Recrutamento e deserção na Armada Imperial brasileira: alguns apontamentos a partir da província do Rio Grande do Sul (século XIX)

Vinicius Pereira de Oliveira[1]

Resumo:

A atividade náutica desempenhou papel fundamental na formação histórica do Brasil e do mundo moderno, tanto em questões relacionadas ao comércio e transporte de mercadorias e pessoas quanto em sua dimensão militar. Entretanto, o movimento de resgate do papel histórico dos marinheiros, bem como de outras questões correlatas à vida náutica como, por exemplo, as técnicas de construção de embarcações, parece ainda muito incipiente na historiografia brasileira. Neste texto analisaremos as formas pelas quais os indivíduos tornavam-se marinheiros da Armada Imperial brasileira no século XIX. Destacaremos o papel da violência tanto no processo de recrutamento compulsório de marinheiros – principal mecanismo de obtenção destes trabalhadores – como no seu cotidiano de trabalho. Problematizaremos em que medida estes elementos contribuíram para a repulsa da população brasileira ao trabalho na Armada, tendo como um dos seus desdobramentos os altos índices de deserção. Para tal, buscaremos estabelecer um diálogo entre estes processos em sua esfera nacional e na província do Rio Grande do Sul.

Palavras-chave: Armada Imperial – recrutamento – deserção – Brasil – Rio Grande do Sul.

Abstract:

The nautical activity played a key role in the historical formation of Brazil and the modern world, both on issues related to trade and transport of goods and people and in its military dimension. However, the movement of rescue of the historical role of the sailors, as well as other issues related to the nautical life, such as techniques for building vessels, seem still very incipient in Brazilian history. In this paper we analyze the ways in which individuals became Imperial Brazilian Navy sailors in the nineteenth century. We also highlight the role of violence both in the process of compulsory recruitment of sailors - the main mechanism for obtaining these workers - and in their daily work. This paper questions the extent to which these elements contributed to the disgust of the population to work in the Navy, bringing, as one of its consequences, the high rates of desertion. To this end, we will seek to establish a dialogue between these processes in their national level and the province of Rio Grande do Sul.

Keywords: Imperial Navy - recruitment - desertion - Brazil - Rio Grande do Sul.

Marinheiros, remadores, embarcadiços, marítimos, homens do mar. Essas são as principais maneiras pelas quais eram designados no Brasil do século XIX aqueles indivíduos que tiravam sua sobrevivência do transito oceânico e fluvial em embarcações dos mais diversos tipos. Em um país com a dimensão territorial do Brasil, a dependência da navegação tanto para transporte de mercadorias e passageiros quanto para questões de soberania estatal (vigilância das fronteiras, enfrentamento de conflitos internos e externos, repressão ao tráfico transatlântico de escravos após sua proibição) era uma questão estratégica.

Em que pese esta dimensão fundamental da navegação em sua formação histórica, o movimento de resgate do papel histórico dos marinheiros, bem como

de outras questões correlatas à vida náutica como, por exemplo, as técnicas de construção de embarcações, parece ainda muito incipiente na historiografia brasileira.

Entre as questões que recentemente têm recebido maior atenção está a análise das relações sociais que se estabeleciam internamente ao grupo dos marinheiros, e destes com a hierarquia naval, com as autoridades estatais e outros grupos populares. Situações de conflito coletivo, como a emblemática Revolta dos Marinheiros de 1910 no Rio de Janeiro ou motins embarcados, passaram a ser analisados mediante consideração dos sentidos e expectativas do grupo dos marinheiros a respeito das contendas. Tais perspectivas motivaram igualmente abordagens sobre o cotidiano de trabalho e práticas de contestação individual dos marinheiros, em um claro contraponto às visões espasmódicas sobre tais acontecimentos.

Se por um lado existe uma considerável bibliografia a respeito dos circuitos náuticos nos quais o Brasil se inseria, seu enfoque tende a privilegiar questões mercantis e apenas recentemente buscou dar visibilidade aos indivíduos que os perfaziam[2].

Neste artigo analisaremos as formas pelas quais os indivíduos tornavam-se marinheiros da Armada Imperial no Brasil nos século XIX, privilegiando um olhar sobre a região meridional e fronteiriça do Rio Grande do Sul. Objetivamos demonstrar como o papel estrutural do recrutamento compulsório e a aversão da população brasileira à vida embarcada levaram a um grande número de deserções.

A Armada Imperial brasileira, logo que criada após sua independência política frente a Portugal em 1822, seguiu em grande medida o modelo de organização da Marinha portuguesa, inclusive constituindo sua primeira esquadra mediante confisco de navios da Armada lusitana no Rio de Janeiro. Tinha entre suas principais atribuições neste momento defender a consolidação da independência, a integridade e a ordem interna do nascente Império, o que incluía igualmente proteger a atividade comercial e a marinha mercante[3].

Colocava-se, porém, o desafio de obter praças para compor as tripulações necessárias à efetivação de tais intentos. A documentação revela o esforço das autoridades em atingir estes objetivos mediante o recurso do engajamento voluntário, mas sobretudo do recrutamento forçado, visto a recusa amplamente partilhada pela sua população em aderir por iniciativa própria à vida flutuante nas embarcações de guerra. As condições particulares da vida marítima, com seus riscos constantes advindos do enfrentamento com as forças da natureza, o rígido e pesado cotidiano de trabalho, a alimentação por vezes deficitária e em más condições de preservação, o risco de uma série de doenças e de lesões físicas e o afastamento das relações sociais de origem tornavam a atividade pouco atrativa para a maior parte da sociedade brasileira.

Em 1836 o Ministro da Marinha Salvador José Maciel apresenta a proposta de criação de companhias fixas de marinheiros onde deveriam servir:

> [...] todos os rapazes sem meios de subsistência, e os que não se aplicarem assiduamente a algum ofício ou ocupação; estes corpos devem ser organizados de tal forma, que se tornem aptos para todo o serviço de mar, e aprendam conjuntamente o manejo de artilharia, de fuzil e de todas as armas, que se usam nos combates navais e nos de terra.[4]

Tais companhias foram criadas pelo Decreto n. 42 de 15/10/1836[5], que autorizava o governo a "formar sucessivamente quatro Companhias fixas de Marinheiros, de cem praças cada uma", as quais, quatro anos depois, foram transformadas no corpo de imperiais marinheiros.

