

“Sou escravo de oficiais da Marinha”: a grande revolta da marujada negra por direitos no período pós-abolição (Rio de Janeiro, 1880-1910)

“I am a slave of Navy Officers”: the great revolt of black sailors for rights in the post-abolition period (Rio de Janeiro, 1880-1910)

Álvaro Pereira do Nascimento*

RESUMO

Este artigo insere a Revolta da Chibata na história das primeiras gerações de descendentes de ex-escravos no pós-abolição. Entende-se que aqueles homens viveram um processo de disputas acirradas com imigrantes, brancos pobres e com os próprios negros livres, nos variados ofícios e contratos de trabalho existentes à época. As Forças Armadas permitiam uma possibilidade de ascensão aos negros, mas também o disciplinamento com castigos corporais. Com base em diferentes fontes, o artigo descreve os problemas enfrentados e as conquistas alcançadas pelos negros – sobretudo os marinheiros, nas primeiras décadas do pós-abolição – e a própria Revolta da Chibata, partindo dos discursos deixados pelos líderes do movimento, oficiais e cronistas acerca do racismo, da escravidão e dos castigos corporais.

Palavras-chave: Revolta da chibata; pós-abolição; Marinha de Guerra.

ABSTRACT

This article inserts the Revolt of the Whip into the history of the first generations of descendants of former slaves in the post-abolition period. It is understood that these men experienced a process of bitter disputes with immigrants, poor whites, and with free black themselves, in the various trades and labor contracts existing at the time. The Armed Forces permitted a possibility of social ascension to blacks, but also discipline based on corporal punishment. Through different sources, the article describes the problems faced and the victories won by blacks – especially sailors in the first decades of the post-abolition period – and the actual Revolt of the Whip, starting with the discourses left by the leaders of the movement, officers, and journalists about racism, slavery, and corporal punishment.

Keywords: Revolt of the Whip; post-abolition; Navy.

* Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), campus Nova Iguaçu. Nova Iguaçu, RJ, Brasil. alvaropn@uol.com.br ¹

Um dos maiores desafios às sociedades que experimentaram o fim da escravidão de africanos e seus descendentes nas Américas foi transformar uma das propostas da Revolução Francesa em realidade, ou seja, construir a igualdade entre seres cujas diferenças econômicas, sociais, raciais, políticas e culturais haviam sido forjadas e experienciadas historicamente. A possibilidade de pessoas negras votarem, terem o direito de ir e vir, aceitarem ou não uma proposta de trabalho, entre outras liberdades, geraram incômodos à maior parte dos brancos, que se sentiu ferida com a divisão dos seus privilégios. A liberdade, enfim, trouxe vários problemas àquelas sociedades pós-abolição (Holt, 1992, p.6).

Os processos que levaram à emancipação total de escravos e escravas, por essas e outras razões, não foram pacíficos. Por mais que parte da imprensa brasileira tenha comemorado cada sucesso da campanha abolicionista, posteriormente noticiado em letras garrafais a própria abolição e enaltecido o nascimento de uma nova era, de fraternidade e sem revanchismos (Silva, 2003, p.65-72; Venâncio, 2007), a transformação de uma sociedade que agia, pensava e se entendia enquanto escravista, numa outra cuja produção viria, teoricamente, pelo pagamento do trabalho realizado, foi extremamente tensa (Albuquerque, 2009; Andrews, 1998; Mendonça, 1999; Machado, 2010).

Os conflitos se sucederam – muitos deles sanguinolentos. A historiografia vem demonstrando essas experiências nas últimas décadas, destacando a agência dos negros em meio às relações sociais e produtivas cotidianas ou nos marcantes eventos ocorridos nas cidades e no universo rural. Em revoltas (Bartelt, 2009, p.69), greves na estiva (Cruz, 2000) e no transporte (Souza, 2011, p.154-155), nos jornais da imprensa negra (Santos, 2011; Pereira, 2013) e associações diversas (Chalhoub, 2007; Mac Cord, 2012), os negros lutaram por direitos, algumas vezes denunciando explicitamente o “preconceito de cor” no país. Nosso objetivo principal aqui é descrever esse processo com base em outro movimento social pouco lembrado pela historiografia.

Nos referimos aqui à revolta liderada pelos marinheiros negros João Cândido Felisberto, André Avelino, Francisco Dias Martins e Manoel Gregório do Nascimento. Eles e mais centenas de colegas negros, entre 22 e 26 de novembro de 1910, bombardearam e ameaçaram de devastação a então Capital Federal da República, puseram o racismo em pauta, estamparam suas reivindicações e ações nas primeiras páginas de jornais como *O Paiz*, *O Estado de S. Paulo*, *Le Figaro* e *New York Times* e criticaram a jovem República (Nascimento, 2008; Morgan, 2014; Love, 2012; Almeida, 2009; Morel, 2009; Silva, 1982; Arias Neto, 2001; Maestri, 2000; Martins, 1988).

Antes de tomarem a extrema decisão, viram frustradas suas tentativas de melhorar as condições de trabalho, fosse na solicitação realizada ao então presidente Nilo Peçanha, quando lhe entregaram um quadro desenhado a carvão com seu perfil, em maio de 1910, ou mesmo por reclamações à imprensa (Maestri Filho, 2000, p.62; Morel, 2009, p.90). Tempos depois, um dos cabeças da futura revolta sinalizou – mediante carta anônima endereçada ao comandante do “*scout* Bahia” –, em setembro daquele ano, que a situação explodiria caso nada fosse realizado. Arrepentido, meses depois, o mesmo comandante reconheceu o erro de cálculo, pois “não demos à ameaça maior importância. Hoje, seria o caso de acreditar ser um apelo justo, feito às autoridades contra a chibata!...” (Coelho, 1911, p.20). Impedidos de votar por lei, não tinham como eleger um representante que os defendesse (Carvalho, 2003, p.29-32). Restou-lhes o caminho das armas, da ameaça, de seguir o exemplo dos seus colegas russos, a bordo do encouraçado Potenkim (Maestri Filho, 2000, p.42-60).

Após 2 anos conspirando, em lugares fixos da cidade do Rio de Janeiro e nos porões das embarcações, os marinheiros foram escalando os responsáveis por cada ato no futuro palco da revolta, que estourou uma semana após a posse do novo presidente da república, o marechal Hermes da Fonseca (MIS, 1969).

Em seu conjunto, as reivindicações eram mais que uma lista de necessidades urgentes ou reativas. Compunham as bases de um projeto político de mudança na Marinha de Guerra, proposto por quem olhava os problemas cotidianos do ângulo das camadas mais baixas da hierarquia militar. Propostas que surgiram das críticas à forma como eram vistos e comandados por seus superiores imediatos, e – ainda mais significativo – da autocrítica ao comportamento e formação educacional de muitos marinheiros (Nascimento, 2008, p.233-235).

