

**OS RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA COMO FONTES PARA A ANÁLISE DA FORMAÇÃO DA DISCIPLINA DE TRABALHO NA MARINHA DO BRASIL (1780 – 1850).<sup>1</sup>****José Carlos BARREIRO**

**RESUMO:** Os **Relatórios do Ministério da Marinha**, abrigados no acervo do CEDAP em forma de microfilme, constituem-se em relatos minuciosos de aspectos variados da Marinha brasileira, desde a sua fundação. Um levantamento inicial do material contido nos Relatórios dá-nos conta da existência de uma infinidade de temas tais como formação da força de trabalho da Marinha brasileira, salário, pensão, assistencialismo, asilo, aposentadoria e carreira dos marinheiros, educação e fundação de escolas para marinheiros comuns e oficiais de médias e altas patente, além de disciplina, motins, prisões, crimes e castigos. Neste artigo procuraremos, através dos relatórios, investigar o processo pelo qual a marinha brasileira procurou neutralizar o conflito de classe articulado ao poder, autoridade, trabalho e disciplina existente no interior do navio, investindo na formação de instituições que pudessem, de forma diferenciada, ministrar educação formativa aos marinheiros comuns e aos graduados.

**PALAVRAS-CHAVE:** **Marinheiros – História Marítima – Disciplina de Trabalho.**

**ABSTRAT:** Through the reports of brazilian Ministry of the Navy we can study them like labor process at sea, wage, labor discipline, rebellions, crimes, punishment and imprisonment of seamen. In this articles we shall investigate, through this reports, some aspects of the class conflict and the relationships among maritime authorith and discipline between the end of eighteenth-century and the middle of nineteenth-century Brazil.

**KEY WORDS – Sailors – Maritime History – Work Discipline**

No desenvolvimento da sociedade moderna os oceanos cumpriram um papel histórico extremamente significativo do ponto de vista da interação entre economias e sociedades de todo o mundo. A história do Brasil, com seus 7.480 quilômetros de costa e extensos recursos fluviais, é um convite permanente para a historicização dos significados do oceano, lido freqüentemente como espaço vazio<sup>2</sup>. A busca dessa ressignificação<sup>3</sup> pode-se tornar ainda mais fascinante se a análise voltar-se para o conhecimento do marinheiro como um tipo singular de trabalhador que viveu conflitos ainda pouco conhecidos nas relações sociais, culturais e de trabalho travadas em portos e navios do Brasil e de todo o mundo.

O desenvolvimento dos portos, o aperfeiçoamento dos navios e a formação do trabalho marítimo expandiram-se grandemente desde o início da era moderna. As rotas marítimas comerciais passam, a partir do século XVI, a constituírem artérias importantes, unificando partes distantes do globo, diferentes mercados e modos de produção, congregando economias locais, regionais, nacionais e internacionais. Todos os tipos de produtores acabavam sendo conectados por tais rotas, incluindo caçadores, fazendeiros, sitiantes, mercadores, escravos, artesãos e trabalhadores assalariados em geral<sup>4</sup>. Os fundamentos marítimos passam, enfim, a configurar-se como a base das estruturas materiais do império britânico e da economia mundial deste período.

O Brasil emerge vigorosamente do interior dessa nova ordem econômica e social a partir de inícios do século XIX, marcando também a ascensão do Atlântico Sul como componente dinâmico de todo o sistema Atlântico e da ordem mundial capitalista, em proporções nunca vistas anteriormente. É verdade que entre os séculos XVI e XVIII houve intenso comércio de Portugal e Espanha com a Costa da África, as Colônias do Atlântico Sul e a Carreira da Índia. Contudo, apenas nos primeiros anos do século XIX serão rompidas as travas monopolistas do Antigo Sistema Colonial, sendo permitida a livre circulação e troca de mercadorias promovidas por navios de todas as bandeiras e nações do mundo. A Inglaterra intensificará sua conexão com o Atlântico Sul e com o Brasil a partir da Abertura dos Portos e da assinatura dos tratados comerciais.

