

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS – UFPel
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



Dissertação

**COR, RACIALIZAÇÃO E SOCIEDADE: UMA ANÁLISE SOBRE A INSERÇÃO DE
NEGROS NAS FILEIRAS DO OFICIALATO DA MARINHA DE GUERRA DO BRASIL
NO PÓS-ABOLIÇÃO (1908-1917)**

Moacir Silva do Nascimento

Pelotas

2019

MOACIR SILVA DO NASCIMENTO

**COR, RACIALIZAÇÃO E SOCIEDADE: UMA ANÁLISE SOBRE A INSERÇÃO DE
NEGROS NAS FILEIRAS DO OFICIALATO DA MARINHA DE GUERRA DO BRASIL
NO PÓS-ABOLIÇÃO (1908-1917)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Ciências Humanas da Universidade Federal de Pelotas, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Edgar Ávila Gandra

Pelotas

2019

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas
Catalogação na Publicação

N244c Nascimento, Moacir Silva do

Cor, racialização e sociedade : uma análise sobre a inserção de negros nas fileiras do oficialato da Marinha de Guerra do Brasil no pós-abolição (1908-1917) / Moacir Silva do Nascimento ; Edgar Ávila Gandra, orientador. — Pelotas, 2019.

106 f.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, 2019.

1. Marinha de Guerra do Brasil. 2. Raça. 3. História social. 4. Negro. 5. Cor. I. Gandra, Edgar Ávila, orient. II. Título.

CDD : 305

Moacir Silva do Nascimento

Cor, racialização e sociedade: uma análise sobre a inserção de negros nas fileiras do oficialato da Marinha de Guerra do Brasil no pós-abolição (1908-1917)

Dissertação aprovada, como requisito parcial, para a obtenção do grau de Mestre em História, Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas.

Data da Defesa: 16 de maio

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Edgar Ávila Gandra – UFPel
Orientador

Prof. Dr. Álvaro Pereira do Nascimento – UFRRJ
Avaliador

Prof. Dr. Marcos César Borges da Silveira – UFPel
Avaliador

Prof. Dr. Sebastião Peres – UFPel
Avaliador

AGRADECIMENTOS

Posso dizer, sem dúvida, que esta pequena trajetória de 2 anos foi possível, também, devido a muitos gestos de generosidade, amizade e compreensão. Então, começo agradecendo a Deus que é meu pai, meu amigo e protetor. Sem Ele, certamente, teria ficado pelo meio do caminho. Mas, posso contar com Ele em qualquer momento. Que privilegio!

Agradeço a minha saudosa mãe dona Sônia (in memoriam) que sacrificou sua vida acreditando em mim e nos meus sonhos. Jamais vou esquecer cada lágrima e sorriso seu a cada passo que dava adiante em minha vida! Mãe, como reafirmo em cada dia da minha vida, honrarei a tua memória enquanto eu viver.

Não posso esquecer da minha querida irmã Luciana (ciana), minha companheira e melhor amiga! Agradeço por você nunca deixar de acreditar em mim e por guardar em cada gesto seu a mais viva, doce e verdadeira lembrança de nossa mãe.

Agradeço, de todo o meu coração, ao meu amigo e orientador Professor Doutor Edgar Ávila Gandra. Desde o início do mestrado, você confiou em mim e abriu muitas portas que foram fundamentais para encaminhar minhas pesquisas. Obrigado pelos conselhos ao longo do curso, pelas orientações precisas e sempre oportunas. Muito obrigado “presidente”!!!!

Quero registrar, também, um agradecimento especial a Professora Doutora Silvia Capanema Pereira de Almeida pelos contundentes e riquíssimos apontamentos na conclusão deste trabalho! Muito obrigado pelos conselhos e pelas possibilidades de futuras pesquisas e parcerias!

Ao Professor Doutor Álvaro Pereira do Nascimento, meus sinceros agradecimentos pela generosidade em ceder algumas fontes e pelas sugestões que foram decisivas na condução da pesquisa. Reitero meus agradecimentos em compor a banca para a defesa desta dissertação.