Com aproximadamente 75% de marinheiros negros, como veremos, a revolta também externou algumas das adversidades enfrentadas pelas primeiras gerações de filhos e netos de libertos, *ventre-livres* e negros livres, que estavam a bordo dos navios da Armada, 22 anos após a Abolição. Gerações nascidas observando os pais em cativeiro, que se viram forçadas à migração com suas famílias, que ouviram as histórias das agruras da escravidão contadas por libertos, que viram as barreiras à ascensão econômica e social impostas pelo racismo (Mattos; Rios, 2005; Weimer, 2013). Mesmo com o novo regime, diziam aqueles jovens marinheiros negros que a Marinha os mantinha como “escravos” de oficiais. O grito de “Viva a Liberdade”, durante a revolta, representava a insatisfação com o 13 de Maio e a República, que pôde ser sentida

com os tremores dos tiros de canhão que caíram sobre a cidade do Rio de Janeiro.

A REVOLTA DA CHIBATA

A revolta estourou na noite de 22 de novembro de 1910. O comandante do encouraçado *Minas Gerais*, Batista das Neves, retornava a bordo, após participar de um jantar comemorativo no *Duguay-Trouin*, navio da armada francesa, também fundeado na baía de Guanabara. Ao dar os primeiros passos no convés do navio, escutou de centenas de marinheiros os gritos de “Viva a Liberdade e “Abaixo a Chibata”.

Chibata e liberdade resumiam um leque de frustrações enfrentadas diariamente pelos revoltosos. Eles assemelhavam a realidade vivida nos conveses das embarcações às antigas fazendas de escravos, estas que também foram palcos de revoltas e outros movimentos de escravos nos séculos anteriores (Schwartz, 2001). Passados 22 anos da abolição e sob um novo regime, perguntavam-se cronistas e editores das folhas a razão daquela lembrança da escravidão e de seus castigos físicos. Essas palavras incomodaram os oficiais e foram muito exploradas pela imprensa (Martins, 1988, p.126).

Desde o século XIX, as Forças Armadas brasileiras resolviam os problemas disciplinares castigando o corpo do infrator. No caso da Marinha de Guerra, o tipo de castigo (golilha, chibata, palmatória, prisão a ferros, solitária) e a quantidade aplicada (dias na solitária, pancadas nas mãos e costas) eram definidos após decisão de um Conselho de Disciplina formado pelo comandante e mais dois oficiais a bordo.² Embora castigos semelhantes fossem utilizados em marinhas de guerras europeias – a russa até o início do século XX –, no caso brasileiro era muito difícil dissociar essas punições físicas em marinheiros negros daquelas praticadas legalmente em trabalhadores cativos do último país das Américas a abolir juridicamente esse tipo de disciplinamento.

Batista das Neves, outros oficiais e mais seis marinheiros foram mortos naquela noite. De uma só tacada, os revoltosos cometeram três crimes militares: insubordinação, revolta e homicídio. A pena era longa para esses casos (Soares, 1920, p.149, 152, 228). Via-se nitidamente que os marinheiros em revolta estavam dispostos a enfrentar todos os riscos. Algo muito injusto havia nos conveses da Marinha de Guerra e a população assustou-se com aquele brado. O que os levaria a cometer tais crimes e arriscarem suas vidas numa possível batalha na baía de Guanabara, com posterior julgamento nos tribunais militares?

Os motivos estavam registrados na mensagem de duas páginas redigida pelo jovem marinheiro cearense Francisco Dias Martins e enviada na manhã de 23 de novembro ao presidente da República, o recém-empossado marechal Hermes da Fonseca.³ A primeira das reivindicações da marujada exigia que fossem retirados “os oficiais incompetentes”; indivíduos que, na hora de exigir dos comandados o cumprimento dos serviços diários, não levavam em conta a diferença entre o acúmulo de tarefas e o número de marinheiros disponíveis para realizá-las. Havia poucos homens para executar tantas tarefas. Como não viam ou nem queriam ver essa diferença, esses oficiais “incompetentes” preferiam entender o não cumprimento dos serviços como “provenientes da desídia costumeira e da impossibilidade de compreensão dos deveres de pontualidade, boa vontade, e boa predisposição ao trabalho” – como disse o oficial Alberto Durão Coelho (1911, p.39).

A segunda delas exigia a extinção da base legal utilizada por oficiais que cometiam excessos correcionais: “reformular o código imoral e vergonhoso a fim de que desapareça a chibata, o bolo e outros castigos semelhantes”. Desde o Império, era praxe entre muitos oficiais castigar com uma quantidade de chibatadas superior àquela permitida pelo código disciplinar da Armada (conhecido por *Artigos de Guerra*), mas registravam um número bem menor (Nascimento, 2008, p.217). Se os marinheiros desejavam o fim dos castigos físicos, dever-se-ia eliminá-los enquanto letra da lei (Decreto-Lei n.328, de 12 abr. 1890).⁴ Durante a revolta, o disciplinamento mediante castigo foi discutido e condenado na Câmara dos Deputados e no Senado, e seu uso suspenso até que uma nova legislação fosse aprovada.

Até aqui relatei as motivações mais exploradas pela historiografia para explicar a revolta. Em minhas pesquisas, percebi que faltou outra, somente citada pelos autores, mas que que fora registrada por Dias Martins como reivindicação coletiva da marujada. Os marinheiros sabiam que não adiantava extinguir a chibata e expulsar oficiais que castigavam mais que o permitido por lei. Afinal, como garantir a própria segurança a bordo dos navios ou nas unidades em terra, havendo marinheiros perigosos que, após uma dose de cachaça, uma pisada no calcanhar ou uma rejeição amorosa, perdiam a razão, puxavam o canivete e se punham a ameaçar a vida de todos? Como resolver esse grave problema? É nesse momento que entra a terceira reivindicação: o governo havia de “educar os marinheiros que não [tinham] competência para vestirem a orgulhosa farda”. Vários processos criminais mostravam as rivalidades entre marinheiros nos navios, terminadas em brigas, lesões corporais e até homicídios (Nascimento, 2001, Cap. 1). O castigo físico e oficiais duros

punham algum freio nos brigões. Era urgente que a Marinha fosse capaz de educar e preparar seus marinheiros para o trabalho e a vida em grupo, diminuindo as tensões.

