função não fosse valorizada pelos marinheiros combatentes (artilheiros, infantas, sinaleiros, gajeiro etc.) no século XIX, para João Cândido foi bem positiva essa prática, por aprender sobre o funcionamento destas máquinas para além do seu conhecimento no traquejo com velas.

Nas cinzas dos movimentos populares: o exemplo de trabalhadores e marinheiros

Entre setembro de 1903 e abril de 1904, João Cândido esteve num navio bem pequeno para navegação em rios, foi o aviso Jutahy. Antes, veio de navio comercial até Belém, de onde saiu na Jutahy em direção a Manaus, passando por Gurupá, Prainha, Santarém, Óbidos, e outras localidades, até chegar ao destino. A Jutahy foi incorporada à Flotilha do Amazonas, em setembro de 1903, e a partir daquela data ele e ela estavam sediados em Manaus. Dali partiram para duas viagens incríveis e marcantes pelos rios Amazonas e Tapajós.

A flotilha esteve em situação frenética entre 1903 e 1904, devido à questão acreana. Como sabemos, tal região pertencia à Bolívia, mas seringueiros brasileiros desconheciam a fronteira e invadiam a região. Muitas disputas tiveram o lugar e o gaúcho Plácido de Castro chefiou grupos de seringueiros até fundarem um estado independente do Acre. Foi nesta ocasião que João Cândido chegou ao local hoje conhecido por Boca do Acre, passando pelos rios Purus e Acre. Uma viagem longuíssima, entre 25 de outubro e 29 de novembro, por rios com curvas que mais lembram serpentes em movimento. Che-

66 CAMINHA, Herick Marques. Op. Cit., p. 123-125.

garam naqueles dias tensos na política internacional com militares de ambos os lados, situação amainada com a compra do Acre pelo Brasil por intermédio do Barão do Rio Branco⁶⁷. Resolvida a questão, a Jutahy e João Cândido retornaram ao lugar e nele navegaram e fizeram comissões entre 6 de dezembro e 15 de janeiro, passando o Natal naquelas águas. Não sabemos se alegou alguma doença, mas foi transferido para o Rio de Janeiro, em abril de 1904.

O mais importante desta história é que João Cândido iniciava sua experiência em navegação fluvial, por rios estreitos e longuíssimos em meio à mata, ampliando ainda mais seu conhecimento naval. Tal aprendizado em máquinas e estreitos rios o levou futuramente a “timoneiro” no maior navio de guerra do mundo em 1910. Além disso, mais uma vez percebia como se fazia política. Os principais atores sociais ali estavam longe de ser oficiais militares ou políticos badalados em grandes cidades. Eram seringueiros e indígenas, trabalhadores pobres, que fundaram um estado independente, logo depois incorporado às fronteiras brasileiras. A força dos homens mais simples e alguns milhões de libras esterlinas resolveram a contenda em torno do Acre.⁶⁸

De volta ao Rio de Janeiro, em setembro de 1904, embarcou no cruzador Tiradentes, mais um navio misto, que foi incorporado à flotilha do Mato Grosso, na função de sinaleiro. Ou seja, do Norte para o Sul, navegando em rios imensos e outros tantos estreitos, patrulhando e defendendo as fronteiras. Monitorava a região navegando entre Montevideo, Assunção, Rosário, Corrientes e Buenos Aires. Assunção tornou-se a cidade base da flotilha e ficou por ali navegando

67 LAMARÃO, Sergio; URBINATI, Inoã Carvalho. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Verbetes. Castro, Plácido. Disponível em: <<https://bit.ly/2DjEh1n>>. Acesso em: 28 mar. 2018.

68 BARBOSA, Marília (Org.). Op. Cit., p. 89. Na entrevista que João Cândido deu em 1968 no Museu da Imagem e do Som relatou esta passagem. Chegou a dizer que viu o presidente da Bolívia passar preso num navio gaiola. Realmente o general José Manuel Pando havia sido derrotado pelos seringueiros e indígenas, mas a batalha ocorrera meses antes de João Cândido chegar até ali.

entre Villa Hayres, Formoso e Villeta, por este tempo. Retornou ao Rio, saindo daquela flotilha em março de 1905. Foi nesse período que, após idas e vindas, João Cândido ingressou num navio também misto que mudaria sua vida.