Mediante decisão de 23 de novembro de 1837, o Ministério da Marinha oficiou as presidências das províncias ordenando que atuassem no sentido de efetuar engajamentos e recrutamentos para a composição das guarnições da Marinha:

> Sendo da maior urgência armar quanto antes algumas embarcações de guerra, e sendo um dos obstáculos que se opõe à celeridade de semelhantes armamentos a falta de marinheiros que as guarneçam, ordena o Regente Interino [...] que V. Ex. faça remeter com toda a brevidade ao arsenal de Marinha desta Corte o maior número possível de indivíduos aptos para este serviço, que tenham a idade de 14 a 36 anos, e a precisa robustez, ordenando, outrossim o mesmo Regente que, caso não haja nesta província quem voluntariamente por tempo determinado queira se engajar, que poderá ser de um a dois anos, faça V. Ex. proceder ao recrutamento na forma das leis em vigor.[6]

Ao longo do período imperial alterações foram feitas na legislação que regulava o ingresso de marinheiros nas fileiras da Armada, mas três foram as formas básicas utilizadas, a saber: o engajamento voluntário, o recrutamento militar forçado, e o alistamento de menores direcionados para as escolas de aprendizes.[7]

Se nos momentos iniciais da sua Independência o Estado brasileiro recorreu ao recrutamento e alistamento de indígenas e de escravos oferecidos pelos seus senhores como marinheiros e grumetes, pouco tempo depois o serviço militar foi restrito apenas aos cidadãos, grupo no qual não se incluíam os indígenas nem os escravos[8].

O engajamento dependia da iniciativa do indivíduo em se alistar e pouco resultado surtiu em termos práticos. Se a aversão à vida marinha já afetava a composição das tripulações mercantes, na Armada a disciplina militar tornava-o ainda menos atraente, pois servir "a uma força armada era sinônimo de estar preso por anos a um rígido regime de disciplina e hierarquia".[9]

Frente ao número historicamente insuficiente de voluntários o recrutamento forçado tornou-se a principal fonte para obtenção de marinheiros e também de soldados para o Corpo de artilharia da Marinha[10]. Ao mesmo tempo em que fornecia mão-de-obra a custo mínimo ao estado, este método de arregimentação não impactava sobre as forças produtivas da sociedade[11].

Isto porque havia uma clara definição quanto à "qualidade" da população que deveria ser recrutada: mendigos, capoeiras, ébrios, vadios, desordeiros. Ou seja, homens livres pobres considerados desclassificados, inúteis e perigosos à sociedade. E, paralelamente, havia também clareza quanto aos que não deveriam ser recrutados por serem considerados essenciais à sociedade e à economia:

> A legislação principal que regulava o recrutamento, as Instruções de 1822 (uma codificação da prática anterior que vigorava até 1875), indicou as classes de homens sujeitos ao recrutamento e declarou o intento do governo de proteger os que eram percebidos como essenciais à sociedade e à economia, por esse meio assegurando o bem estar da sociedade. Eram sujeitos ao recrutamento forçado todos os homens brancos solteiros e pardos livres de 18 a 35 anos (a omissão de pretos livres seria logo retificada, mas, nos anos de 1820, o exército rejeitava negros devido à sua cor). Homens nesta faixa etária, empregados em atividades econômicas julgadas úteis, todavia, gozavam de isenção: feitores, tropeiros, artesões, cocheiros, marinheiros, pescadores, um filho de cada lavrador, certo número de empregados em cada estabelecimento comercial e estudantes. Além de homens casados, as instruções também isentavam o irmão maior responsável por órfãos menores e um filho para sustentar cada viúva. As instruções restringiam essas isenções com a cláusula "uma vez que exercitem os seus ofícios efetivamente e tenham bom comportamento", o que deixou bastante liberdade às autoridades para interpretarem a lei[12].

O recrutamento para o serviço militar funcionava como uma saída para problema da proliferação da mendicância, dos menores órfãos, dos homens livres e libertos desocupados e considerados ameaças à propriedade privada, à economia e à moral, e nesse sentido pode ser visto como um poderoso mecanismo de controle social e coerção ao trabalho[13].

Longe de ser considerado um prêmio ou uma prova de coragem, tal prática configurava uma forma de punição ou controle sobre grupos indesejados mediante uma política sistemática de aprisionamento de homens livres pobres[14]. Comportava ainda uma dimensão moral e "pedagógica", pois era entendido por seus agentes "como uma escola de disciplinarização dos indivíduos desordeiros. Pretendia-se, ao sujeitar os indivíduos à dura disciplina militar, podar os maus instintos, os vícios da ociosidade e do crime".[15]

A efetivação do recrutamento envolvia um esforço conjunto de autoridades militares e civis frente ao objetivo de preencher as metas estabelecidas, decorrência da crescente demanda por marinheiros. Quanto às suas formas de execução e os agentes sociais nele envolvidos, sabe-se que:

> Até por volta de 1836, o recrutamento era feito por autoridades policiais, judiciais e de Marinha. Na Corte o responsável era o Inspetor do Arsenal. Em 1829 ele informava à Câmara que, desde 1826, haviam sido realizados recrutamentos trinta e duas vezes, sendo que quatro a partir de ordens escritas e as demais verbais; que somente no Rio de Janeiro haviam sido recrutados mil quatrocentos e oitenta e oito homens e das províncias de São Paulo, Rio Grande, Espírito Santo, Alagoas, Bahia, Pernambuco, Ceará, Piauí, Maranhão e Pará haviam sido remetidos mil setecentos e sessenta e nove indivíduos. Eram destinados ao Exército, ao corpo de artilharia da Marinha e haviam sido recrutados entre marinheiros de navios mercantes e tropas de primeira linha, estes últimos nas províncias [...][16].