Finalmente, havia o desgaste pelo excesso de trabalho. A Marinha recebeu, entre 1909 e 1910, vários navios de guerra encomendados anos antes ao estaleiro inglês Armstrong, mas suas tripulações eram incompletas e sobrecarregadas. Planejada por um oficial comandante, cada navio possuía uma “Tabela de Serviços” distribuindo as fainas diárias para cada marinheiro. Limpeza, manutenção, verificação dos marquinários, pintura e abastecimento, entre outras tarefas, ocupavam a tripulação. Para evitar a sobrecarga, os revoltosos redigiram uma nova “tabela de serviços” e exigiam que ela fosse posta em atividade. Sem dúvida, isso era algo impensado até aquele momento: marinheiros redigindo e propondo nova rotina de trabalho para os navios, independentemente de seus “superiores” hierárquicos. Representava mais uma insubordinação, uma forma de sobrepujar a autoridade dos oficiais.

A mensagem enviada ao presidente, pelo conjunto de suas reivindicações, expressa a consciência de grupo que aqueles marinheiros negros, em sua maioria, alcançaram. Os oficiais eram brancos, hierarquicamente superiores, educados nas melhores instituições de ensino, pertencentes a famílias abastadas e defensores do *esprit de corps*. Seus privilégios e imagens foram corrompidos naquele momento por marinheiros negros, pobres e de parca instrução – 70% eram analfabetos (Coelho, 1911, p.39).

Essa consciência aumentou com a chegada dos novos navios da Armada já citados. Entre eles figuravam os colossais *dreadnoughts Minas Geraes e São Paulo*, os navios de guerra mais poderosos do mundo naquela época. Como já dissemos, não os equiparam com pessoal na quantidade exigida. Embora centenas de marinheiros tenham realizado cursos na Inglaterra, os 26 navios chegados ao Brasil exigiam recrutamento de centenas de novos outros (Morgan, 2014, p.169-179). O aumento da demanda por braços nos serviços diários combinado com o exíguo número de marinheiros levou a resultados desanimadores para os oficiais, que pressionavam com frenéticos castigos corporais. O capitão de corveta Alberto Durão Coelho contabilizou 911 punições a bordo do novíssimo *scout* Bahia, cometidas por uma tripulação de 288 marinheiros, numa viagem ao Chile. Um “número esmagador e significativo” (Coelho, 1911, p.26, 39).

As reclamações contra esses excessos foram encaminhadas numa carta anônima, em 1º de setembro de 1910, escrita por um dos futuros líderes da revolta, o marinheiro Francisco Dias Martins, que utilizou o codinome “Mão

Negra”. Dizia ele que havia “deixado o seio da família para ser espectador de desonrados anúncios que deploram o (s)eu caráter, o vosso respeito, e o brilho dessa enganada pátria” (Coelho, 1911, p.21). Por isso, era “escravo de oficiais da marinha, e levar a chibata, ‘a Chibata’, há (sic) 20 anos de constituída a República Brasileira, os *decretos baixados* ainda não são bastantes” (ibidem, grifo meu).

Esse foi um grande recado e revelou as frustrações com o novo regime. Os oficiais mais antigos sabiam a que “decretos” Dias Martins se referia. O terceiro decreto da República, de 16 de novembro de 1889, extinguiu o castigo corporal na Marinha de Guerra. No entanto, em 12 de abril de 1890, o castigo foi retomado com a Companhia Correccional (um pelotão de marinheiros indisciplinados que era isolado dos demais, com perdas salariais e hierárquicas, além de sofrerem castigos de chibata e humilhações). O primeiro decreto embriagou os marinheiros em festa nos conveses, mas o segundo trouxe a “ressaca” do dia seguinte (Nascimento, 2001). Essas decisões já na República tornaram-se leis quando boa parte daquela geração de marinheiros revoltados em 1910 estava nascendo (Almeida, 2012, p.28), mas a memória daqueles decretos e a insatisfação com a Companhia Correccional estavam vivas no cotidiano dos marinheiros, mesmo dos mais novos, como Francisco Dias Martins, o Mão Negra. Os marinheiros não eram crédulos nos ideais de igualdade e de direitos do homem presentes nos discursos republicanos.

Durante 4 dias eles sitiaram a cidade do Rio de Janeiro. Deram tiros de canhão na primeira noite de revolta, que alcançaram algumas casas, vitimando uma família: crianças morreram. Nos demais, navegavam pela baía de Guanabara e pernoitavam com os navios fora da barra. Após diversas negociações, o governo decidiu anistiá-los e discutir as reivindicações no Senado posteriormente. Era bem menos que o reivindicado, mas possivelmente os efeitos da revolta tenham bastado: forçaram a atenção da população de todas as classes e partes do país para a causa; conquistaram o apoio de jornalistas e cronistas aturcidos com castigos físicos que relembavam os tempos de cativo e da Monarquia; puseram suas reivindicações nas mesas da Presidência da República, da Câmara dos Deputados e do Senado; e, finalmente, foram perdoados das duras penas previstas para os crimes cometidos. Enfim, alcançados esses resultados, preferiram terminar a revolta.

No dia em que os oficiais retomaram os navios, fotógrafos e repórteres das principais folhas invadiram os conveses e registraram entrevistas e fotos que entraram para a história.⁵ Algumas delas previamente arranjadas, como quando João Cândido lê a edição do *Diário Oficial*, com a publicação do

decreto de anistia. Certamente o repórter deu a edição nas mãos do líder da revolta, com o fotógrafo já posicionado para o *instantâneo*.

Captaram também o abalo no espírito de corpo e na hierarquia militar, ao fotografarem o exato momento em que o oficial substituto de Batista das Neves recebia o comando do *Minas Gerais* diretamente de quatro marinheiros, sendo três negros e um branco descalço. A hierarquia militar é revelada e reforçada, por exemplo, nas diferenças e sutilezas dos uniformes usados por oficiais, sargentos e marinheiros. Mas ela também é reafirmada nos cerimoniais de passagem de comando. Os comandados percebem o olhar sério e sisudo trocado entre o novo e o antigo comandante, o posicionamento de seus corpos retos como troncos de palmeiras, o encontro lateral dos pés, que se juntam bruscamente, e a continência militar com a mão direita, realizada primeiro pelo menos graduado e seguida do mesmo gesto pelo que está um posto acima, às vezes sob comandos sonorizados por cornetas ou até mesmo com bandas de músicas, nos dias mais festivos (Decreto nº 13753, de 10 set. 1919). Mas não se espere a passagem de comando entre um marinheiro e um capitão de corveta, por exemplo. Comumente, é um sargento a realizá-la para um tenente, e este a transfere ao capitão comandante.⁶ Poderia ser indigno e até humilhante a um oficial comandante ter esse contato de olhos nos olhos com alguém muito mais abaixo na hierarquia que um seu próximo. É esse constrangimento do novo comandante que se percebe numa das fotos mais reveladoras desse dia: o momento em que um marinheiro passa o comando do maior navio do mundo, o *Minas Gerais*. Percebe-se claramente, na foto, que ele não espera o final da passagem e começa a andar enquanto o antigo comandante, um marinheiro negro, encontra-se em posição de continência.