Imagem IV
Cruzador Benjamin Constant, 1906



Fonte: Brasiliana Fotográfica Digital. Disponível em: <<https://bit.ly/2B5nJse>>. Acesso em: 28 mar. 2018.

Foi nessa viagem do Benjamin Constant que João Cândido fez sua primeira visita à Europa. O navio deixou a Bahia em 7 de julho de 1906 para levar a turma de guarda marinhas para sua viagem internacional, assim como Wandenkolk fizera em 1882 a bordo da Vital de Oliveira. Em sua rota estavam três arquipélagos próximos ao continente africano antes de chegar a Europa: Cabo Verde, Canárias e Açores. Logo em seguida continuaram singrando o oceano Atlântico em direção aos portos de Plymouth, na Inglaterra, e depois Antuérpia, na Bélgica. Após alguns dias, rumaram para Christiania e Copenhagen, na Dinamarca. Entre a ilha de São Vicente, nos Açores, e Christiania, foram quase 30 dias cruzando o Canal da Mancha, o Mar do Norte

e o Mar Báltico, entre 25 de junho e 23 de julho de 1906. Posteriormente, partiram para Estocolmo, na Suécia, Kiel e Willenshaven, na Alemanha. Finalmente, iniciaram o retorno, passando por Amsterdã, na Holanda, Dover, Inglaterra, Havre e depois Cherbourg, ambas na França. Para despedirem-se da Europa, ficaram mais alguns dias em Lisboa, Portugal, depois ilhas Canárias (Espanha) e Fernando de Noronha, por fim ancoraram no Rio de Janeiro em 24 de outubro de 1906⁶⁹.

Foi em Havre ou Cherbourg que a foto do Benjamin Constant (imagem II) e mais outras foram produzidas⁷⁰. Numa delas, inclusive, é possível identificar parte do rosto de João Cândido encoberto por um seu colega. Afora as descobertas vividas por aqueles homens do mar em terras europeias, algo me chamou a atenção na narrativa sobre os portos visitados pela tripulação do Benjamin Constant. Ao explicar brevemente a viagem ao presidente da República, por meio do seu relatório, o ministro da Marinha informava que o comandante do navio evitou o “porto de Kronstadt em consequência dos acontecimentos que ali se produziam”. O porto estava localizado numa pequena ilha russa, muito próxima aos demais países daquela região do mar Báltico. Ficava também distante da baía de Odessa, no Mar Negro, onde estourou a Revolta do couraçado russo Potenkym, em 1905, ou seja, um ano antes da chegada do Benjamin Constant ao mar Báltico. E não foi um evento qualquer: a revolta do Potenkym foi imortalizada na película de Serguei Eisenstein, em 1925, em comemoração aos 20 anos daquele movimento. Um marco na cinematografia mundial. Daí suspeitar-se da mudança de percurso do comandante da embarcação brasileira. O que estava ocorrendo em 1906 na Rússia e tão distante do epicentro do movimento que marcou a história mundial?

A região estava em conflito havia quase um ano. Em outubro de 1905, misturados aos apelos de famílias por comida e melhores roupas, os militares também reivindicavam salários mais altos, turnos mais

69 BRASIL. Relatório do Ministério da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1907. Processo João Cândido e Outros. p. 15. Arquivo Nacional. Rio de Janeiro, Brasil. Pacotilha 2, folhas 350-353.

70 Veja em: <<https://bit.ly/2OLO2rc>>.

curtos de serviço, o relaxamento da disciplina militar, e gritos para a derrubada imediata da autocracia. Desejavam uma república democrática com liberdades civis para todos. As forças governamentais contra-atacaram, resultando em dezessete mortes, 81 feridos e 3 mil presos⁷¹.