Se os mares e suas rotas comerciais foram cruciais para o surgimento de uma nova ordem econômica e social durante o século XVIII, isto não teria ocorrido sem o movimento prévio da constituição do trabalho do marinheiro e o de sua transformação em “mercadoria”. Foi preciso, pois, a mobilização de instrumentos e recursos para a criação, organização e disciplinarização da “força de trabalho” marítima, sem a qual os lucros dos capitães de navio e os objetivos políticos da marinha brasileira ficariam comprometidos.

No plano global, a formação da mão de obra marítima esteve vinculada ao imenso movimento, comum na Europa da transição feudal para a capitalista, de desapropriação de pequenos produtores rurais dos campos abertos, em virtude das *enclosures* que disponibilizavam os trabalhadores agrícolas para o mercado de trabalho urbano em expansão.

No Brasil, o processo de criação de uma força de trabalho marítima seguiu caminhos diferenciados, nada tendo de parecido com o processo tipicamente europeu de desapropriações e *enclosures*, que libertava trabalhadores para o nascente mercado de trabalho urbano e marítimo. A população potencialmente disponível para o trabalho na marinha podia, por diversos meios, subsistir com facilidade<sup>5</sup>, apropriando-se dos recursos da natureza para a sua própria sobrevivência. Nesse sentido, o recém-fundado estado brasileiro, bem como os capitalistas nacionais e estrangeiros devotados ao negócio da navegação interna e internacional encontraram grandes dificuldades para a criação e organização da força de trabalho marítima no Brasil.

Desde fins do século XVIII desenvolve-se na Europa Ocidental a transição do controle social dos Estados, exercido pelas hierarquias personalistas, para o exercício moderno do poder através das instituições públicas. Processa-se, nesse sentido, uma transição da vontade arbitrária do soberano para procedimentos judiciais baseados no direito do homem e do cidadão com a substituição do método de tortura pública pelo encarceramento disciplinar. O Brasil, por ser escravista e colonial, desenvolve instituições *sui generis* através do ensaio e erro e a partir de recursos e tradições locais. Combina métodos policiais baseados na coerção física com aqueles mais oblíquos, relacionados a uma sociedade disciplinar construída nos moldes clássicos<sup>6</sup>. Este parece ser o caso da organização da marinha militar no Brasil. No que tange às formas de recrutamento e de alguns castigos impostos ao marinheiro no interior do processo de trabalho, a instituição da Marinha lembrava nitidamente os métodos das monarquias absolutistas. Contudo, no processo de adestramento e formação da força de trabalho, eram empregadas as técnicas modernas de disciplinarização.

Assim, uma vez constituída a força de trabalho marítima, era preciso então agora promover a sua disciplinarização. Apenas o marinheiro disciplinarizado poderia vencer as duras condições de trabalho existentes, tanto na marinha mercante costeira e internacional, quanto na marinha militar. Ele teria de se transformar, progressivamente, numa mercadoria para ser calculada numa equação com outras coisas. Na marinha mercante, posto em relação com o capital, com terras, com mercadores e outras mercadorias, deveria ser aferida a sua eficácia na maximização do lucro dos proprietários e capitães de navios. Na marinha militar, o marinheiro disciplinado seria vital nas lutas contra os vários movimentos provinciais que retardavam a criação de um Estado unificado. Campanhas externas como as que o Brasil travou nas Guerras da Cisplatina e do Paraguai reforçariam a consolidação da ideologia nacionalista. Ela encontrava-se em pleno processo de constituição, envolvendo a criação de múltiplos imaginários, dentre os quais o imaginário político provindo dos rituais da corte, da literatura indigenista e da historiografia ufanista que se desenvolvia sob a égide do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

O tema da disciplina dos marinheiros tem sido abordado de forma a obscurecer os aspectos mais dramáticos das relações de trabalho nos navios, portos e arsenais. Isto é particularmente verdadeiro em relação à literatura historiográfica produzida por antigos integrantes da marinha militar brasileira que ocuparam cargos hierarquicamente elevados nesta instituição.