Obviamente, os dias posteriores àquelas fotos foram bem mais difíceis, com o retorno dos oficiais aos navios. O convívio com os ex-revoltosos, que haviam exposto os métodos punitivos desumanos e semelhantes à escravidão e assassinado seus colegas hierárquicos, era tenso. Aguçou ainda mais com o flagrante desrespeito à anistia, quando o Ministério da Marinha desligou marinheiros que haviam sido perdoados. E não parou por aí: os comandantes dos navios ordenaram o desarmamento dos canhões do *Minas Gerais* e do *São Paulo*, aumentando a circulação de boatos e trocas de ameaças. Em 9 de dezembro, outra revolta estourou, mas na ilha das Cobras. Novamente, a cidade foi sacudida por bombardeios, só que mais intensos. Não se tem uma dimensão precisa de quantos morreram e foram feridos (Samet, 2011).

Derrotado o movimento, a Marinha, a Polícia e o Exército começaram a agir, prendendo, torturando, desterrando ou matando os envolvidos. Dezesseis

morreram asfixiados inalando a cal utilizada para higienizar os detritos dos presos, numa cela da ilha das Cobras, ao tornar-se pó logo após a evaporação da água. As chaves estavam nos bolsos do oficial comandante da ilha, que se ausentara no momento da fatalidade (Nascimento, 2008, p.67-70). Outros 11 foram fuzilados no navio Satélite, que levava 97 ex-marinheiros extraditados para o Norte do país, a fim de trabalharem na construção da ferrovia Madeira-Mamoré e na extração da borracha. Os 11 foram acusados de estarem organizando um motim (Samet, 2011, p.275-276). A “carga” era composta por 200 homens (ex-marinheiros e detentos) e 44 detentas da Casa de Correção. Mulheres chegaram aos destinos maltrapilhas e famélicas como seus colegas de travessia. Submeteram-se ou foram vendidos a empreendedores locais. O navio Satélite, um pacote comercial, parecia mais o último navio negreiro em pleno século XX. Os responsáveis por esses crimes nunca foram punidos.

UMA GERAÇÃO DE MARINHEIROS NEGROS NO PÓS-ABOLIÇÃO

Para entendermos as possibilidades de trabalho desses marinheiros negros e o caminho que seguiram até a Marinha de Guerra será importante analisarmos quais os canais abertos para empregá-los nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras do XX. E, para falar nisso, parto do velho dilema acerca dos destinos dos libertos ao fim do processo de emancipações, que aboliu o trabalho escravo (Costa, 2013, p.161-162; Gomes; Cunha, 2007; Mattos; Rios, 2005). Certamente houve movimento de ex-escravos para as cidades, mas tal visão encobre um processo muito mais complexo, eclipsado por nossa teimosia em ver as atitudes dos indivíduos do passado de forma imediata e teleológica. Como bem lembrou Walter Fraga ao discutir o pós-abolição no Recôncavo Baiano, os vínculos comunitários e familiares tecidos e estabelecidos durante a escravidão “foram fundamentais para a sobrevivência da população negra liberta e importante fator de fixação nas localidades em que residiam” (Fraga Filho, 2006, p.250). Também as condições locais (contratos de trabalho negociados, formas de remuneração, moradia e possibilidades de acesso à terra) estavam no horizonte de expectativas dos ex-escravos ao se tornarem juridicamente livres.

Já foram detectadas diversas formas de vinculação (meeiro, parceiro, peão, arrendatário, lavrador, agregado etc.) entre ex-senhores e libertos, mas são categorias de análise polissêmicas na experiência de tantas formas de produzir no país. Esses ofícios estavam presentes no cotidiano do campesinato (negro ou não), nas *plantations*, na pecuária, na extração mineral e noutras atividades,

geralmente distantes das cidades, que ofereciam possibilidades para o indivíduo reproduzir suas condições materiais de existência (Weimer, 2013; Aguilar, 2012). Assim sendo, a realidade de um país continental como o nosso, com fortes diferenças regionais, principalmente se levarmos em conta as atividades econômicas exercidas e o impacto ou não da imigração europeia (Silva, 2001, p.86; Andrews, 1998; Butler, 2000), requer maior pesquisa para se afirmar quantos e quando ex-escravos e seus descendentes migraram e, até mesmo, se migraram (Mattos; Rios, 2005; Fraga Filho, 2006; Costa, 2008; Marques, 2009).

Mas havia os que migraram imediatamente para as cidades e mesmo para outras fazendas. Os maus-tratos de fazendeiros e a necessidade de recompor a família espalhada pela venda de parentes durante a escravidão levaram muitos libertos a migrarem para outras localidades. Ana Lugão Rios e Hebe Mattos (2005, Parte II) registraram histórias de famílias ameaçadas por senhores, que por isso iniciavam a retirada. Como a fuga encetada por escravos (Gomes, 2003, p.45-86), o caminho seguido pelos que preferiam sair dos seus locais de origem não era simples. Os itinerantes tantas vezes punham seus parcos objetos de valor sobre as costas e caminhavam com as famílias por léguas até encontrarem um novo lugar. Já temos outros trabalhos que ilustram essa caminhada para uma nova fazenda ou sítio, nos quais os indivíduos construíam suas casas de pau a pique, e vinculavam-se ao proprietário ou arrendatário da terra por um contrato, cujo pagamento convertia-se em gêneros alimentícios ou em moeda (Aguilar, 2012).

As famílias que permaneceram vincularam-se ao trabalho mediante contratos baseados no costume (meação, por exemplo). Nesses sistemas, eles tocavam o gado, abriam roçados, plantavam as sementes, colhiam os frutos e cuidavam das dependências da fazenda, mesmo que para isso ganhassem, nos casos de extrema exploração, somente um litro de banha pela tarefa executada (Aguilar, 2012, p.107). Aqueles que tinham o direito a pequenas lavouras plantavam para complementar a alimentação familiar e, em certas condições, poderiam até melhorar a qualidade de vida e ascender socialmente (Weimer, 2013, p.312).