As reivindicações não foram atendidas como desejavam os revoltosos e, em 19 de junho de 1906, retornaram à carga contra o governo. O New York Times noticiou que em Kronstadt marinheiros, soldados, fuzileiros e mais operários puseram o governo czarista novamente em polvorosa sacudindo a calma das ruas, produzindo tumultos, desobedecendo a regimentos militares e à própria autoridade do governo. O ódio à autoridade e à disciplina permaneceu a força motriz da fúria dos marinheiros. Um deles chegou a gritar para um comandante: "Você bebeu nosso sangue por tempo suficiente". Este movimento foi imensamente maior que o de outubro de 1905, mas que as forças leais ao governo russo também sufocaram com 36 líderes executados, além de centenas presos ou banidos para a Sibéria⁷².

Fica mais transparente a decisão tomada pelo comandante do Benjamin Constant de desviar sua rota e não aportar em solo russo daquela vez. Ele não queria estar no lugar do seu colega russo, ouvindo gritos de marinheiros estourando-lhe os tímpanos, a reivindicarem o relaxamento dos regimentos militares, com a abolição de castigos corporais, e a melhoria da alimentação servida a bordo. Além disso, embora a República no Brasil já não fosse uma criança, ainda não havia completado a maioridade, e seguidamente estouraram movimentos tentando modificá-la. A Revolta da Armada, a Revolução Federalista, os positivistas em meio à Revolta da Vacina demonstravam que os insatisfeitos foram calados a bala.

O marinheiro que lideraria a revolta dos marujos brasileiros, em 1910, contra os castigos corporais e a falta de uma política de melhorias de condições de trabalho na Marinha de Guerra, estava nova-

71 AVRICH, Paul. Kronstadt, 1921. Princeton, Princeton University Press, 1970. p. 55-57.

72 MUTINY at Cronstadt feared. The New York Times, New York, 19 June 1906. Disponível em: <<https://nyti.ms/2R5Sh62>>. Acesso em: 28 mar. 2018.

mente num local de conflito, observando os acontecimentos políticos nas ruas, como ocorrera em Porto Alegre, Rio Grande, Rio de Janeiro, Belo Monte e nos seringais do Acre. Agora estava ele aprendendo com seus colegas estrangeiros, vendo-se na pele e estômago de marinheiros russos, revoltados pelas condições de trabalho em que viviam.

Enão foi somente João Cândido que percebeu as movimentações no “estrangeiro”. Um jovem marinheiro cearense, Francisco Dias Martins, bastante letrado à época, lembrou Kronstadt numa carta enviada ao oficial imediato do cruzador Bahia, e assinou com um pseudônimo extremamente racializado: Mão Negra. Dizia o signatário que as “viagens aos países civilizados” serviam para aprender como se reivindicava e ameaçava os oficiais solicitando que lembrassem da esquadra russa no “[mar] Báltico”⁷³, ou seja, não se referira diretamente ao ocorrido no encouraçado Potemkin, no Mar Negro, um ano antes de visitarem a Europa a bordo do Benjamin Constant, mas ao ocorrido em Kronstadt⁷⁴.

A formação que ampliou suas visões de mundo não estacionou por aí. A partir de 1904 (e depois em 1906) a Marinha encomendou a primeira Armada completamente integrada e organizada a partir de vários estudos, como tanto sonharam oficiais durante o século XIX, a estaleiros ingleses⁷⁵. Para aprender a lidar com aquelas poderosas tecnologias de guerra, foram enviados para Inglaterra centenas de marinheiros, criando-se uma “colônia brasileira em Newcastle”. Lá viveram em hotéis, distantes dos oficiais e em maior liberdade que no

73 COELHO, Alberto Durão. Algozes e victimas. Rio de Janeiro: Typ. Jornal do Commercio, 1911. p. 21-22.

74 Durante muito tempo os historiadores da revolta criam na influência da revolta do Potemkin sobre os marinheiros brasileiros. Não entendiam (e me irmano aos demais colegas) a razão de Mão Negra se referir ao Mar Báltico e não ao Mar Negro, onde a tripulação do encouraçado russo amotinou-se. Concordamos com Maestri que houve alguma influência da história do Potemkin, mas foi Kronstadt a que mais marcou aqueles marinheiros brasileiros. Veja: MAESTRI, Mário. Cisnes negros. 1910: a revolta dos marinheiros contra a chibata. Porto Alegre: FCM, 2014. p. 63-87.