Aqui, manifesto a minha satisfação e alegria pelo aceite do Professor Doutor Marcos César Borges da Silveira e do Professor Doutor Sebastião Peres para comporem a banca de avaliação deste trabalho. Muito obrigado pela disponibilidade e pelo privilégio.

Reservo um registro especial aos professores Ana Inez Klein, Jonas Moreira Vargas, Lorena Almeida Gill e Marcus Vinicius Spolle, pelos preciosos ensinamentos em cada aula, nada seria possível sem seus apontamentos e contribuições.

Por fim, agradeço a cada colega da turma do Mestrado (2017) do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pelotas que ao longo dessa jornada compartilharam de alegrias, desesperos (risos) e muitas descobertas... Um grande abraço!

*“Há muito tempo nas águas da Guanabara
O dragão do mar reapareceu
Na figura de um bravo feiticeiro
A quem a história não esqueceu
Conhecido como navegante negro
Tinha a dignidade de um mestre-sala
E ao acenar pelo mar, na alegria das regatas
Foi saudado no porto
Pelas mocinhas francesas
Jovens polacas e por batalhões de mulatas
Rubras cascatas
Jorravam nas costas dos santos
Entre cantos e chibatas
Inundando o coração
Do pessoal do porão
Que a exemplo do feiticeiro gritava, então!
Glória aos piratas, às mulatas, às sereias!
Glória à farofa, à cachaça, às baleias!
Glória a todas as lutas inglórias
Que através da nossa história
Não esquecemos jamais
Salve o navegante negro
Que tem por monumento
As pedras pisadas do cais
(Mas, salve ...)”*

*(O mestre-sala dos mares
Letra: João Bosco e Aldir Blanc
Música: Elis Regina)*

RESUMO

NASCIMENTO, Moacir Silva do. **Cor, racialização e sociedade:** uma análise sobre a inserção de negros nas fileiras do oficialato da Marinha de Guerra do Brasil no pós-abolição (1908-1917). 2019. 106 p. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.

A presente dissertação tem como objeto de estudo a inserção de negros nas fileiras do oficialato da Marinha de Guerra do Brasil no pós-abolição (1908-1917). Para esse fim, busco o encaminhamento da pesquisa em questão dentro do jogo dialógico entre sujeito-estrutura a partir das premissas da História Social, a fim de perceber como a ideia de raça e, conseqüentemente, o racismo, provocam um tensionamento, que possibilita compreender e discutir as conseqüências da racialização na sociedade, com a tentativa de “inferiorização” de negros e a determinação de seu lugar social. Nessa direção, este trabalho analisa um conjunto de fontes inéditas que expõem os danos causados pelo racismo no seio da MB.

Palavras-Chave: Marinha de Guerra do Brasil; Raça; História Social; Negro; Cor.

ABSTRACT

The present dissertation has as object of study the insertion of blacks in the ranks of the officer of the Navy of Brazil in the post-abolition (1908-1917). To that end, I seek to direct the research in question within the dialogical game between subject-structure from the premises of Social History, in order to perceive how the idea of race and, consequently, racism, provoke a tension, that makes possible to understand and to discuss the consequences of racialization in society, with the attempt of "inferiorization" of blacks and the determination of their social place. In this direction, this work analyzes a set of unpublished sources that expose the damages caused by the racism within MB.