Como podemos ver, a complexidade dos destinos dos libertos mostra um lado enriquecedor da História quando comparada àquela, já bastante criticada (Hasenbalg, 1979; Chalhoub, 2001; Nascimento, 2005), que defende que os negros migraram em massa para as cidades, moravam nas favelas, as mulheres prostituíam-se e os homens tornavam-se marginais. Algumas coletâneas, por exemplo, reúnem outras formas de investigar os libertos e seus descendentes no pós-abolição, revelando as experiências de trabalho urbano desses homens,

mulheres e crianças nas áreas mais diversas, como a indústria, o trabalho doméstico, os esportes, a música, o teatro, a imprensa, a escola, as Forças Armadas, a construção de ferrovias e as profissões liberais (Gomes; Cunha, 2007; Abreu; Pereira, 2011). Obviamente, tais perspectivas já são bem conhecidas por aqueles que se debruçam sobre a área há algum tempo.

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 recrutados (Nascimento, 2000; Kraay, 1998). As Forças Armadas poderiam, mesmo com seu vasto manancial de problemas, surgir como uma saída para aqueles que não tinham muitas oportunidades.

Os rapazes negros envolvidos na revolta encontraram na Marinha de Guerra uma opção para as suas vidas. Não havia educação formal gratuita para todos, além de as famílias enfrentarem uma série de dificuldades para manterem seus filhos nas escolas, quando matriculados (Veiga, 2008). Sendo filhos de famílias pobres, tiveram de começar a atuar auxiliando aos 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 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 sexual (Nascimento, 2001; Beattie, 2009). 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 desejar.

O mercado de trabalho era bem competitivo nas cidades mais populosas (imigrantes e migrantes as procuravam com frequência) e ricas como o Rio de Janeiro, na virada do século XIX para o XX. Regiões em crise econômica como

algumas localizadas no Norte e Nordeste apresentavam oportunidades de trabalho e renda mais limitadas, forçando a migração. Os deslocamentos em busca de trabalho e os contratos firmados com os empregadores foram momentos e situações difíceis enfrentados por ex-escravos e seus descendentes. Com o racismo existente na época e dependendo da região, as possibilidades de emprego tornaram-se ainda mais escassas para os negros que para os brancos. As Forças Armadas poderiam ser uma solução para essas barreiras.

Silvia Capanema Almeida (2009, p.160-161) 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. Muitos daqueles jovens poderiam ser netos e filhos de escravos. A cor era um grande indicativo disso. Segundo as observações do primeiro tenente José Eduardo de Macedo Soares (1911, p.85), nas “guarnições 50% são negros, 30% mulatos, 10% caboclos, 10% brancos ou quase brancos”.

Para checar essa quantidade, analisei o livro da Décima Terceira Companhia do Corpo de Marinheiros Nacionais. Lá havia 72 homens matriculados, 21 dos quais de cor “parda”, 15 “preta”, 13 “branca”, dois “cabocla”, um “mulata”, e 20 não tinham descrição de cor. Se contabilizarmos somente os indivíduos que tiveram as cores mencionadas para calcular o percentual de cada uma na composição da Décima Terceira Companhia, veremos que desses – ou seja, 52 indivíduos –, 40,38% eram pardos, 28,85% pretos, 25% brancos, 3,85% caboclos e 1,92% mulatos. Ou seja, 75% foram considerados negros e mestiços, confirmando a observação de Macedo Soares.

E, finalmente, Silvia Capanema Almeida corrobora esses dados com a análise do livro 1 do Gabinete de Identificação da Marinha. Seus dados mostram que

56,4% pardos, 20% brancos, 11,6% de cor preta, 10,4% morenos, 1,2% “brancos corados” e 0,4% “pardos claros”. Os pardos e os indivíduos de cor preta somavam 68% do total dos identificados, ou seja, quase 70% deles eram considerados não brancos. (Almeida, 2012, p.17)

O mais velho dos marinheiros envolvidos e processados foi o líder da revolta, o gaúcho negro João Cândido. Ele é um exemplo do que chamavam comumente de “ventre livre”.⁷ O pai era tropeiro no atual município de Encruzilhada do Sul e fora alforriado anos antes de casar com Ignácia, mãe de

João Cândido (Nascimento, 2011). O caso do líder da revolta foi o mais próximo da escravidão a que cheguei após pesquisa em documentos arquivados em Porto Alegre; certamente, uma investigação dos demais envolvidos mostrará essa relação também. No entanto, todos eles tinham uma memória da escravidão muito real e próxima. Conviveram com libertos entre parentes, amigos, conhecidos ou vizinhos (Mattos; Rios, 2005).

Como bem afirmou Silvia Capanema Almeida (2012, p.17), a escravidão estava presente “como experiência pessoal ou memória coletiva” daqueles marinheiros, que a rememoraram em outra parte da mensagem dos marinheiros ao presidente, datada de 22 de novembro de 1910, na qual se apresentam como: “cidadãos brasileiros e republicanos [que] não ... mais suporta[vam] a escravidão na Marinha Brasileira...”.

RACISMO NA MARINHA DE GUERRA

O racismo estava na pena de boa parte dos escritores de época. Crentes na ciência que explicava a diferença entre os seres humanos amparados por teorias raciais, muitos autores acionavam essas ideias quando formavam opinião a partir de um novo texto (Schwarcz, 1993). As rivalidades nos locais de trabalho, entre trabalhadores e destes com seus empregadores, também apresentavam motivações raciais (Ribeiro, 1987). Anúncios de empregos expressavam indisfarçável opção racial dos contratantes (Damasceno, 2011; Peçanha, 2013). Na Marinha esse quadro não era diferente.

Entre as forças militares, a Marinha representava a mais elitista. Eram seus navios recepcionados nos países estrangeiros por diplomatas, governadores, chefes de Estado, oficiais militares, industriais etc. Seus oficiais haviam de falar francês e inglês, seguir as regras de um jantar comemorativo, participar de saraus, dançar em salões, ter vasta erudição. Era um verdadeiro problema para eles ter uma tripulação de marinheiros formada por negros quando visitavam outros países. Como afirmou o editorial do jornal *O Estado de S. Paulo*, de 5 de junho de 1911:

Um destes grupos, o menos numeroso, é constituído pela oficialidade. O outro grupo, muito mais numeroso, constitui o proletário de blusa ou de farda, a gente que não tem direito a sonhar com os galões e vantagens de oficial. O oficial nunca foi marinheiro. O marinheiro nunca poderá ser oficial ... para vir a ser oficial é preciso pertencer à burguesia abastada, ter dinheiro para custear a conquista do galão na Escola Naval e *ser o menos mestiço ou o mais branco possível*.