75 ALMEIDA, Silvia Capanema P. A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910. ... Op. Cit. O livro mais completo sobre o projeto é o de MARTINS FILHO, João Roberto. A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2010.

cotidiano dos quartéis e navios presentes no Brasil. Meteram-se em confusões, casaram-se, namoraram, beberam, brigaram, estudaram.⁷⁶

Também observaram e contataram pessoas e instituições marcantes: os trabalhadores do porto, que tinham na experiência e memória as duras greves – como a que conquistou o direito a nove horas de trabalho –, e os marinheiros britânicos, que conseguiram reformas importantes – como o fim dos castigos corporais, melhor tratamento diário na alimentação e nos cuidados médicos etc –. Os marinheiros ingleses, enfim, tornaram-se um modelo de respeitabilidade e orgulho para o povo inglês.

Como disse Morgan, os marinheiros que foram para a Inglaterra aprender como conduzir aqueles navios deram um passo importante para uma “nascente consciência política”. Embora a Revolta da Chibata não possa ter suas origens explicadas somente pela experiência em Newcastle, foi a revolta profundamente inspirada, imaginada e moldada naqueles bares, ruas e docas da cidade⁷⁷.

E foi justamente João Cândido que comandou centenas de marinheiros a bordo dos navios poderosos na época, recém adquiridos aos estaleiros ingleses. Tornara-se um dos poucos comandantes de navios de guerra do modelo Dreadnought, que marcou enorme presença nas batalhas navais da Primeira Guerra Mundial. Enfim, o segundo comandante do moderno encouraçado Minas Gerais foi um sinaleiro, artilheiro, timoneiro, gajeiro e auxiliar nas máquinas, que movimentara navios por rios, mares e oceanos, experiente nas batalhas o suficiente para não se assustar em conflitos (vivia tudo isso desde os 14 anos no seu Rio Grande do Sul). Ele e seus companheiros ameaçaram bombardear a Capital Federal da República tornando ré-fém o recém-empossado governo do presidente Hermes da Fonseca. E gritavam uníssonos, entre 22 e 26 de novembro de 1910, em alto e

76 MORGAN, Zachary. 14 Legacy of the lash: race and corporal punishment in the Brazilian navy and the Atlantic World. Bloomington: Indiana University Press, 2014. p. 181-186.

77 Ibidem, p.14.

bom tom, a frase que ainda ecoa na História do Brasil: “Viva a liberdade e abaixo a chibata!”

Considerações finais

O almirante Oliveira Bello dizia que João Cândido era uma “criatura imperfeita, por complexos originais [...] individualidade destituída de propriedade e fibras para reagir, lutar e vencer, como realmente veio provando durante a longa existência de frustrações e conformidades”⁷⁸. Já o almirante Hélio Leôncio Martins afirmava que o temperamento dele “apresentava aspectos dúplices. Normalmente acomodático, flexível, dir-se-ia morto, tornava-se violento quando provocado [...] Tornara-se um tipo indesejável em uma Marinha moderna”⁷⁹.

Não à toa, poderá o leitor ver textos como esse, que procuram diminuir o feito dos marinheiros ao avaliá-los incapazes intelectual e moralmente de realizarem uma revolta como aquela ou de comandarem navios rebelados sem um oficial – entre eles os incríveis e quase invencíveis encouraçados Minas Gerais e São Paulo –. Diziam que João Cândido era um homem do tempo dos navios a vela e não tinha capacidade de compreender as novas tecnologias... João Batista das Neves, o primeiro oficial comandante do Minas Gerais, assassinado durante a revolta, também havia sido um homem dos tempos dos navios a vela, a exemplo de boa parte dos seus camaradas – o segundo comandante daquele navio, como já sabemos, foi João Cândido, não por acaso, posteriormente chamado de Almirante Negro por movimentos sociais e em canções e outras homenagens⁸⁰.

78 OLIVEIRA BELLO, Luis Alves de. “Versão Oficial”. In: MOREL, Edmar. Op. Cit., p. 260.

79 MARTINS, Hélio Leôncio. Op. Cit., p. 78.

80 MOREL, Marco. Apresentação. In: MOREL, Edmar. A revolta da chibata. 6. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2016. p. 18-23.