Sob o pretexto de corrigir distorções interpretativas que apresentam a marinha de forma desprestigiada e humilhada, é construída uma visão segundo a qual a vida do marinheiro nos navios seria a recriação da harmonia e fraternidade por ele vivida no seio de sua própria família. Desta espécie de “unida família do mar” derivariam as características psicológicas positivas do feliz e bem humorado marinheiro brasileiro<sup>7</sup>.

Todavia, as difíceis condições de constituição da mão de obra marítima determinavam que os marinheiros se revelassem inaptos, rebeldes e pouco afeitos às tarefas que lhes eram impostas. Nesse sentido, o estado brasileiro considerou que o aquartelamento adequado dos recrutados era de suma importância para a manutenção da disciplina entre os marinheiros. Além disso, novas leis teriam de ser criadas para manter a mais estrita e rigorosa disciplina no navio e conservarem a tensa cadeia de subordinação que deveria se estabelecer desde o mais graduado oficial até o simples grumete. Discutiu-se então (sobretudo a partir do grande levante de marinheiros ocorrido na Ilha das Cobras, Rio de Janeiro) a elaboração de um novo Regimento, a regulamentação dos Corpos da Armada e da Artilharia e dos Serviços de bordo dos navios da Marinha. Seria necessário também cuidar das promoções dos Oficiais e suas reformas e organizar uma legislação penal que mantivesse os soldados na mais estrita disciplina. Com um novo Regimento Provisional substituindo o vigente, dizia o Ministro da Marinha, seria possível vencer a impunidade e desestimular a insubordinação. A regulamentação dos Serviços de bordo dos navios manteria os marinheiros em permanente ocupação, conservando-lhes a energia e vigor e preservando-os dos vícios e de toda a sorte de males<sup>8</sup>.

Para o Ministro, altos funcionários e oficiais da Marinha, a tripulação de um navio era constituída por uma verdadeira corporação. De fato, em certo sentido assim o era. Os navios militares, tanto quanto os navios mercantes, tinham de sair para mar aberto em missões de treinamento e de guerra. E isto colocava a tripulação do navio diante de uma confrontação básica: a do homem com a natureza. Esta confrontação expunha-os a toda a sorte de sacrifícios e lutas para sobreviverem em face das forças imediatas e onipotentes de alto mar. A sobrevivência de todos exigia que nas horas de perigo o navio se transformasse em verdadeira coletividade em termos de coragem, tarefas e objetivos. Isto provavelmente terá dado origem ao adágio popular “estamos todos no mesmo barco”.

Mas uma segunda confrontação exerceu uma influência decisiva no desenvolvimento da cultura marítima: a do conflito entre o homem e o homem, o confronto de classe articulado ao poder, autoridade, trabalho e disciplina. Este confronto gerava uma subcultura ou uma cultura de oposição partilhada por marinheiros comuns, assentada em valores, atitudes e práticas específicas. Por este prisma, a corporação do navio e a cultura marítima apresentavam-se fraturadas. A cultura corporativa que se desenvolveu na luta contra a natureza era substituída por uma subcultura de classe que emergia das relações tensas produzidas no navio. Os marinheiros comuns provinham de etnias, raças e nações as mais diversas. Índios e negros de diversas tribos misturavam-se a mestiços e brancos livres e pobres do Brasil e de outros países, formando uma cultura popular diversificada na base da pirâmide social do navio. No topo dessa pirâmide encontravam-se o capitão e os oficiais de alto e baixo escalão. Cabia, pois, a essa elite neutralizar a força da cultura popular proveniente da base dessa pirâmide, criando comportamentos homogêneos compatíveis com a disciplina

requerida do marinheiro. A disciplina e a obediência hierárquica só seriam conseguidas se fosse possível neutralizar ao máximo os conflitos decorrentes dessa segunda confrontação.

A marinha tentou soldar essa fratura investindo na criação de instituições que pudessem, de forma diferenciada, ministrar educação formativa aos marinheiros comuns e à elite. As escolas para a elite formariam os oficiais detentores de postos médios e elevados no interior da instituição. Aos marinheiros, as escolas técnicas encarregar-se-iam de dar uma formação técnica que os habilitasse para as tarefas mais rudes do navio e uma formação moral neutralizadora de sua cultura diversificada e rebelde.