Keywords: Brazilian Navy; Breed; Social History; Black; Color.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Organograma 1 - Estrutura administrativa da Marinha brasileira (1821-1822).....	27
Figura 2: Organograma 2 - Estrutura administrativa da Marinha brasileira (1822-1847).....	29
Figura 3: Modelo de Ficha Antropométrica.....	35
Figura 4: Modelo de Ficha Datiloscópica.....	37
Figura 5: Encouraçado Aquidabã.....	40
Figura 6: Revista Marítima Brasileira - Ed. 57, Ano 1910.....	43
Figura 7: O preconceito de raça no Brasil.....	45
Figura 8: Política versus Marinha.....	47
Figura 9: Gráfico 1 - Distribuição racial livro nº 1 (1908-1917).....	80
Figura 10: Gráfico 2 - Porcentagem grupo racial.....	82
Figura 11: Gráfico 3 - Distribuição por estado/país livro nº 1 (1908-1917).....	83
Figura 12: Gráfico 4 - Distribuição por região no Brasil livro nº 1 (1908-1917).....	84
Figura 13: Registro nº 95.....	88
Figura 14: Registro nº 121.....	89
Figura 15: Registro nº 141.....	90
Figura 16: Registro nº 188.....	91
Figura 17: Registro nº 203.....	92
Figuras 18: Gráficos 5 e 6 - Distribuição racial livro Nº 2 (1917-1918).....	96
Figuras 19: Gráficos 7 e 8 - Distribuição racial livro Nº 3 (1918-1921).....	96
Figuras 20: Gráficos 9 e 10 - Distribuição racial livro Nº 4 (1921-1925).....	97

LISTA DE SIGLAS

CF – Capitão de Fragata

EAMES – Escola de Aprendizes-Marinheiros do Espírito Santo

EB – Exército Brasileiro

EMN - Escola de “Machinistas Navaes”

EN - Escola Naval

GIA - Gabinete de Identificação d'Armada

MB – Marinha do Brasil

OM – Organizações Militares

SIM – Serviço de Identificação da Marinha

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Especificidades dos órgãos dentro da estrutura naval (1822-1847).....	30
Tabela 2: Jornada condição inicial até a pesquisa (1857-1908).....	50
Tabela 3: Listagem Livro registro nº 1 (1908-1917).....	72
Tabela 4: Mecanismos de classificação racial utilizados pelos identificadores do GIA.....	86

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO 1 – FORMAÇÃO, SELEÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO ÉTNICO-RACIAL NA MARINHA DO BRASIL.....	16
1.1 – Pensamento histórico-racial brasileiro: do século XIX às primeiras décadas do século XX.....	16
1.2 – A gênese da Marinha do Brasil: história e formação.....	26
1.3 – Os critérios de seleção da oficialidade naval.....	32
1.4 – Gabinete de Identificação d’Armada: breves apontamentos e atividades.....	34
CAPÍTULO 2 – ESCOLA NAVAL VERSUS ESCOLA DE “MACHINISTAS NAVAES”: A JORNADA DA ILHA DAS COBRAS PARA A ILHA DE VILLEGaignon.....	42
2.1 – Escola Naval: a determinação sócio-racial.....	42
2.2 – Escola de “Machinistas Navaes”: uma abertura para a mestiçagem nas patentes.....	49
2.3 – Oficiais brancos e praças negros: parâmetros raciais.....	58
CAPÍTULO 3 – ENTRE O PORÃO E O CONVÉS: “OFICIAIS” MAQUINISTAS NEGROS, PARADIGMAS E FORMAS DE RESISTÊNCIA.....	66
3.1 – Carvão, calor e suor: o caminho para o Oficialato Naval.....	66
3.2 – A face branca do oficialato naval brasileiro.....	96
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	99
REFERÊNCIAS.....	102

INTRODUÇÃO

A minha jornada nos estudos raciais e suas implicações na Marinha do Brasil (MB) iniciaram ainda na graduação, quando procurei compreender qual era o conceito de raça que permeava aquela instituição, especificamente nas documentações que tenho acessado desde então. Após minha monografia, já no mestrado, propus-me a pesquisar o processo de inserção de negros na carreira de oficiais da Marinha, tendo em vista ser esta carreira tradicionalmente ocupada por indivíduos advindos das mais abastadas camadas da sociedade brasileira e majoritariamente brancas.