Em 14 de abril de 1855, o decreto n. 1591[17] regulou o sistema de alistamento de voluntários e recrutas para o serviço da Armada. A partir de então o governo estabeleceria o número de indivíduos que cada província deveria anualmente contribuir para a composição dos quadros da Força Naval. Em 1860, por exemplo, a província do Rio Grande do Sul ficou responsável por fornecer 80 recrutas, além do maior número possível de menores para as Companhias de Aprendizes Marinheiros[18]. Mediante ordens da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, as presidências das províncias, as capitanias dos portos e os comandos das estações navais e de navios soltos estavam autorizados a proceder ao alistamento de recrutas e voluntários.

Ofícios eram enviados às presidências das províncias, e destas para os chefes de polícia, delegados e subdelegados, solicitando o empenho em obter voluntários e recrutas, em um conjunto entre diferentes níveis de atuação do estado imperial que revela a dificuldade de obtenção de marinheiros para a Armada[19]. Tal limitação era recorrentemente apontada pelos agentes envolvidos nesta atividade. Em 29/12/1854 o Juiz Municipal de Caçapava, no Rio Grande do Sul, José Pinheiro de Ulhôa Cintra, informava ao Presidente da Província, João Luis Viera Cansação de Sinimbu, que:

> Tendo presente a circular no. 15 de 07 de dezembro do corrente em que V.S. me determina que faça todas as diligências, quer por meio de engajamento, quer de recrutamento, para obter o maior número de indivíduos a fim de se manter o número de praças do Corpo de Imperiais Marinheiros e do Batalhão Naval, de preferência os que tiverem idade de 12 a 18 anos para as Companhias de Aprendizes [...]. Em resposta, pois, cumpre-me significar a V.S. que por meio de engajamento nada se poderá conseguir pelo horror que inspira o serviço da marinha, ou a bordos de vasos de guerra, aos habitantes desta Província e sendo por conseqüência necessário recorrer ao recrutamento[20]. [grifos nossos]

Tal "horror" se voltava com mais força para a Marinha de Guerra do que para a Mercante, como é possível perceber nas palavras do Capitão do Porto no Rio Grande do Sul, Antônio Caetano Ferraz. Em 12 de abril de1857, Ferraz respondia ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha sobre o andamento dos alistamentos de voluntários e recrutas para ao serviço da Armada nesta província, salientando que:

> [...] o principal embaraço que tenho achado, para conseguir alistados voluntários, é a grande falta que tem havido, em todos os ramos que pertencem aos indivíduos empregados na vida do mar, nesta Província; pois não havendo para os misteres da Marinha mercante, donde lhes pagam crescidas soldadas, são mui poucos os que se sujeitam a engajar-se par ao serviço da Armada, e até mesmo no das repartições públicas, que precisam ter remadores para os escaleres[21]. [grifos nossos]

Cerca de dois anos após, o mesmo Capitão do Porto informava ao Presidente da Província a permanência do problema do engajamento de voluntários para Armada no Rio Grande do Sul, traduzindo o motivo que afastava a população de tais

guarnições. Segundo Caetano Ferraz, havia uma preferência dos homens do mar pela marinha mercante por esta oferecer maiores vantagens, mas também como estratégia para fugir da "disciplina militar"[22].

Dessa forma, a dependência do recrutamento instituiu uma verdadeira "caça" de indivíduos "turbulentos" e "vadios" que se enquadrassem nos critérios estabelecidos para tal[23]. Este foi o caso do crioulo natural do Rio Grande do Sul, Manoel Rodrigues, "dito forro" que serviu aos rebeldes farroupilhas e, tendo evadido, acabou recrutado em fevereiro de 1845 para a Armada Imperial. Manoel foi remetido pelo 1º. Suplente do Subdelegado de Polícia do Povo Novo (distrito rural da cidade de Rio Grande) para o Comandante das embarcações de guerra no Rio São Gonçalo por ser "turbulento", podendo assim, nas palavras deste agente policia, "corrigir-se de seus maus hábitos"[24].

A ênfase no recrutamento de indivíduos com este perfil era recorrente na documentação, como pode ser verificado na correspondência remetida pelo o Capitão do Porto no Rio Grande do Sul, Antônio Caetano Ferraz, ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Conselheiro José Maria da Silva Paranhos, em 12 de abril de1857. O Capitão do Porto informava que:

> Os indivíduos que daqui tem seguido recrutados para a Marinha, à disposição desse Ministério, são dos que a Polícia, ou esta Capitania pode recrutar, *para aliviar diferentes distritos de alguns vadios, que não são da vida do mar, ou que não se querem sujeitar a ela senão presos*[25]. [grifos nossos]

Este sistema acabava levando para a Armada muitos indivíduos reconhecidamente estranhos à vida no mar, o que possivelmente constituía um elemento potencializador de práticas contestatórias[26]. Neste sentido, o Relatório do Ministério da Marinha de 1856 informava que as deserções estavam aumentando e tomando proporções "cada vez mais assustadoras", e tanto para o Ministro da Marinha quanto para o Chefe do Quartel-General da Armada a explicação residia no fato de que "além da propensão natural no marinheiro a desertar, a falta de vocação para a vida no mar, e o medo dos trabalhos e privações, que lhe são inerentes" jogavam peso fundamental nas decisões dos marinheiros em abandonar a Armada[27].

Subterfúgios diversos foram utilizados na busca de contornar o problema da ausência de braços na Marinha Imperial, como incursões de recrutamento junto a embarcações mercantes de forma que "forças comandadas por oficiais invadiam os navios, alta madrugada, quando a vigilância era pouca e as guarnições ainda estavam dormindo", recrutando indivíduos para a Força Naval[28].

Ademais, fora autorizado pelo governo, mediante decisão de 1826, que o intendente de polícia da Corte executasse prisões de marinheiros de embarcações mercantes nacionais que desembarcassem fora da barra com a intenção de evitar o recrutamento, o que é um indicativo sugestivo de que o recrutamento de marinheiros mercantes era um importante recurso na composição das tripulações da Armada[29].