Alegavam ainda que as diferenças entre os oficiais e João Cândido para comandar embarcações de guerra como aquelas seria o analfabetismo do “almirante negro”, que o incapacitava de aprender algo. No entanto, permitiram ao marinheiro negro e a centenas de outros a possibilidade de irem à Inglaterra justamente para aprender as novas tecnologias. Afora termos diversos testemunhos afirmando que ele não era analfabeto – e nem tudo que se aprendia em época, como vimos na trajetória de João Cândido, era pelas letras⁸¹.

Essas opiniões foram realizadas por oficiais que se sentiram ofendidos pelas coberturas jornalísticas da época, para eles, generalizantes e imediatistas. Sem dúvidas, havia de se entender e compreender a realidade de forma mais complexa. Além disso, havia os oficiais assassinados na revolta, gerando imensa tristeza e afetando o espírito de corpo.

Não há de se olvidar, porém, as formas brutais com que os marinheiros poderiam ser tratados em momentos de castigos, ou as dificuldades enfrentadas por salários reduzidos, alimentação de qualidade duvidosa e excesso de trabalho com a chegada dos novos navios. E muito desse tratamento devia-se à falta de planejamento e de vontade política, social e racial de tratar os marinheiros como cidadãos capazes de assumir seus postos, muito embora tenham sido realizados alguns esforços para isso⁸².

Durante décadas o ódio sobre João Cândido permaneceu entre antigos oficiais da Marinha de Guerra que lhe foram contemporâneos ou ouviram relatos virulentos quando ainda estavam na Escola Naval. O próprio Oliveira Bello, em 1960, demonstrava esse sentimento numa frase terrível como a que se segue. Dizia ele que “nem [João Cândido] nem a sua vida interessam mais à Marinha, nem mesmo à

81 Ibidem, p. 347.

82 ALMEIDA, Silvia Capanema. A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910.... Op. Cit., p. 149.

sociedade, nem à Pátria; hoje ele é um canastrão nesse mundo extravagante”⁸³.

Mas, por linhas tortas e incompreensíveis, o tempo procura assentar os pingos sobre os “is”. Nem sempre agrada aos vivos e o mesmo vale para os mortos. No caso desses dois homens do mar, o tempo pôs intelectuais, pesquisadores e militantes nos caminhos de João Cândido que o mantiveram vivo e presente em diversos monumentos, nomes de ruas, escolas e centros culturais. Passados mais de 110 anos da Revolta da Chibata, João Cândido foi indicado para ser inscrito no livro dos Heróis e Heroínas da Pátria⁸⁴, tornou-se um Mestre Sala dos Mares nas engenhosas estrofes de João Bosco e Aldir Blanc e tem seu nome cada vez mais lembrado na imprensa. Quanto às frases virulentas do nada Bello oficial... bom, essas o tempo tratou de desmascará-las à luz da historiografia. Afinal, não é qualquer almirante que pode ser o Almirante Negro, e poucos sambam como um Mestre Sala dos Mares.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Wlamyra. O jogo da dissimulação: abolição e cidadania negra no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

ALMEIDA, Sílvia Capanema P. A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, v. 23, n. 45, p. 147-170, 2010. Disponível em: <<https://bit.ly/2F1bMmz>>. Acesso em: 14 nov. 2018.

_____. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra brasileira no período pós-abolição, 1890-1910. *História, Ciências, Saúde, Manguinhos*,

83 OLIVEIRA BELLO, Luis Alves de. “Versão Oficial”... Op. Cit., p. 294.

84 No momento que escrevo este artigo corre no Senado Federal projeto de lei do senador Lindbergh Farias, aberto neste ano de 2018, no intuito de inscrevê-lo no livro. Veja em: <<https://bit.ly/2PurrVo>>.