Das três Armas que existem no Brasil, a MB é a que mais se percebeu as reverberações dos processos de racialização e racismo, asseverando com forte impacto as relações sociais que se construíram entre praças e oficiais e que, com efeito, ecoam ainda hoje nos navios de guerra e nas Organizações Militares (OM) da Marinha em todo o país, determinando as lógicas de trato, formas de mando (ou desmando), que muitas vezes, se consolidavam como um espelho da relação entre senhores e servos (escravos) do período de escravização. Provavelmente, devido a sua constituição como uma Força Armada mais vinculada a aristocracia brasileira como ficará evidenciado no contexto da presente pesquisa. E o exemplo mais emblemático da influência do racismo na Força Naval são as Revoltas da Chibata e do Batalhão Naval, ambas ocorridas em 1910, que embora também fizessem parte de um conjunto de reivindicações de caráter social (melhores condições de trabalho, salários justos e uma adequada formação técnico-profissional), tiveram como principal objetivo o combate ao racismo que se expressava em castigos corporais, dentre eles a chibata, um agudo sinal de que as ferramentas dos tempos de escravização ainda permaneciam na nascente República.

No entanto, não seria honesto da minha parte furtar meus interlocutores da minha relação direta com a Marinha. Ingressei nesta Arma em 2001 e por um ano frequentei a Escola de Aprendizes-Marinheiros do Espírito Santo (EAMES), na cidade de Vila Velha. Ainda está bem vivo em minha memória, a cena em que me despedia de minha mãe, irmã e avó no dia 17 de janeiro daquele ano e entrava em um ônibus, na Avenida Brasil, no subúrbio do Rio de Janeiro, com destino àquela escola de formação. Minhas origens são as mais humildes e pobre possíveis, sendo filho de um pai negro (assassinado quando eu tinha 8 anos de idade na Baixada Fluminense) e de uma mãe branca (pobre e neta de indígenas), nasci no município de Nova Iguaçu e, dentro daquele ônibus, com 17 anos, não imaginava nem mesmo o que significava ser da Marinha, muito menos tinha ouvido falar ou lido algo sobre, mas com objetivo de ajudar minha família, fiz o concurso e decidi ser um marinheiro. Destaco que nesta dissertação tomarei a liberdade em alguns momentos de uma narrativa mais livre devido, como já dito, a minha aproximação profissional com a temática.

Naquele mesmo dia, quando cheguei na EAMES, após uma recepção bem impactante de alguns sargentos, fomos concentrados em uma quadra de esportes para ouvirmos as boas vindas do comandante da escola, um senhor de grande estatura, branco, com olhos azuis e bigodes, perfil tradicional de um oficial pertencente ao Corpo da Armada, a elite da Marinha, ou como acostumei a ouvir entre meus pares “os lordes” ou “os sangue azul”. Naquele mesmo ano, durante o curso de formação, percebi que entre os oficiais não havia nenhum que fosse negro, antes todos eram brancos, mas entre meus pares, cabos, sargentos e suboficiais era notória a presença marcante de negros. Por um momento, achei que fosse algo característico daquela Escola em particular, no entanto, ao término do curso, fui transferido para um navio da esquadra brasileira e, infelizmente, embora tivesse me deparado com o caso de um oficial negro, a supremacia branca entre os oficiais permanecia. Desde então, percebi que essa realidade racial não estava restrita àquelas duas OM por onde passei, porém era presente em toda a MB. Não estou querendo dizer que a Marinha promove uma segregação racial, mas apontar a disparidade que existia entre esses dois quadros (praças e oficiais) mesmo em pleno século 21.

Passaram-se longos 10 anos e, em 2011, comecei a minha jornada como historiador, e daí em diante percebi que para compreender o real motivo de tal problemática racial verificada seria necessário olhar para o passado e analisar como se deram os processos de inserção de negros na Marinha, ao invés de fazer suposições sem estopo acadêmico. Diante disso, fica patente (e essa era a minha intenção) que as motivações da presente pesquisa são, primeiramente, a partir de minha experiência pessoal com o tema proposto. Em segunda medida, essa proximidade com o objeto de pesquisa aguçou ainda mais o meu senso de responsabilidade enquanto pesquisador para aceitar que deveria tomar as devidas precauções no trato com o tema, ora me aproximando, ora me distanciando do objeto, em um exercício constante.