Os recrutamentos podiam acontecer ainda em outros espaços da zona portuária pelas quais os marinheiros mercantes circulavam. Em 1855, por exemplo, na cidade de Rio Grande/RS, Estevão Estanislau da Cunha Ribeiro (solteiro, natural de Santa Catarina, 24 anos), marinheiro do iate mercante *Paquete do Arroio del Rey* estava reunido com o também marítimo Francolino Marcelino (natural de Santa Catarina, solteiro, 23 anos) na residência de sua prima curando-se de um resfriado, quando "pelas quatro horas aparecendo uma patrulha para os prender, supondo que seria para marinheiros, escaparam-se pulando os quintais".[30]

Outro expediente utilizado foi o engajamento de menores órfãos e desvalidos**.** Já em 1834 o ministro da Marinha Joaquim José Rodrigues Torres informava, em seu Relatório anual, que para promover o aumento do número de marinheiros o governo estaria "fazendo engajar rapazes de 12 a 16 anos, que possam ali dedicar-se à vida do mar, já em fim criando, para dar-lhes instrução primária, uma escola a bordo de cada navio com mais de vinte bocas de fogo."[31]

Porém foi só em 1840 que a primeira Companhia de Aprendizes Marinheiros foi criada no Rio de Janeiro, mediante o Decreto n. 14, de 27 de agosto do mesmo ano, ficando adida ao Corpo de Imperiais Marinheiros[32]. A partir de 1855 foram sendo instituídas, progressivamente, novas companhias de aprendizes marinheiros em diversas províncias. Estes empreendimentos – denominadas a partir de 1885 de *escolas* –, foram criadas "com o fim de ensinar a arte da marinharia e as primeiras letras as futuros grumetes"[33].

Pelo decreto n. 304, de 2 de junho de 1843, as companhias de aprendizes foram organizadas, ficando estabelecido que:

> O corpo de aprendizes ficaria aquartelado a bordo de um navio de guerra onde se processaria sua instrução: prática de manobra de artilharia, lições de aparelho e pano, nomenclatura dos mastros, velames e leme, serviços de calafate, fuzil e pistola, bem como marcha e evoluções militares. Os aprendizes, além desta instrução, teriam aulas de primeiras letras e cálculo[34].

O mesmo decreto, em seu artigo 28, estabelecia os critérios para a admissão na companhia de aprendizes:

> Art. 28. Para ser admitido nas Companhias de Aprendizes Marinheiros é necessário: 1º, ter de dez até dezessete anos de idade; 2º, constituição robusta e própria para a vida do mar; 3º apresentar-se voluntariamente. Também poderão ser admitidos nestas Companhias os órfãos e desvalidos, que, além de satisfazerem às duas primeiras condições, sejam para isso remetidos ao Comandante Geral do Corpo pelos Tutores ou Curadores, e respectivas autoridades locais.

A origem social destes meninos era semelhante a dos marinheiros recrutados – as classes subalternas –, mas com a particularidade de serem jovens órfãos, menores abandonados ou indigentes. Havia ainda menores remetidos por pais impossibilitados de criá-los e que buscavam nas companhias uma formação profissional e a sobrevivência do filho[35].

Com esta iniciativa, o governo buscava amenizar os problemas referentes à captação de novos marinheiros para a Armada, como é possível perceber na fala de Rodrigues Torres no Relatório do Ministério da Marinha de 1843, onde defendia a ampliação do número de Companhias de Aprendizes. Entendia Rodrigues que:

> Estes moços, recebendo a bordo a educação apropriada, e habituando-se de tenros anos à vida do mar, formarão, em chegando à idade viril, outras tantas companhias de marinheiros militares, que satisfarão a todas as condições do serviço naval[36].

Concomitantemente à preocupação de formar marinheiros para o futuro estava a motivação pedagógica da administração estatal em transformar possíveis futuros infratores em indivíduos úteis à nação e alinhados com os parâmetros comportamentais desejados pelas elites.

Dessa forma, menores eram enviados de diversas províncias para a Corte a fim de serem engajados nas Companhias de Aprendizes Marinheiros. No caso do Rio Grande do Sul, o Relatório Presidente Província de 1852, quando discutia os êxitos obtidos com os aprendizes empregados nas oficinas do Arsenal de Guerra da cidade de Porto Alegre, enfatizava que dentre estes somente os de má índole deveriam ser remetidos ao recrutamento na Marinha da Corte:

> Tem sido prática remeterem-se para os Arsenais de Marinha, e Guerra da Corte, alguns dos educandos deste estabelecimento [as oficinas do Arsenal de Guerra de Porto Alegre], tirando-os assim à suas famílias, e privando a Província de cidadãos úteis, e dos bons serviços, que eles lhe podem prestar [...]. Mas acho acertado que estes não saiam para fora da Província, e que não se lhe assentem praça, senão no caso único de haverem chegado ao termo da aprendizagem, sem aproveitamento algum, e de terem muito má índole e inclinações[37].

Uma Companhia de Aprendizes Marinheiros foi criada no Rio Grande do Sul pelo decreto n. 2727, de 12 de janeiro de 1861[38], sediada na cidade de Rio Grande. No ano seguinte já contava com 65 indivíduos compondo seus quadros, distribuídos da seguinte forma: um capitão-tenente comandante, um 1º. tenente, um comissário, um escrivão, um fiel, um mestre 1º. Sargento, um mestre d'armas, dois marinheiros de 1ª. Classe, um marinheiro de 2ª. Classe, cinqüenta e três aprendizes, um pífano e um tambor. Havia a carência de quarenta e cinco menores para que pudesse ser completado número de noventa e oito, conforme fixado em lei[39].