- RJ, v. 19, supl., p.15-33, dez. 2012. Disponível em: <<https://bit.ly/2DE-Axsc>>. Acesso em: 28 mar. 2018.
- ANDREWS, George Reid. Negros e brancos em São Paulo (1888-1988). Bauru, SP: Edusc, 1998.
- ARIAS NETO, José Miguel. A Revolta da Armada de 1893: um “fato” construído. In: OLIVEIRA, Cecília H Salles de; PRADO, Maria Ligia C.; JANOTTI, Maria de Lourdes M. (Orgs.). A história na política, a política na história. São Paulo: Alameda, 2006. p. 133-177.
- AVRICH, Paul. Kronstadt, 1921. Princeton: Princeton University Press, 1970.
- BARBOSA, Marília. (Org.). João Cândido, o almirante negro. Rio de Janeiro: Gryphus: Museu da Imagem e do Som, 1999.
- BRASIL. Relatório do Ministério da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1907. Processo João Cândido e Outros. p. 15. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, Brasil. Pacotilha 2, folhas 350-353.
- BATALHA, Cláudio H. M. Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro: algumas reflexões em torno da formação da classe operária. Cadernos AEL, Campinas, v. 6, n. 10-11, p. 42-69, 1999.
- BEATTIE, Peter. Conflicting penile codes: modern masculinity and sodomy in the Brazilian military, 1860-1916. In: BALDERSTON, Daniel; GUY, Donna J. Sex and sexuality in Latin America: an interdisciplinary reader. New York: New York Univ. Press, 1997.
- BRASIL, Marinha. Relatório do Ministério da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1893. p. 73-74.
- _____. Relatório do Ministro da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1897. p.95. Disponível em: <<https://bit.ly/2K3PQep>>. Acesso em: 28 mar. 2018.
- CAMINHA, Adolfo. No país dos ianques. Rio de Janeiro: José Olympio, 1979.
- CAMINHA, Herick Marques. História administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha na República. Brasília: Funcep, 1989. v. 36.
- CASTRO, Celso. A proclamação da República. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- CARVALHO, José Murilo de. Os bestializados. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- _____. A formação das almas. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

- CARVALHO, José Murilo de; CAMPOS, Adriana Pereira (Orgs.). *Perspectivas da cidadania no Brasil império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.
- CARVALHO, Maria Alice R. de (Org.). *República no Catete*. Rio de Janeiro: Museu da República, 2001.
- CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. Campinas: Ed. Unicamp, 2001.
- COELHO, Alberto Durão. *Algozes e victimas*. Rio de Janeiro: Typ. Jornal do Commercio, 1911.
- COOPER, Frederick; SCOTT, Rebecca; HOLT, Thomas. *Além da escravidão*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005
- COSTA, Carlos. *Cronologia resumida da Guerra de Canudos*. Rio de Janeiro: Museu da República: MinC, 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/2DGr3NI>>. Acesso em: 25 mar. 2018.
- DOMINGUES, Petrônio. *A nova abolição*. São Paulo: Selo Negro, 2008.
- FERREIRA, Maria Luci Corrêa. *Tributo a João Cândido: o rei do farol da liberdade*. Encruzilhada do Sul, S/Ed. 2002.
- FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da liberdade: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870-1910)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2006.
- GALVÃO, Walnice Nogueira. *O império de Belo Monte: vida e morte de Canudos*. São Paulo: Perseu Abramo, 2001.
- HOLT, Thomas. *The problem of Freedom: race, labor, and politics in Jamaica and Britain, 1832-1938*. Baltimore: The Johns Hopkins Univ. Press, 1991.
- KOVARICK, Lúcio. *Trabalho e vadiagem: a origem do trabalho livre no Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994.
- KRAAY, Hendrik. *Escravidão, cidadania e serviço militar na mobilização brasileira para a Guerra do Paraguai*. Estudos Afro-Asiáticos, Rio de Janeiro, n. 33, p. 117-51, set. 1998.
- MAESTRI, Mário. *Cisnes negros. 1910: a revolta dos marinheiros contra a chibata*. Porto Alegre: FCM, 2014.
- MARTINSFILHO, João Roberto. *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2010.
- MARTINS, Hélio Leôncio. *História naval brasileira: a Revolta da Armada, 1893*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1995. p. 193-197.