José Eduardo de Macedo Soares (1911) foi um desses oficiais e condenava o sistema de recrutamento militar por incorporar grande quantidade de homens negros, que julgava culpados pelos males que aniquilaram a Marinha de Guerra em 1910. Para ele, a “preguiça”, a “incapacidade de progredir”, os vícios do jogo, do alcoolismo, das brigas, das violências sexuais, dos sambas, do desperdício sem a previdência e tantos outros costumes reprovados pelo jovem oficial branco, eram males inatos aos negros. Para ele,

A primeira impressão que produz uma guarnição brasileira é a da decadência e incapacidade física. Os negros são raquíticos, mal-encarados com todos os signos deprimentes das mais atrasadas nações africanas. As outras raças submetem-se à influência do meio criado pelos sempre em maioria. Profundamente alheios a qualquer noção de conforto os nossos marinheiros vestem-se mal, não sabem comer, não sabem dormir. Imprevidentes e preguiçosos eles trazem da raça a tara da incapacidade de progredir. (Soares, 1911, p.85-86)

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

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

Por isso, proclamava uma total mudança no quadro de pessoal da Marinha de Guerra, a começar pela retirada dessa massa de marinheiros. Afinal,

com a entrada de máquinas, dos telégrafos, da couraça de aço, da eletricidade e tantas outras inovações tecnológicas havia necessidade de maior qualificação tanto para oficiais quanto para marinheiros. Diante dos “males” oriundos da “raça” destes últimos, não havia como exigir deles alfabetização e formação para enfrentar os novos desafios impostos pelas modernas armadas. Pior: enquanto os negros fossem maioria, somente os castigos corporais – entre eles a chibata – poderiam dominar aquela massa, garantindo as bases da ordem e da boa disciplina militar.

Cinco anos após esse livro circular pelas livrarias do Rio de Janeiro, Álvaro Bomilcar (1916) publica *O preconceito de raça no Brasil*, que dialoga diretamente com o trabalho de José Eduardo de Macedo Soares. O autor era diplomado em Direito, mas enveredou pelo jornalismo, literatura e sociologia, além de exercer diversos cargos no judiciário. Foi um dos maiores colaboradores da revista *Gil Blas* ao lado de Afonso Celso e mais tarde aliou-se a Jackson de Figueiredo na fundação da revista *Braziléa*. Era um daqueles intelectuais antilusitanos fervorosos que viveram o final do século XIX e adentraram o XX. Seu discurso questionando o preconceito de raça no Brasil criticava a absorção das teorias raciais de Gobineau e Cuvier por parte da elite brasileira, mas suas convicções antilusitanas marcaram o teor e a integridade do livro que nos interessa discutir aqui. Ele era acusado de lusófono por muitos intelectuais do seu tempo (Jesus, 2012, p.54-57).

É incrível folhear esse livro e não perceber o peso dado ao que ele identifica como um problema nacional: o português e seus descendentes, os brancos brasileiros. Era esse que Bomilcar acusava de defender medidas desumanas contra a população negra e, principalmente, para aquela indígena desde a colonização do país. Não é difícil perceber, durante a leitura, que de um lado estão os oficiais brancos e do outro os marinheiros negros. Após introduzir o leitor no livro recorrendo à história da Revolta da Chibata, revela que foram os oficiais os culpados, pois afastavam-se da tripulação de negros por se entenderem racialmente superiores: brancos descendentes de portugueses. Bomilcar, enfim, não acreditava na superioridade de uma raça por outra. A diferença seria mais histórica e evolutiva. Segundo ele,

Se hoje, mais do que no passado, seriam demasia e grosseiras parcialidades, conferir ao branco o monopólio da inteligência, não menos ousado seria aquele que ousasse negar qualidades morais ao autóctone americano, abundâncias de impulsos cordiais aos filhos da adusta África, tesouros de paciência e previdência ao pertinaz mongol. (Bomilcar, 1916, p.46-47)

Na visão de Bomilcar (1916, p.58), o português era branco e representava a “influência perniciosa” que atrasava o “progredir” do Brasil. Verificava suas posições com o crescimento de regiões do Sul colonizadas por europeus nórdicos. Segundo Mônica Pimenta Veloso (2001), Bomilcar representava “uma corrente de pensamento que associava a ideia de moderno à de antilusitanismo, identificando Portugal com o nosso atraso colonial”.

Mas Álvaro Bomilcar vai além e levanta outras questões espinhosas. Reclamava que os teóricos sempre diziam que o problema do Brasil era o da “raça”, mas perguntava-se, “quem tem as rédeas do poder executivo? Seriam os ‘quase-índios’, os ‘quase-negros’? ... Não, ... tem sido sempre um quase-português”. Seu questionamento vai sendo ampliado não só para os políticos, mas também para a imprensa e a justiça, até chegar aos oficiais das Forças Armadas, principalmente da Marinha de Guerra. Todos esses indivíduos citados por Bomilcar eram brancos, brancos descendentes de portugueses, os menos inteligentes e desenvolvidos entre os europeus. Por isso achava um equívoco “nossos” brancos reclamarem da inteligência de negros e índios.

Finalmente, mostra também que na defesa do privilégio, esses indivíduos brancos eram capazes de tudo. Num regime democrático, dever-se-ia extinguir os “privilégios”, mas mantinha-se a divisão de a Escola Naval, que formava oficiais, ser reservada a brancos, e a de Aprendizes Marinheiros ser para “os escuros”: “Quando mesmo um mestiço escuro tivesse bastantes meios para pagar as despesas de sua educação, o examinador, a serviço do preconceito, saberia erigir-lhe ‘uma barreira’ nos exames de admissão à Escola [Naval]” (Bomilcar, 1916, p.98-99).

CONCLUSÃO

Os males da discriminação racial são comuns à história da maioria da população negra no pós-abolição. A ascensão econômica e social do ascendente viabiliza o legado de capitais (econômico, cultural, intelectual) cruciais ao futuro do descendente. O problema foi e é como acessar esse lugar vencendo a discriminação racial.

O racismo científico criou uma explicação para as diferenças entre seres humanos. Interesses diversos (conquista de ricos territórios, produção de gêneros primários para consumo das indústrias e povos dos países mais ricos, submissão de populações de países mais pobres, redução de direitos políticos aos negros, às populações nativas e asiáticas etc.) também estavam em jogo no momento de criar barreiras para a ascensão social.

Os textos de José Eduardo de Macedo Soares e Álvaro Bomilcar evidenciam essas barreiras há mais de cem anos. O primeiro queria retirar todos os negros dos seus empregos na Marinha e não via a menor condição de trabalharem de forma correta. Cria nas diferenças das raças, apontava os oficiais como superiores, por serem brancos, e os negros como o lixo da sociedade. Bomilcar, embora fosse um questionável lusófono, combatia o racismo e atacava justamente as “barreiras” postas pelos instrutores, contratadores etc. que os negros haviam de ultrapassar.