O quadro seguinte apresenta um balanço das formas de ingresso de praças na Armada Imperial para todo Brasil no intervalo entre 1845 e 1866, demonstrando a quase insignificância do voluntariado, um peso significativo dos aprendizes e o predomínio absoluto do recrutamento:

Tabela 1 - Ingresso de praças no Corpo de Imperiais Marinheiros[40]

Modalidade	*1845-1854*	*%*	*1855-1866*	*%*
Recrutamento	1357	63,47%	2935	67,14%
Companhias de aprendizes marinheiros	683	31,94%	1336	30,56%
Voluntários	91	4,25%	87	1,99%
Transferidos de outros corpos	06	0,28%	11	0,25%
Substituição	01	0,04%	02	0,04%
Total	2138		4371	

Voluntários, recrutas ou aprendizes, os marinheiros da Armada se depariariam com um cotidiano de trabalho marcado por rígido sistema disciplinar. O Regimento Provisional e os Artigos de Guerra da Armada Real portuguesa constituíam o sistema disciplinar e penal militar que regulava o serviço e disciplina a bordo das embarcações de guerra desta nação. Criados respectivamente em 1796 e 1799, foram introduzidos no Brasil em 1808 e mantidos após a sua Independência como os códigos ordenadores da Armada Imperial brasileira[41].

Este conjunto de normativas voltadas à regulação do serviço a bordo – envolvendo aspectos como o asseio e higiene, o funcionamento do trabalho cotidiano, a alimentação, etc. – conferia particular atenção para questões relativas à "polícia" nos navios. Ordenava o empenho dos oficiais na vigilância e manutenção da disciplina, delegando poderes para que os comandantes mantivessem as embarcações na mais irrestrita ordem[42], conforme pode ser observado neste trecho do seu capítulo segundo:

> LXXIII – *Tendo há tempos a esta parte grassado entre as equipagens dos navios de Sua Majestade o mais escandaloso espírito de insubordinação e de desordens* tão repreensíveis em corpos regulares, como contrários à autoridade, e respeito, com que devem ser executadas as ordens relativas ao Serviço de Sua Majestade e à sua impreterível execução: ordena o conselho do almirantado a todos os comandantes

> das esquadras [...] e de cada um dos navios delas que tomando na mais séria consideração [...] *hajam de manter na mais severa e inexorável disciplina as guarnições de seus próprios navios, fazendo com que em cada uma das hierarquias haja toda a subordinação,* em cada indivíduo particular para com aquelas pessoas, que em razão de seus postos e empregos são seus superiores; *castigando severamente aos contraventores, sem que nesse particular possa ser atendível a menor circunstância para deixarem de ser punidos* nem para relaxar a austera conservação de uma disciplina cuja base deve ser a mais decisiva subordinação[43]. – [grifos nossos]

Os *Artigos de Guerra* depositavam sobre o comando das embarcações um mecanismo punitivo que podia ser utilizado contra aqueles que ferissem a disciplina até um determinado grau. Entretanto, crimes "de guerra, ferimentos, homicídios, alta insubordinação e deserções [...] por serem entendidos como delitos mais graves, deveriam ser julgados por um Conselho de Guerra" [44].

Os *Artigos* instituíam rigorosas punições à transgressão da hierarquia, incluindo trabalhos forçados, castigos corporais e até pena de morte para casos mais graves. Neste contexto, se os castigos corporais, de forma geral, "estavam vinculados à manutenção da ordem, a chibata era o instrumento específico para disciplinar os marinheiros e coagi-los ao trabalho" [45].

Dessa forma, mecanismos de violência sistêmica caracterizavam a organização militar no Brasil Império. Cabe destacar, entretanto, que os castigos corporais foram prática recorrente nos rígidos códigos dos navios desde a época dos descobrimentos não só em Portugal, mas em diversas nações que praticavam a navegação oceânica, ao menos no Ocidente, incluindo tanto as marinhas de guerra como as mercantes.

No caso da Armada Imperial brasileira, cabe destacar o Artigo 80 dos citados *Artigos de Guerra*, pela margem de arbitrariedade que conferia aos comandantes nas suas punições sobre a tripulação:

> Art. 80 - Todos os mais delitos, como embriaguez, jogos excessivos e outros semelhantes, de que os precedentes artigos não façam particular menção, *ficarão ao prudente arbítrio do superior, para impor aos delinqüentes o castigo que lhes for proporcionado*, o uso da golilha, prisão no porão, e perdimento da ração de vinho é o que se deve aplicar a oficiais marinheiros, marinheiros, inferiores, e artífices, assim como à marinhagem e soldados, que *podem ser corrigidos por meio de pancadas de espada, e chibata***,** não excedendo o número de 25 por dia; isto é, em culpas que não exijam Conselho de Guerra. – [grifos nossos]

Tal prática de julgamento e aplicação sumária de castigos no próprio tombadilho dos navios era fonte de freqüentes excessos e abusos por parte do oficialato, constituindo um verdadeiro "tribunal do convés" [46].

Outro aspecto destacado no *Regimento Provisional*, em seu capítulo segundo, dizia respeito ao problema das recorrentes deserções de marinheiros:

> LXX - Tendo até agora grassado o mais extraordinário espírito de deserção nas equipagens das esquadras e navios de Sua Majestade, faz-se indispensável que os modos para os evitar se aumentem por meio da mais rígida e severa disciplina a bordo dos sobreditos navios, donde jamais poderão desertar se os oficiais dos quartos fizerem exatamente suas obrigações.

Este trecho revela que as deserções já se constituíam como um problema crônico para a Armada Real portuguesa no século XVIII, perpetuando-se no contexto brasileiro do século XIX[47]. E a permanência de tal Regimento ao longo deste período é sugestiva de que as deserções estavam diretamente relacionadas com a "violência sistêmica" presente no recrutamento e no cotidiano de trabalho dos marinheiros da Armada brasileira, constituindo-se como práticas de negação deste contexto de trabalho.

Devemos ainda levar em conta, na análise das motivações para a deserção, as restrições que a hierarquia militar buscava impor quanto a práticas comuns do cotidiano marujo nos portos onde passavam. Ingestão exagerada de bebidas, socialização com outros grupos de marinheiros ou subalternos das cidades, a demora no retorno da terra para o convés, etc., eram práticas que faziam parte da busca de construção de espaços de autonomia desses indivíduos, porém contrariavam o padrão de conduta esperado pelos oficiais,; neste sentido constituíam-se motivações tanto para a punição como para a deserção.