A formação dos oficiais da Marinha mereceu, desde o início de sua constituição, uma atenção particular. Em 1827 o Ministro da Marinha chama atenção para a necessidade de montar um sistema próprio de educação para formar oficiais<sup>9</sup>. Seu sucessor reiterava esses argumentos e acrescentava que os oficiais da Armada são a alma e a vida da Marinha de Guerra e os que dão impulso à Força Naval<sup>10</sup>. Alguns anos mais tarde os argumentos de ordem e disciplina aparecem mais claramente vinculados à necessidade de educar e formar convenientemente os oficiais. Esta educação teria de formá-los para a mais rigorosa disciplina e a mais estrita organização, obediência, severidade e regularidade do serviço de bordo para que soubessem passar esses valores a quem iriam dirigir no futuro<sup>11</sup>. Nesse sentido duas providências foram tomadas quase simultaneamente: a de enviar oficiais para serem treinados em Marinhas de países estrangeiros e a fundação de escolas para formação de oficiais.

Entre 1828 e 1833 foram apresentadas pelos Ministros da Marinha sugestões de mandar um certo número de jovens oficiais brasileiros para servirem como voluntários em França e na Inglaterra às custas do Estado. Caberia também a eles inteirarem-se das novidades tecnológicas e pesquisarem a estrutura e o funcionamento da Força Naval dessas nações, apresentando os resultados por escrito para a Marinha brasileira<sup>12</sup>. Esta prática teve continuidade, tendo sido enviados vários Segundos Tenentes para navios norte americanos e ingleses, por volta de meados do século XIX. Os Ministros avaliavam positivamente os resultados desse tipo de treinamento, bem como o material trazido pelos oficiais para ser aproveitado na organização da marinha brasileira<sup>13</sup>.

A segunda providência, igualmente importante na formação de uma elite preparada para subordinar os marinheiros à disciplina no processo de trabalho, foi também implementada logo no início da formação da Marinha. Talvez a instituição mais importante para atender a esses objetivos tenha sido a Academia dos Guarda-Marinhas.

O seu caráter elitista foi desde logo evidenciado. Destinada a formar um viveiro de oficiais da Marinha, a Academia deveria preferir os filhos de oficiais da Armada e do Exército que maior serviço tivessem prestado ao país. Com isso se estaria admitindo jovens que já teriam adquirido com seus pais o exemplo de disciplina e subordinação. Ademais, o número de vagas oferecido deveria ser limitado para assegurar a qualidade dos ingressantes<sup>14</sup>.

Pouco tempo depois de ter sido fundada já havia um plano para sua reorganização e reforma, sob o argumento de que sua importância requeria um espaço bem maior do que os três cubículos do Mosteiro onde estava instalada<sup>15</sup>. A comissão formada para estudar a questão propôs sua transferência para o extremo sul do Arsenal da Marinha, em espaço que poderia contemplar lugar para aulas, livrarias e outras acomodações, além de um terraço próprio para observações e exercícios de astronomia<sup>16</sup>.

A Academia funcionava bem, mas ressentia-se de ensinamentos práticos aos oficiais que ali se formavam. As sucessivas discussões a este respeito conduziram à decisão de transferi-la para um navio. A formação prática aliava-se ao argumento da disciplina. Funcionando em um navio, os futuros oficiais estariam mais distanciados das tentações de terra e, ao mesmo tempo, isso iria acostamá-los às regras e aos princípios da severa disciplina quando chegassem a oficiais da Marinha<sup>17</sup>. Algum tempo depois o Ministro avaliava que na transferência da Academia dos Guarda Marinhas para a nau D. Pedro II aumentaram as despesas, mas em contrapartida iria melhorar sensivelmente a formação dos oficiais<sup>18</sup>.