Como será constatado ao logo da dissertação, a MB desde o princípio da sua história no Brasil, sempre preferiu formar o seu quadro de oficiais de homens oriundos das famílias mais ricas da sociedade, muitas vezes exigindo, também, ascendência nobiliárquica ou de oficiais de alta patente. No entanto, defendo adicionalmente que a Marinha manteve critérios racialistas na arregimentação de sua oficialidade, preferindo mostrar-se ao mundo como uma Força Naval branca e elitista, contando com homens pertencentes a grupos familiares de barões, viscondes e outros títulos de nobreza, destinando aos outros tipos raciais as carreiras subalternas.

Para compreender a dinâmica do processo de racialização no quadro de oficiais da MB, faz-se necessário visualizar o próprio racismo brasileiro, suas características, influências e assimilações das teorias raciais europeias e estadunidenses, e efetivamente como tais pressupostos foram adaptados à realidade multirracial do Brasil, tendo em vista os variados grupos raciais que se estabeleceram ao

longo da formação do povo brasileiro. Para isto, no primeiro capítulo, como estratégia de escrita do trabalho, discorri sobre as três grandes escolas de teorização racial, a saber, a Escola Etnológica-Biológica, a Escola Histórica e o Darwinismo Social, no intuito de assinalar os impactos diretos dessas correntes de pensamento na intelectualidade brasileira e nos principais centros de formação científica e cultural do país e, naturalmente, os caminhos que essas visões de mundo impuseram a população negra e reverberaram na MB com filtros próprios de uma instituição total.

Somados aos pressupostos teórico-racistas que se engendraram na estrutura cultural do imaginário da sociedade brasileira, estão os “mitos fundadores” que imbricados na matriz social naturalizaram as desigualdades e determinaram a inferioridade de uns e a superioridade de outros. Marilena Chauí esclarece que foi na formação do “caráter nacional” e da “identidade nacional” que as divisões sociais foram estabelecidas, naturalizadas e assimiladas:

As divisões sociais são naturalizadas em desigualdades postas como inferioridade natural (no caso das mulheres, dos trabalhadores, negros, índios, imigrantes, migrantes e idosos), e as diferenças, também naturalizadas, tendem a aparecer ora como desvios da norma (no caso das diferenças étnicas e de gênero), ora como perversão ou monstruosidade (no caso dos homossexuais, por exemplo). Essa naturalização, que esvazia a gênese histórica da desigualdade e da diferença, permite a naturalização de todas as formas visíveis e invisíveis de violência, pois estas não são percebidas como tais (CHAUÍ, 2000, p. 90).

Isto posto, pode-se afirmar que, no entendimento de Chauí, foram os traços estruturantes da sociedade brasileira que determinaram os axiomas sociais de cada raça fundante e, conseqüentemente, os seus lugares sociais. Nesse sentido, na Marinha ficará evidenciado que para o quadro de praças e dos maquinistas navais a inserção de negros era aceitável. No entanto, para o corpo de oficiais formados na Escola Naval, as inúmeras barreiras raciais se faziam presente.

Nesta direção, Skidmore (2012) apresenta uma contribuição relevante no que tange à preferência da Armada Brasileira por brancos na composição de sua oficialidade, revelando o seguinte:

A Marinha, que tinha a reputação de só recrutar oficiais brancos, deu ensejo a numerosos incidentes. Em 1907, segundo se alegou, marinheiros negros teriam sido excluídos de uma missão naval enviada aos Estados Unidos. O governo foi acusado de tentar apresentar ao Brasil, na Europa e nos Estados Unidos, como um país branco – imputação que, obviamente, tinha fundamento. Num incidente semelhante, a Marinha teria excluído marinheiros negros da guarnição do navio que recebeu a visita do presidente da Argentina, o general Roca. A Marinha já havia sofrido desfeitas raciais nos Estados Unidos: em 1905, um cruzador brasileiro ancorou em Norfolk, Virgínia, onde alguns de seus oficiais foram acusados em hotéis sob a alegação de que eram

negros – uma experiência especialmente exasperada em vista da visível tentativa da Marinha de manter branca sua oficialidade (SKIDMORE, 2012, p. 91).