Dados apresentados pela *Seção de Guerra e Marinha* sobre o recurso à deserção por parte dos marinheiros nos ajudam a visualizar a dimensão da recusa ao trabalho na Armada:

Tabela 2 - Alistamento/deserções - Corpo de Imperais Marinheiros[48]

	1836 – 1854	1855 – 1865	Total
Alistaram-se	2913	3814	6727 – 100%
Desertaram	1668	1706	3374 – 50,1%
Apresentados/Capturados	717	896	1613 – 23,9%
Perda efetiva	951	810	1761 – 26,1%

Como é possível observar, cerca de 50% dos alistados ao longo de todo o período desertaram (57,2% no primeiro período e 44,7% no segundo). Castigos físicos, riscos de doenças, trabalhos ásperos, parca alimentação e, obviamente, o fato da maior parte dos efetivos serem recrutados à força explicam o porquê

de cerca da metade dos alistados terem aberta e sistematicamente recorrido à deserção como forma de recusa do serviço militar.

Frente à dificuldade de obtenção de marinheiros e a grande proporção adquirida pela deserção, o Estado imperial colocou em prática uma série de medidas visando o controle e manutenção desses indivíduos. A punição aparecia como elemento fundamental deste intento, como pode ser observado a partir do seguinte ato do ministro da Marinha Joaquim José Rodrigues Torres em 1833:

> Em virtude do disposto em aviso da secretaria de estado dos negócios da Marinha, com data de 1º do corrente, previno aos Srs. Comandantes dos Navios da Armada, para sua inteligência e governo, de que os crimes de deserção simples, cometidos pela marinhagem, deverão ser castigados, na forma do Art. 80 dos de Guerra. – quartel general da Marinha, 3 de agosto de 1833[49].

Embora em momentos particulares tenha havido o perdão da deserção mediante reincorporação – como foi o caso do contexto de conflitos fronteiriços na região do Rio da Prata na década de 1820, quando a organização da Armada brasileira era incipiente e havia necessidade imediata de arregimentar combatentes – o que prevaleceu foi a postura de punir aqueles que abandonavam o quadro militar, bem como aos que induziam as equipagens a desertar.[50]

A partir da década de 1840 questões referentes à disciplina das atividades cotidianas e à imposição de uma nova ética do trabalho tornaram-se secundárias nas projeções referentes à marinha[51]. O problema central passou a ser a construção de uma reserva naval para a Armada Imperial entre marinheiros de cabotagem, canoeiros e, sobretudo, pescadores, que viram suas comunidades estabelecidas ao longo da costa brasileira tornarem-se alvo particular dos recrutadores.

Com a criação de capitanias dos portos nas províncias marítimas em 1845 foram instituídas as matrículas de todos "indivíduos nacionais empregados na vida do mar", incluindo pescadores, calafates e carpinteiros de embarcações, constituindo-se assim um registro geral de todos os trabalhadores envolvidos com as lides marítimas e fluviais no país.[52] Depois de matriculados, todos pescadores e trabalhadores do mar teriam de se apresentar nos estabelecimentos das Capitanias dos Portos todo mês a fim de tomar visto em seus registros. Se por um lado os pescadores estariam isentos de servir na Guarda Nacional e não teriam mais nenhum outro ônus civil, contudo deveriam sujeitar-se ao serviço militar na Marinha de Guerra quando necessário. Consequentemente, a obrigatoriedade da matrícula tinha por função primordial conhecer o grupo profissional em questão para depois recrutá-lo a contento[53].

Esta busca de marinheiros para a Força Naval entre os pescadores era, porém, anterior às matrículas. Já em 1828, o Ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito apresentava a preocupação quanto à necessidade de se atentar para o aumento da quantidade de pescadores no país, particularmente os de alto mar, uma vez que estes eram considerados os "naturais viveiros, d'onde a Marinha de guerra poderá [...] haver a necessária marinhagem" [54]. E quinze anos depois o ministro da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, em projeto apresentado à seção de Marinha e Guerra do Conselho de Estado, reafirmava acreditar ser a atividade pesqueira, em conjunto com a do comércio marítimo, "a mais proveitosa escola e o viveiro mais abundante" do qual se obteriam marinheiros para a Armada[55].

O caso ocorrido com Manoel Antonio da Silva, no Rio Grande do Sul de 1850, é emblemático no que se refere às discussões acima apresentadas, na medida em que congregava um conjunto de critérios utilizados para selecionar os recrutáveis. Em correspondência dos governantes da província era informado que:

> Tendo sido preso a minha ordem o *pescador* – Manoel Antônio da Silva – por más informações que dele tive, como *homem desordeiro, de maus costumes, ladrão* de canoas e contra que se queixa a própria mãe, que se dirigiu a mim pedindo para que o mandasse tirar daqui, e *achando-se este indivíduo pela sua profissão no caso de servir na esquadra nacional e imperial*, vou rogar a V. Exa. se digne de expedir as suas ordens para que seja remetido para a Corte a fim de servir na esquadra, se assim julgar conveniente. [56] [grifos nossos]

Manoel da Silva preenchia, assim, dois requisitos fortemente utilizados para selecionar o tipo ideal de homem livre e pobre a ser recrutado: primeiramente era pescador, portanto afeito às lides náuticas; e fora categorizado como "ladrão", "desordeiro" e de "maus costumes", logo merecedor do castigo, controle e "educação" propiciado pelo serviço militar compulsório.

Neste breve texto buscamos problematizar algumas questões centrais do processo de constituição dos trabalhadores no mundo das embarcações de guerra brasileiras do século XIX. Ao ressaltar o papel do recrutamento como o principal mecanismo de obtenção desta mão-de-obra, sua preferência por homens livres pobres considerados improdutivos e o peso dos rígidos sistemas punitivos embarcados, procuramos trazer à tona alguns elementos para se pensar esta dimensão fundamental do trabalho na formação do mundo moderno.