Os marinheiros negros pensavam bem diferente e incluíram educação para os marinheiros mais rudes como a terceira reivindicação na mensagem ao presidente. E mais, rechaçavam justamente esse posicionamento dos oficiais, que transferiam as relações escravistas existentes nas antigas fazendas para os conveses dos navios e pátios dos quartéis. Por isso Francisco Dias Martins se sentia frustrado por ter “deixado o seio da [sua] família para ser espectador de desonrados anúncios que deplora[va]m o [s]eu caráter ... e o brilho dessa enganada pátria”. Se sentia um “escravo de oficiais da marinha” (Coelho, 1911, p.21).

Aquela geração de marinheiros estava consciente do lugar que lhes reservaram, dos problemas cotidianos da Marinha, da empáfia da maior parte dos oficiais, da racialização estabelecida pelas barreiras da cor. Eram tão capazes de comandar um navio, que Gilberto Amado, em sua coluna n’*O Paiz*, de 27 de novembro de 1910, dizia que João Cândido era um “profissional” que “não precisou de cursos nas escolas, de viagens às capitais europeias e nos salões elegantes do mundo para manobrar com uma habilidade milagrosa”. Afinal, os navios revoltados estavam sob comando de marinheiros, tendo João Cândido como chefe das quatro embarcações. Obviamente, sabemos que a formação educacional e profissional é fundamental para o exercício das atividades cotidianas de um navio, mas aqueles revoltosos não puderam ser oficiais por serem negros e por não terem a sociabilidade necessária, carecerem das mais simples instruções escolares e carregarem na pele a cor proibida na Sala D’Armas.

REFERÊNCIAS

ABREU, Martha; PEREIRA, Matheus Serva (Org.) *Caminhos da liberdade: histórias da abolição e do pós-abolição no Brasil*. Niterói: PPGHistória-UFF, 2011.

- AGUILAR, Maria do Carmo Moreira. *Famílias negras no planalto médio do Rio Grande do Sul (1940-1960): migração e relações de trabalho*. Dissertação (Mestrado em História) – UFRGS. Porto Alegre, 2012.
- ALBUQUERQUE, Wlamyra. *O jogo da dissimulação: abolição e cidadania negra no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.
- ALMEIDA, Sílvia Capanema P. de. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra brasileira no período pós-abolição, 1890-1910. *História, Ciências, Saúde – Mangueiras*, Rio de Janeiro, v.19, supl., dez. 2012.
- _____. *Nous, marins, citoyens brésiliens et républicains: identités, modernité et mémoire de la révolte des matelots de 1910*. Thèse (Ph.d.) – École des Hautes Études en Sciences Sociales. Paris, 2009.
- ANDREWS, George Reid. *Negros e brancos em São Paulo (1888-1988)*. Bauru, SP: Edusc, 1998.
- ARIAS NETO, José Miguel. *Em busca da cidadania: praças da Armada nacional 1867-1910*. Tese (Doutorado em História) – FFLCH, USP. São Paulo, 2001.
- BARTELT, Dawid D. *Sertão, república e nação*. São Paulo: Edusp, 2009.
- BOMILCAR, Álvaro. *O preconceito de raça no Brasil*. Rio de Janeiro: s.n., 1916.
- BUTLER, Kim. *Freedoms given freedoms won: Afro-Brazilians in Post-abolition São Paulo and Salvador*. New Brunswick, NJ: Rutgers, 2000.
- CARVALHO, José Carlos de. *O livro da minha vida: na guerra, na paz e nas revoluções (1847-1910)*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1912.
- CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- CASTELLUCCI Junior, Wellington. *Pescadores e roceiros: escravos e forros em Itaparica (1860-1888)*. São Paulo: AnnaBlume; Salvador: Fapesb, 2008.
- CHALHOUB, Sidney. Solidariedade e liberdade: sociedades beneficentes de negros e negras no Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX. In: GOMES, Flávio dos Santos; CUNHA, Olívia. *Quase cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2007.
- _____. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. (1.ed. 1986). Campinas, Ed. Unicamp, 2001.
- COELHO, Alberto Durão. *Sobre a revolta dos reclamantes: algozes e vítimas*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1911.
- COSTA, Carlos Eduardo C. da. *De pé calçado: família, trabalho e migração no Pós-Abolição da Baixada Fluminense, RJ. (1888-1940)*. Tese (Doutorado em História) – PPGHIS, UFRJ. Rio de Janeiro, 2013.
- _____. *Campesinato negro no Pós-Abolição: migração, estabilização e os registros civis de nascimentos. Vale do Paraíba e Nova Iguaçu (1888-1940)*. Dissertação (Mestrado) – PPGHIS, UFRJ. Rio de Janeiro, 2008.

- CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *Tradições Negras na Formação de um Sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café*. (Rio de Janeiro, 1905-1930). *Afro-Ásia*, Salvador, n.24, 2000.
- DAMASCENO, Caetana. *Segredos da boa aparência: da “cor” à “boa aparência” do trabalho carioca (1930-1950)*. Rio de Janeiro: Edur, 2011.
- FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da liberdade*. Campinas: Ed. Unicamp, 2006.
- GOMES, Flávio. *Experiências atlânticas: ensaios e pesquisas sobre a escravidão e o pós-emancipação no Brasil*. Passo Fundo: Ed. UPF, 2003.
- GOMES, Flávio dos Santos; CUNHA, Olívia. *Quase cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2007.
- GOMES, Tiago de Melo. Negros contando (e fazendo) sua História: alguns significados da trajetória da Companhia Negra de Revistas (1926). *Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro, ano 23, n.1, 2001.
- HASENBALG, Carlos A. *Discriminação e desigualdades raciais no Brasil*. Rio de Janeiro: Graal, 1979.
- HOLT, Thomas. *The problem of freedom: race, labor, and politics in Jamaica and Britain, 1832-1938*. Baltimore & London: The Johns Hopkins University Press, 1992.
- JESUS, Carlos Gustavo Nóbrega de. *Revista Gil Blas e o nacionalismo de combate (1919-1923)*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2012.
- KRAAY, Hendrik. *Escravidão, cidadania e serviço militar na mobilização brasileira para a Guerra do Paraguai*. *Estudos afro-asiáticos*, Rio de Janeiro: Centro de Estudos Afro-Asiáticos, n.33, set. 1998.
- LOVE, Joseph. *The revolt of the whip*. Stanford: Stanford University Press, 2012.
- MAC CORD, Marcelo. *Artífices da cidadania: mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista*. Campinas: Ed. Unicamp, 2012.
- MACHADO, Maria Helena P. T. *O plano e o pânico: os movimentos sociais na década da Abolição*. (1.ed. 1994). São Paulo: Edusp, 2010.
- MAESTRI FILHO, Mário. *Cisnes negros: uma história da revolta da chibata*. São Paulo: Moderna, 2000.
- MARQUES, Leonardo. *Por aí e por muito longe: dívidas, migrações e os libertos de 1888*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2009.
- MARTINS, Hélio Leôncio. *A revolta dos marinheiros, 1910*. Rio de Janeiro: SDM, 1988.
- MATTOS, Hebe; RIOS, Ana Lugão. *Memórias do cativo: família, trabalho e cidadania no pós-abolição*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- MENDONÇA, Joseli. *Entre a mão e os anéis: a Lei dos Sexagenários e os caminhos da abolição no Brasil*. Campinas: Ed. Unicamp, 1999.
- MIS. Museu da Imagem e do Som. *Entrevista de João Cândido* (realizada por Ricardo Cravo Albim e Hélio Silva). Rio de Janeiro, 1969.
- MOREL, Edmar. *A revolta da chibata*. 5.ed. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