Fica, assim, explícito como que os ideários racistas, fomentados ao longo do século XIX e primeiras décadas do século XX, determinavam as regras de seleção para compor as fileiras da oficialidade na Marinha Brasileira e que, também, expressavam os intentos do país em “branquear” sua população.

A partir da premissa teórica da História Social, entende-se que as percepções teórico-raciais fundidas com o imaginário sóciorracial, inseridos ao longo do processo histórico no bojo da estrutura cultural do Brasil, formaram os quadros sociais onde pretos, pardos e mestiços tem seus espaços limitados e suas possibilidades de ascensão social definida.

Em seguida, para encaminhar as questões raciais desenvolvidas e vincula-las a MB, disserto sobre a formação da Arma em questão, apontando como desde a sua gênese, a Marinha primou por estruturar sua oficialidade por meio de critérios elitistas, sempre privilegiando as famílias mais ricas do país. Embora existam alguns autores contrários a essa assertiva que defende a Marinha como uma instituição que manteve por muito tempo uma metodologia de recrutamento destinada ao binômio branco-rico, esta dissertação procurou trilhar os caminhos percorridos por pesquisadores como José Murilo de Carvalho, Sérgio Buarque de Holanda, Nelson Werneck Sodré, Thomas E. Skidmore, Álvaro Pereira do Nascimento e Silvia Capanema Pereira de Almeida, que advogam que a MB preferiu, ao longo do século 19, captar homens advindos das camadas mais abastadas da sociedade para comporem os oficiais que ostentariam a “farda de um dourado reluzente”. Mas, para além dos padrões elitistas, defendo que a Marinha de guerra, também, utilizou de critérios racistas para compor a carreira em questão.

As principais fontes utilizadas neste trabalho foram produzidas na própria MB, através de alguns órgãos pertencentes à estrutura administrativa da instituição. A mais relevante das documentações são os livros-registros elaborados no Gabinete de Identificação d’Armada (GIA), um setor da Marinha responsável pelos processos de identificação de todo o pessoal desta Arma. Para proporcionar uma melhor compreensão, dediquei-me a pesquisar as origens desse órgão de identificação, procurando sinalizar quais eram as implicações que determinadas metodologias de identificação poderiam trazer, concomitantemente, aos processos de racialização que muitos candidatos ao serviço naval ou indivíduos que já exerciam a carreira passaram.

No capítulo 2, após surgirem novas perspectivas que as fontes documentais proporcionaram, decidi concentrar minhas pesquisas na “Escola de Machinistas Navaes”, cotejando a abertura racial na

oficialidade que a mesma operou em oposição ao determinismo sóciorracial que marcou a Escola Naval ao longo de sua existência. Somados a esses embates, proponho também uma reflexão sobre os parâmetros raciais verificados na MB quando se observa a constituição dos quadros de praças e oficiais, onde indiscutivelmente os lugares sociais de cada tipo racial são consolidados.

Após estabelecer os alicerces que sustentam esta dissertação, prossigo para o que pode ser considerado o núcleo da pesquisa, onde realizei diversas análises das principais fontes documentais que, em primeiro lugar, demonstraram um caminho alternativo que alguns poucos homens negros e pobres tomaram para alcançarem o tão “sonhado” *status* de oficial da Marinha; mas, também, permitiram constatar de forma contundente a numérica supremacia branca no quadro de oficiais da MB. Dessa forma, neste terceiro capítulo analisarei a inclusão controlada de homens negros na oficialidade através do ingresso no Corpo de Maquinistas Navais. Destaco que apesar de serem incluídas na oficialidade, as características próprias dessa carreira preservaram elementos de controle e segregação. Também busco discutir a agência e resistência desses homens na busca de ascensão na carreira naval, logicamente que dentro dos limites impostos pelo meu diálogo com as fontes.

Dessa maneira, convido meus leitores a navegar comigo, nesta temática ainda pouco explorada e tensionada da historiografia brasileira.