Bibliografia

ARIAS NETO, José Miguel. Em busca da cidadania: praças da Armada Nacional 1867-1910. Tese (Doutorado em História). São Paulo: USP, 2001.

_____. Violência sistêmica na organização militar do Império e as lutas dos imperiais marinheiros pela conquista de direitos. In: História: Questões & Debates, Curitiba, n. 35, p. 81-115, 2001b. Editora da UFPR.

ARMITAGE, David. Three Concepts of Atlantic History. In: ARMITAGE, David; BRADDICK, Michael J.

(edit). The British Atlantic World, 1500 1800. Palgrave: Macmillan, 2002.
BARREIRO, José Carlos. Marinheiros, portos e sociabilidades: o Brasil e a ascensão do Atlântico Sul (1780-1850). In: VIII Congresso Internacional da Brasa, 2007. v. 1. p. 1-16.
CAMINHA, Herick. História administrativa do Brasil: organização e administração do ministério da Marinha no Império, Rio de Janeiro, Fundação Centro de Formação do Servidor Público/Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.
FLORENTINO. Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX, São Paulo, Companhia das Letras, 1997.
GODOY, Marcelo Franco de. Civilização e educação: as leis da corte e das províncias. In: OLIVEIRA, Lindomar Subtil de (org). Anais do IX Simpósio Internacional Processo Civilizador. Ponta Grossa, 2005.
GREENHALGH, Juvenal. O arsenal de marinha do Rio de Janeiro na História (1822-1889), Rio de Janeiro, Arsenal de Marinha, 1965.
KRAAY, Hendrik. "O abrigo da farda": o Exército brasileiro e os escravos fugidos, 1800-1881. Afro-ásia, n. 17, 1996, pp. 29-56.
_____. Repensando o recrutamento militar no Brasil Imperial. Diálogos, UEM. Maringá, vol. 03, n.03, 1999, pp 113-151.
LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história do Atlântico revolucionário. São Paulo: Cia. das Letras, 2008.
MOREIRA, Paulo Roberto Staudt. Entre o deboche e a rapina: os cenários sociais da criminalidade popular em Porto Alegre. Porto Alegre: Armazém Digital, 2009.
NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.
_____. Do convés ao porto: a experiência dos marinheiros e a revolta de 1910. Tese (Doutorado em História). Unicamp: Campinas, 2002.
RODRIGUES, Jaime. De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Campinas: Papirus, 2001.

Notas

1 Licenciado em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS-2002); Mestre em História pela UNISINOS (2005); Doutorando em História pela UFRGS (bolsista CNPq, ingresso em 2009)

2 Ver por exemplo: Nascimento (2001), Silva (2001), Rodrigues (2005), Florentino (1997).

3 Arias Neto (2001, p. 23 e 50).

4 Relatório do Ministério da Marinha, ano de 1836, p. 8 (Proposta e Relatório apresentados à Assembléia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1836 pelo Ministro Salvador José Maciel). Todos os relatórios citados neste artigo foram acessados em Center for Research Libraries: http://www.crl.edu/brazil

5 Coleção de Leis do Império do Brasil, p. 26.

6 Decisão de 13/11/1837. Referido por Arias Neto (2001, p. 58), com base em Caminha (1986, p. 415).

7 Nascimento (2001, p. 67-68). O engajamento e o recrutamento eram métodos comuns a quase todos estados ocidentais da época, tanto em relação às Forças Armadas quanto a marinha mercante (Arias Neto, 2001, p. 33). Cabe salientar que recrutamento era sinônimo de arregimentação pelo uso da força, e a "própria linguagem do recrutamento destacava sua natureza coercitiva: as autoridades falavam da 'apreensão' e da 'prisão' dos que recrutavam" (Kraay, 1999, p. 114). Dessa forma, a partir de agora utilizaremos a expressão 'recrutamento' neste sentido.

8 Arias Neto (2001, p. 22, 23 e 60).

9 Nascimento (2001, p 72).

10 Além dos vários escalões do oficialato, durante muito tempo a composição do pessoal da Marinha contava com duas modalidades de guarnições inferiores: os marinheiros, que trabalhavam nas atividades de navegação; bem como os corpos de artilharia e infantaria naval "que funcionava como polícia

de bordo, ou seja, elemento primordial para a manutenção da ordem e da disciplina, fundamental em qualquer navio, de guerra ou mercante, e como tropa de desembarque. Atuava também como polícia nos quartéis e arsenais. Nestes últimos, trabalhavam levas de operários especializados e não especializados. Com o surgimento da navegação a vapor e o emprego de ferro e depois do aço na construção dos navios, com o desenvolvimento dos armamentos e com a invenção da eletricidade novas categorias, cada vez mais especializadas, foram sendo incorporadas: maquinistas, foguistas, eletricistas, telegrafistas, engenheiros construtores de máquinas em um processo continuo, ou seja, as marinhas foram profunda e continuamente se modificando com os avanços da indústria." (Arias Neto, 2001, p. 16).

11 Kraay (1999, p. 117)

12 Citado por Kraay (1999, p. 117-118).

13 Nascimento (2001, p. 71), Kraay (1999, p. 119).

14 Arias Neto (2001, p. 34 e 71), Nascimento (2001, p. 85).

15 Moreira (2009, p. 48).

16 Arias Neto (2001, p 34).

17 Decreto n. 1591: "Manda observar as Instruções por que deve ser feito o alistamento de voluntários e de recrutas para o serviço da Armada.". Coleção de Leis do Império, 1855, p. 326.

18 Fonte: Relatório da Presidência da Província do Rio Grande do Sul, 1860, p. 18.

19 Apesar da repulsa dos homens livres para com o alistamento voluntário, ele poderia se constituir numa estratégia de escravos fugidos na obtenção de suas liberdades, em situações onde se faziam passar por livres quando se apresentavam às forças militares. Esta prática foi denominada de "abrigo da farda" (Kraay, 1996, p. 29-56.).