- MORGAN, Zachary. *Legacy of the lash: race and corporal punishment in the Brazilian Navy and the Atlantic world*. Bloomington: Indiana University Press, 2014.
- NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Cidadania, cor e disciplina na revolta dos marinheiros de 1910*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2008.
- _____. Do cativo ao mar: escravos na Marinha de Guerra. *Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro: Centro de Estudos Afro-Asiáticos, n.38, dez. 2000.
- _____. 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.
- _____. “Qual a condição social dos negros no Brasil depois do fim da escravidão?” O pós-abolição no Ensino de História. In: SALGUEIRO, Maria Aparecida A. (Org.) *A República e a questão do negro no Brasil*. Rio de Janeiro: Museu da República, 2005.
- PEÇANHA, Natália Batista. “Regras de civilidade”: tecendo a masculinidade do *smart* nas páginas d’*O Rio Nu* (1898-1916). Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Seropédica, RJ, 2013.
- PEREIRA, Amílcar. *O mundo negro: relações raciais e a constituição do movimento negro contemporâneo no Brasil*. Rio de Janeiro: Pallas, 2013.
- RIBEIRO, Gladys Sabina. “*Cabras*” e “*Pés-de-chumbo*”: os rolos do tempo. O antilusi-tanismo na cidade do Rio de Janeiro (1890-1930). Dissertação (Mestrado) – ICHF, Centro de Estudos Gerais, UFF. Niterói, 1987.
- SAMET, Henrique. *A revolta do Batalhão naval*. Rio de Janeiro: Garamond, 2011.
- SANTOS, José Antonio dos. *Prisioneiros da história: trajetórias intelectuais na imprensa negra meridional*. Tese (Doutorado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS). Porto Alegre, 2011.
- _____. *Raiou a Alvorada: intelectuais negros e imprensa, Pelotas (1907-1957)*. Pelotas: Ed. e Gráfica Universitária, 2003.
- SCHWARCZ, Lilian M. *O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil (1870-1930)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- _____. *Retrato em branco e negro: jornais, escravos e cidadãos no final do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- SCHWARTZ, Stuart. *Roceiros, escravos e rebeldes*. Bauru, SP: Edusc, 2001.
- SILVA, Eduardo. *As camélias do Leblon e a abolição da escravatura*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- SILVA, Lúcia Helena Oliveira. *Construindo uma nova vida: migrantes paulistas afro-descendentes na cidade do Rio de Janeiro no pós-abolição (1888-1926)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Campinas, 2001.
- SILVA, Marcos A. *Contra a chibata*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

- (SOARES, José Eduardo Macedo). Um oficial da Armada. *Política versus Marinha*. s.l. s.n., 1911 (?).
- SOARES, Oscar de Macedo (“comentador”). *Código Penal Militar da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro/Paris: Livraria Garnier, 1920.
- SOUZA, Robério. “*Tudo pelo trabalho livre!*”: trabalhadores e conflitos no pós-abolição. Salvador: Edufba; São Paulo: Fapesp, 2011.
- VEIGA, Cynthia Greive. Escola pública para os negros e os pobres no Brasil: uma invenção imperial. *Revista Brasileira de Educação*, v.13, n.39, set./dez. 2008.
- VELOSO, Mônica Pimenta. Lembrar e esquecer: a memória de Portugal na cultura modernista brasileira. *Revista Semear*, Rio de Janeiro, PUC, v.5, 2001. Disponível em: <http://www.letras.puc-rio.br/unidades&nucleos/catedra/index.html>.
- VENÂNCIO, Renato Pinto. *Panfletos abolicionistas*. Belo Horizonte: Arquivo Público Mineiro, 2007.
- WEIMER, Rodrigo. *A gente da Felisberta: consciência histórica, história e memória de uma família negra no litoral rio-grandense no pós-emancipação*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense (UFF). Niterói, 2013.

NOTAS

¹ Doutorado em História (Unicamp, 2002), Professor Associado de História do Brasil na UFRRJ.

² NASCIMENTO (2001, cap. 2). Percebe-se, ainda neste trabalho, que a privação da liberdade (reclusão em presídio) era empregada quando o marinheiro havia sido condenado após julgamento de um crime cometido. O tribunal era militar, intitulado Conselho de Guerra.

³ CARVALHO (1912, p.355). O deputado federal José Carlos de Carvalho visitou os revoltados na manhã de 23 de novembro, recebeu a mensagem e a levou ao presidente. Ele era um oficial aposentado e havia proposto uma lei para aumento nos salários dos marinheiros. Por isso, deve ter sido facilitada sua ida a bordo. Foi ele também quem descreveu aos seus colegas e aos senadores, o cenário de morte e castigos físicos que presenciou durante a visita.

⁴ Esse decreto, conhecido por *Companhia Correccional*, substituiu os *Artigos de Guerra* vigentes no Império (Nascimento, 2008).

⁵ Veja as edições de 27 de novembro de 1910 dos jornais *O País*, *Correio da Manhã* e *Gazeta de Notícias*. Veja também a edição da semana subsequente de *O Malho*.

⁶ Grumete, Marinheiro de 2ª e 1ª classes, sargentos, tenente, capitão-tenente, capitão de corveta, capitão de mar e guerra, almirante.

⁷ Arquivo Histórico da Cúria Metropolitana de Porto Alegre – Livro de registro de batismo, Rio Pardo, Livro nº 24, 1881 a 1882, folha 61: “Aos vinte de Janeiro de mil oitocentos

oitenta e dois, n'esta Freguezia de Rio Pardo, em oratório particular no districto de Capivary, batizei solenemente e puz os Santos Oleos à João, nascido à quinze de Janeiro de mil oitocentos e oitenta, filho legítimo de João Felisberto Pires e Ignacia Candida Pires, escrava de Firmino José Moreira. Foram padrinhos José Antonio da Silveira Franco e Eugénia Amalia de Souza Franco. Do que, para constar, mandei fazer este assentamento que assigno”.