A permanente discussão sobre a formação dos oficiais levava sempre a novas avaliações. Após um balanço dos primeiros 5 anos de funcionamento da Academia, apontou-se a limitação de que a Academia ficava num navio fundeado, e essa forma de treinamento deveria ser trocada por outra que ocorresse numa fragata em alto mar. Foi assim que se passou a adotar o emprego de alguns navios em viagem de longo curso para a aprendizagem prática dos oficiais marinheiros, sobretudo a Fragata Constituição, um dos melhores navios da época, vindo da Inglaterra<sup>19</sup>.

Se as instituições encarregadas de formar a elite, situada no topo do navio, tinham as características apontadas acima, a educação da base dessa mesma pirâmide perseguia caminhos e objetivos bastante diferentes. Avaliava-se que no Brasil a Marinha Mercante e os navios pesqueiros eram de porte insignificante, razão pela qual não eram capazes de formar marinheiros para a Marinha Militar. Os recrutados eram homens bisonhos, apanhados a esmo, que precisariam ser educados para serem úteis à Marinha Militar<sup>20</sup>. Inicialmente este trabalho foi bastante assistemático, resumindo-se a recolher meninos a bordo para ensiná-los a ler, escrever e manejar armas<sup>21</sup>. Mas logo essa atividade evoluiu para a criação de duas importantes instituições: As Companhias de Aprendizes Artífices e as Companhias de Aprendizes Marinheiros. As primeiras recrutavam meninos pobres para formar os futuros operários, mestres e contramestres das oficinas dos Arsenais da Marinha. As segundas, trabalhando com crianças e adolescentes de 10 a 17 anos, preocupavam-se com a formação de marinheiros para os navios. Os alunos tinham uma jornada que se iniciava às 5 horas da manhã e encerrava-se às 10 horas da noite. Ambas as escolas enfatizavam que a educação oferecida deveria subordiná-los a uma disciplina regular e uniforme e dotar os alunos das características de asseio e subordinação. Tal educação, oferecida a bordo de navios, deveria permitir aos meninos o menor tempo possível de permanência em terra para que se

desviassem das distrações e se libertassem do domínio dos vícios e das paixões<sup>22</sup>. Em meados do século, um Comandante Geral da Marinha do Rio, ao solicitar a criação de mais uma Companhia de Aprendizes Marinheiros, apresenta bons resultados ao Ministro da Marinha, quanto à transformação de meninos abandonados em bons marinheiros<sup>23</sup>.

Por volta de 1850, inicia-se uma outra fase da Marinha, caracterizada pelo surgimento do navio a vapor. Trata-se, então, de um momento propício para marcar o fim de uma periodização histórica, uma vez que o processo de inovação tecnológica transforma a dinâmica da organização do processo de trabalho no navio e influi na organização do processo disciplinar do marinheiro.

Contudo, não poderíamos encerrar este artigo, sem antes lembrar que, em âmbito nacional, as relações de trabalho e produção no latifúndio escravista monopolizaram as atenções das grandes interpretações sobre a identidade política, social e cultural brasileira. Não queremos negar a importância desses componentes da formação do Estado no Brasil. É evidente que a estrutura da propriedade e a escravidão negra marcaram grandemente o perfil das instituições brasileiras e a cultura política de seu povo. Esta preocupação bipolar, centrada na relação senhor-escravo, ganhou certa complexidade com as preocupações historiográficas subseqüentes de resgatar o significado do homem livre e pobre na lógica do colonialismo escravista brasileiro. Isto significou um passo importante na superação daquele esquema interpretativo dual. Contudo, dificilmente chegaríamos a um entendimento dos componentes globais do Estado que se funda no século XIX se abdicássemos do conhecimento da atividade marítima e de seus trabalhadores. Estes, por sua importância numérica e sua significação na formação de uma cultura popular e política no Brasil. Aquela, por sua importância econômica e por ter-se constituído em instrumento das elites governantes para o controle político e ideológico dos trabalhadores no interior do processo de trabalho marítimo e nas diversas rebeliões que ameaçavam a unidade nacional.

## Notas

<sup>1</sup> Este texto é parte constitutiva do projeto de pesquisa subordinado ao tema **O Mar e os Marinheiros: O processo de Trabalho nos Portos e Navios e a Herança Espiritual Oceânica (Brasil, 1780-1850)**, financiada com bolsa de pesquisa pelo CNPq. Foi originalmente apresentado no III Encontro do CEDAP, Faculdade de Ciências e Letras da Unesp, Campus de Assis.