20 Fonte: Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, Fundo Justiça, Caçapava, Maço 5, Correspondência do Juízo Municipal. Remetida pelo Juiz Municipal de Caçapava, José Pinheiro de Ulhôa Cintra, ao Presidente da Província do RS, João Luis Viera Cansação de Sinimbu.

21 Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Série Marinha, XM, 202.

22 Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, Fundo Comando de Armas e Marinha, Seção Capitania Dos Portos, Maço 33. Correspondência remetida pelo Capitão Porto do RS Antônio Caetano Ferraz ao Conselheiro Ângelo Maniz da Silva Ferraz (Senador do Império e Presidente da Província do RS) em 17/01/1859.

23 Nascimento (2001, p. 68).

24 Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Série Marinha, IVM 3.115. Remetido 25/02/1845 por João Francisco da Silva (suplente do subdelegado de Polícia no Povo Novo) ao Comandante das embarcações de guerra estacionadas na linha do Rio São Gonçalo.

25 Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Série Marinha, XM, maço 202.

26 Em 17/01/1859 o Capitão Porto do Rio Grande do Sul reconhecia que quase a totalidade dos marinheiros recrutados nesta província "não são homens da vida do mar". Fonte: Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, Fundo Comando de Armas e Marinha, Seção Capitania dos Portos, Maço 33.

27 Relatório do Ministério da Marinha, 1856, p. 6. Ministro João Maurício Wanderley.

28 Greenhalgh (1965, p. 186-7).

29 Arias Neto (2001, p. 35).

30 Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul, Processo Crime, Rio Grande, Júri, Caixa 420, Auto n. 68.

31 Relatório Ministério da Marinha, 1834, p. 12

32 Em 1840 as então companhias fixas de marinheiros, criadas em 1836, foram transformadas no Corpo de Imperiais Marinheiros (Arias Neto, 2001, p. 78).

33 Nascimento (2001, p. 77).

34 Arias Neto (2001, p. 79).

35 Conforme Nascimento (2001, p. 78). A preocupação com a instrução pública de menores órfãos e abandonados aparece em outros momentos e instâncias governamentais. Para o Rio Grande do Sul, por exemplo, data de dezembro de 1837 a primeira legislação atinente à instrução pública instituindo um colégio de artes mecânicas destinado ao "ensino de Órfãos de pobres expostos, e filhos de pais indigentes que tiverem chegado à idade de dez anos, sem seguirem alguma ocupação útil. '." (Godoy, 2005).

36 Relatório do Ministério da Marinha, 1843, p. 14-15. Citado J. M. ARIAS NETO, Em busca ... cit., pp. 78.
37 Relatório do Presidente da Província do Rio Grande do Sul, 1852, p. 20 e 21.
38 Relatório do Presidente da Província do Rio Grande do Sul, 1861, p. 11.
39 Relatório do Presidente da Província do Rio Grande do Sul, 1862, p. 20
40 Elaborado a partir de: Mapa Estatístico do Corpo de Imperiais Marinheiros. Relatório Ministério da Marinha de 1867, Anexo (citado Arias Neto, 2001, p. 100). As informações sobre percentuais foram inseridas por nós.
41 Regimento Provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada Real que por ordem de Sua Majestade deve servir de regulamento aos comandantes das esquadras e navios da mesma senhora. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1825. Os Artigos de Guerra para a Armada Real constavam como anexo do referido Regimento, se constituindo em "oitenta artigos que tratam das punições para os crimes e as faltas de todos os militares a bordo". Formavam o código penal da Marinha portuguesa (Arias Neto, 2001, p. 33).
42 Arias Neto (2001, p. 63-64), Nascimento (2001, p. 33).
43 Citado Arias Neto (2001, p. 64).
44 Nascimento (2001, p. 33).
45 Arias Neto (2001, p. 66).
46 Nascimento (2001, p. 34-40).
47 Neste sentido, é interessante observar que o Ministro da Marinha, em seu relatório do ano de 1856 apontava que a "deserção é um vício que herdamos da Marinha portuguesa, e que entre nós tem se desenvolvido". Fonte: Relatório do Ministério da Marinha, 1856, p. 7. Citado Arias Neto (2001, p. 85).
48 Fonte: Consulta da Seção de Guerra e Marinha, p. 53. Citado Arias Neto (2001, p. 102). A última coluna, com os dados totais, foi inserida pos nós.
49 Citado por Arias Neto (2001, p. 67).
50 Uma série de outros mecanismos visando evitar deserções pode ser verificada. Segundo José Miguel Arias Neto, no intuito de controlar os marinheiros recrutados "alguns mecanismos como o aprisionamento a bordo dos navios, foram adotados: em 1824, decisão do governo imperial ordenava que os comandantes de navios de guerra surtos no porto da Corte não dessem guias de desembarque às tripulações sem prévia ordem do comandante em chefe das forças navais". Já em 1826, por meio de uma decisão, "o governo ordenava ao intendente de polícia da Corte que efetuasse a prisão e remessa dos marinheiros das embarcações de comércio nacionais que desembarcassem fora da barra para evitar o recrutamento". O autor cita ainda terem sido "colocados em prática castigos corporais exemplares: por meio da decisão de 23 de julho de 1825, o governo ordenou castigar com cem chibatadas a um marinheiro da esquadra, por haver cometido crime de deserção 'devendo semelhante castigo ser dado na presença das guarnições dos navios de guerra surtos no porto'." (Arias Neto, 2001, p. 35 e 66).
51 Silva (2001, p. 200).
52 As Capitanias dos Portos foram criadas pelo Decreto n. 358, de 14 de agosto de 1845, e seu Regulamento foi estabelecido pelo Decreto nº 447, de 19 de Maio de 1846.
53 Silva (2001, p. 214-215).
54 Relatório do Ministério da Marinha, apresentado em 03/05/1828, p. 4.
55 Relatório do Ministério da Marinha, 1843, p. 14. Apresentado à Assembléia Legislativa em na 2ª. Sessão da 5ª. Legislatura.
56 Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, CGRS, 14 de janeiro de 1850. Citado por Moreira (2009, p. 46).