CAPÍTULO 1 – FORMAÇÃO, SELEÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO ÉTNICO-RACIAL NA MARINHA DO BRASIL

Nesse capítulo, busco refletir sobre o processo de inserção e ascensão de negros nas fileiras do oficialato da Marinha de Guerra do Brasil (MB) no Pós-Abolição (1908-1917), em específico neste capítulo visó expor alguns elementos conceituais que dialogam de forma pertinente com essa temática, a saber: Raça e História Social. Para esse fim, busco o encaminhamento da pesquisa em questão dentro do jogo dialógico entre sujeito-estrutura com o objetivo de perceber como a ideia de raça e, conseqüentemente, o racismo. Nesse sentido, engendram um tensionamento, que possibilita compreender e discutir as conseqüências da racialização na sociedade, com a tentativa de “inferiorização” de negros e a determinação de seu lugar social. Também farei uma breve revisão historiográfica sobre a temática em tela. Portanto, busco ressignificar de forma crítica a questão racial frente à estruturação histórica da MB.

Assim, nesse trabalho busco uma abordagem que abranja diferentes aspectos do fenômeno estudado, ou seja, elementos estruturantes, o sujeito, o tempo e o espaço (PETERSEN; LOVATO, 2013). É digno de nota que a História Social operacionaliza suas análises visando interpretar a sociedade nos eixos econômico, político, cultural e social, entrecruzando estes eixos (HOBBSAWM, 1998). Dessa forma, a racialização aqui é tomada como uma das ferramentas que permitem perceber a persistência dessa ideologia racial na relação dos sujeitos com elementos estruturantes da sociedade, possibilitando identificar o contexto de dominados e dominantes e as formas de ressignificação ou manutenção da lógica de imposição de uma raça sobre a outra.

Inicialmente, discutirei os conceitos que são válidos para o debate que proponho neste trabalho. Para tanto, ressalto que estas conceituações situam-se no universo das teorias raciais que foram desenvolvidas ao longo dos oitocentos, efetivamente àquelas que surgiram nos Estados Unidos e na Europa, e que tiveram considerável inserção na América Latina, mais especificamente no Brasil.

1.1 – Pensamento histórico-racial brasileiro: do século XIX às primeiras décadas do século XX

No transcurso do século dezenove, três grandes escolas de teorização racial foram predominantes e responsáveis pela produção de diversos conceitos que surgiram entre a intelectualidade de etnógrafos, cientistas sociais e, mais tardiamente, de antropólogos que procuravam compreender suas sociedades a partir das determinações na interface sócio-biológico-racial. São elas: a Escola Etnológica-Biológica (de origem norte-americana), a Escola Histórica (emergida nos EUA e Europa) e o Darwinismo Social (SKIDMORE, 2012).

Emergida entre as décadas de 1840 e 1850 nos Estados Unidos, a Escola Etnológica-Biológica apoiava-se na ideia de que as raças humanas eram constituídas de diferentes espécies, comumente conhecida de poligenia. A argumentação fundamental dessa corrente era a defesa da inferioridade de indígenas e negros demonstrada através das diferenciações físicas em relação aos brancos, resultantes da suposta formação dessas espécies em espaços geográficos diferentes. Assim, as concepções de que a raça branca era superior social e intelectualmente ganhavam um contorno científico. É significativa esta reflexão na medida em que veremos reverberar aspectos racialistas na estruturação das formas de ingresso na Marinha do Brasil, logicamente procurarei debater a escala dessas perspectivas e as resistências a essas práticas de segregação sócio racial. É digno de nota que a formação da Marinha do Brasil é concomitante à chegada dessas teorias raciais na intelectualidade brasileira. Thomas Skidmore expõe que:

Os divulgadores da escola etnológica-biológica usavam os instrumentos de uma nova ciência, a antropologia física, para conferir uma base científica a preconceitos preexistentes sobre o comportamento social dos não brancos, ao mesmo tempo que outros pesquisadores afirmavam encontrar evidências da inferioridade mental dos negros nos resultados dos testes de QI a que eram submetidos. Em suma, a escola etnológica-biológica proporcionava uma justificativa científica para a subjugação de não brancos (o fato de ser em forma de servidão legal ou não logo se tornou irrelevante) (SKIDMORE, 2012, p. 93).