<sup>2</sup> Corbin, Alain – *O Território do Vazio*. A praia e o Imaginário Ocidental. Trad. Paulo Neves. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

<sup>3</sup> Driver, Felix – Sea-Changes: Historicizing the Ocean c.1500 – c1900. *History Workshop Journal*, 51, 2001 278-279.

<sup>4</sup> Redicker, M. – *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987.

- 
- <sup>5</sup> Relatório do Anno de 1846 Apresentado á Assembléia Geral Legislativa na 4ª Sessão da 6ª Legislatura. Publicado em 1847. Ministro Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti D'Albuquerque. p. 18-19.
- <sup>6</sup> Holloway, Thomas – *Polícia no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: E. Fundação Getúlio Vargas, 2000.
- <sup>7</sup> Lynch, Pedro Borges – *Reminiscências da vida de nossa gente do mar*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1961. p. 4 – 11.
- <sup>8</sup> Relatório do ano de 1831, do Ministro Joaquim José Rodrigues Torres, apresentado à Assembléia Geral Legislativa de 1832. p. 13 – 15.
- <sup>9</sup> Relatório do Ministro Diogo Jorge de Brito apresentado em 1827 à Assembléia Geral Legislativa. p. 6.
- <sup>10</sup> Relatório do Ministro Miguel de Souza Alvim apresentado em 1828 à Assembléia Geral Legislativa. p. 4.
- <sup>11</sup> Relatório do Ministro Joaquim José Rodrigues Torres apresentado em 1842, à 2ª. Sessão da 6ª. Legislatura da Assembléia Geral Legislativa. p. 13.
- <sup>12</sup> Relatório do Ministro Miguel de Souza Alvim apresentado em 1828 à Assembléia Geral Legislativa. p. 4.
- <sup>13</sup> Relatório do Ministro Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti D'Albuquerque encaminhado em 1844 à 2ª. Sessão da 6ª. Legislatura, p. 4; Idem, 1845, 3ª. Sessão, 6ª. Legislatura. p. 7 – 8.
- <sup>14</sup> Relatório do Ministro Joaquim José Rodrigues Torres apresentado à Assembléia Geral Legislativa de 1838. p. 26-27.
- <sup>15</sup> Relatório do Ministro Miguel de Souza Alvim, apresentado em 1828 à Assembléia Geral Legislativa, p. 10; Relatório e proposta apresentados à Assembléia Geral Legislativa pelo Conselheiro Marquez de Paranaguá em 1830. p.8.
- <sup>16</sup> Relatório do Ministro Joaquim José Rodrigues Torres, apresentado em 1833 à Assembléia Geral Legislativa. p. 14.
- <sup>17</sup> Relatório do Ministro Joaquim José Rodrigues Torres apresentado à Assembléia Geral Legislativa de 1838. p. 27.
- <sup>18</sup> Relatório do Ministro Joaquim José Rodrigues Torres apresentado em 1842, à Assembléia Geral Legislativa 2ª. Sessão da 5ª. Legislatura. p. 13.
- <sup>19</sup> Relatório do Ministro Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti D'Albuquerque encaminhado em 1844 à 2ª. Sessão da 6ª. Legislatura, p. 4; Idem, 1845, 3ª. Sessão, 6ª. Legislatura. p. 12 – 14.
- <sup>20</sup> Relatório do Ministro Jerônimo Francisco Coelho de 1843, apresentado à 3ª. Sessão da 5ª. Legislatura da Assembléia Geral Legislativa. p.9.
- <sup>21</sup> Relatório do Ministro Salvador José Maciel apresentado em 1836 à Assembléia Geral Legislativa. p. 8.
- <sup>22</sup> Relatório 1838, p.12; Relatório 1836, p.8; Relatório 1842, p.12-13; Relatório Jacinto Roque de Sena Pereira, 1842, p.9.
- <sup>23</sup> Relatório Pedro Cunha, 1844.