- _____. A revolta dos marinheiros, 1910. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1988.
- MATTOS, Hebe; RIOS, Ana Lugão. Memórias do cativo: família, trabalho e cidadania no pós-abolição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- MATTOS, Marcelo Badaró. Escravizados e livres. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.
- MCGLYNN, Frank; DRESCHER, Drescher (Eds.). The meaning of freedom. Economis, politics and culture after slavery. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1992.
- MICELLI, Paulo. O ponto onde estamos. São Paulo: Página Aberta, 1994.
- MOREL, Edmar. A revolta da chibata. 4. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1986.
- _____. A revolta da chibata. 6. ed. Rio de Janeiro: Paze Terra, 2016.
- MORGAN, Zachary. Legacy of the lash: race and corporal punishment in the Brazilian navy and the Atlantic World. Bloomington: Indiana Univ. Press, 2014.
- NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. "Sou escravo de oficiais da Marinha": a grande revolta da marujada negra por direitos no período pós-abolição (Rio de Janeiro, 1880-1910). Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 36, n. 72, p. 151-172, ago. 2016 Disponível em: <<https://bit.ly/2PqeQCB>>. Acesso em: 25 mar. 2018.
- _____. Um jovem negro no pós-abolição: do Ventre Livre à Marinha de Guerra. In: CARVALHO, José Murilo; CAMPOS, Adriana. Perspectivas da cidadania no Brasil Império. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.
- _____. Recrutamento para a Marinha brasileira: República, cor e cidadania. In: MUGGE, Miqueias H.; COMISSOLI, Adriano (Orgs.). Homens e armas: recrutamento militar no Brasil: século XIX. São Leopoldo: Oikos, 2011. p. 235-256.
- _____. A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada imperial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.
- _____. Do cativo ao mar: escravos na Marinha de Guerra. Estudos Afroasiáticos, Rio de Janeiro, n. 38, p. 85-112, 2000
- PAEZZO, Sylvan (Org.). Memórias da Madame Satã. Rio de Janeiro: Lidador, 1972.
- PEÇANHA, Natália Batista. "Precisa-se de uma criada nacional ou estrangeira": uma análise das relações de trabalho entre nacionais e estran-

- geiras/os no serviço doméstico carioca (1880-1920). In: Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 8, 2017, Porto Alegre. Anais... Porto Alegre: UFRGS, 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/2zV7Bry>>. Acesso em: 28 mar. 2018.
- PENALVA, Gastão (Sebastião Fernandes de Sousa). A Marinha do meu tempo. 2. ed. Rio de Janeiro: SDM, 1983.
- PERUSSATTO, Melina Kleinert. Como se deventre livre nascesse: experiências de cativo, parentesco, emancipação e liberdade nos derradeiros anos da escravidão – Rio Pardo/RS, c. 1860-c.1888. 2010. 305 f. Dissertação (Mestrado em História) – Unisinos, São Leopoldo, 2010.
- REDIKER, Marcus. O navio negreiro. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
- REIS, João José. Domingos Sodré, um sacerdote africano: escravidão, liberdade e candomblé na Bahia do século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- RIBEIRO, Gladys Sabina. Mata galegos: os portugueses e os conflitos de trabalho na República Velha. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- RODRIGUES, Jaime. De costa acosta. São Paulo: Cia. das Letras, 2005.
- SCHUELER, Alessandra; GONDRA, José Gonçalves. Educação, poder e sociedade no Império Brasileiro. São Paulo: Cortez, 2008.
- TODOROV, Tzvetan. A conquista da América. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- WANDENKOLK, Eduardo. Relatório de viagem à Europa da corveta Vital de Negreiros, comandante Eduardo Wandenkolk, em 13 de outubro de 1882. Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, Brasil. Doc. 3.
- WEIMER, Rodrigo de Azevedo. A família dos “Inácios”: herança nominal e memória da escravidão entre descendentes de escravos no litoral do Rio Grande do Sul. In: Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 6, 2013, Florianópolis. Anais... Florianópolis: UFSC, 2013. p. 12. Disponível em: <<https://bit.ly/2QI1MVy>>. Acesso em: 14 nov. 2018.

Recebido em: 13/04/2018 – 23/07/2018