Skidmore (2012) demonstra que a Escola Etnológica-Biológica foi a responsável por dar bases entendidas à época como científicas à inferioridade das raças não brancas, como também, de certa forma, justificar a escravização dos tipos humanos “superiores” sobre negros e indígenas.

A segunda corrente conhecida como a Escola Histórica, que também teve bastante inserção no Brasil, de igual modo solidificava seus argumentos com base nas diferenciações das raças humanas a partir da superioridade da raça branca. No entanto, essa afirmação da proeminência branca era demonstrada através das evidências históricas. Essa escola difundiu a ideia de que a raça branca mostrou-se superior dentro do próprio processo histórico da humanidade, por meio do nível de civilização alcançado em comparação aos outros tipos humanos.

O Darwinismo social, terceira escola apresentada, foi uma adaptação dos conceitos de Charles Darwin, presentes em sua obra *A origem das espécies*, de 1859, especialmente o paradigma da evolução, pelos teóricos raciais para explicar as variedades de raças por meio de um processo evolutivo, onde no topo, como por uma seleção natural, estava a raça branca, mais forte, intelectual e moralmente. Lilia Moritz Schwarcz (1993) discute que:

Bastou minimizar a importância da origem comum e relevar as máximas deterministas, presentes na ótica darwinista, que apontavam para importância das leis e regularidades da natureza. Para os poligenistas, *seleção natural* implicava pensar na *degeneração social*, assim como as *leis da natureza* chegava aos homens de forma determinista e premonitória, sobretudo quando se pensava no impacto que a questão da raça teria sobre as diferentes experiências nacionais. Uma só teoria fundamentava, dessa forma, as diferentes interpretações das escolas, que disputavam a hegemonia na representação de sua época (SCHWARCZ, 1993, p. 75).

Segundo Schwarcz (1993), o Darwinismo social conseguiu congrega as outras correntes teórico-raciais em torno de si, resolvendo questões de interpretação através do seu aporte principal que era o evolucionismo.

Essas três escolas foram determinantes para o desenvolvimento de diversos conceitos e práticas que foram surgindo, principalmente na segunda metade do século XIX. Na esteira dessas correntes teorizantes, surge, por exemplo, o ideal de embranquecimento que foi uma política de incentivo a imigração europeia no Brasil para, intencionalmente, abastecer o país de uma mão de obra “qualificada” logo após a Abolição, mas, mais gravemente, com vistas a diminuir a presença negra na sociedade. Conforme assegura Joaze Bernardino (2002):

A tese do branqueamento, compartilhada pela elite brasileira, era reforçada, de um lado, por uma evidente diminuição da população brasileira negra em relação à população branca devido, entre outros fatores, a uma taxa de natalidade e expectativa de vida mais baixas e, por outro lado, devido ao fato de a miscigenação produzir uma população gradualmente mais branca. [...] O ideal de embranquecimento pressupunha uma solução para o problema racial brasileiro através da gradual eliminação do negro, que seria assimilado pela população branca. Nesse processo, a mestiçagem era apenas um processo; logo, era tomada como transitória (BERNARDINO, 2002, p. 253).

Conforme Bernardino (2002) demonstra, o ideário de embranquecimento visava, com o tempo extinguir a raça negra e mestiça da sociedade brasileira, pois sua manutenção representava um retrocesso para o projeto de desenvolvimento e prosperidade do Brasil.

Assim, resta apontar a diferenciação entre os conceitos de “raça” e “etnia” no intuito de excluir a possibilidade de contradições ou anacronismos entre a contemporânea visualização que se faz que envolvam as relações étnico-raciais e as concepções racistas apresentadas até aqui. Visto que, na conformação dos quadros da Marinha Brasileira é possível vislumbrar no diálogo que tenho com as fontes a complexidade dessa configuração nos processos de identificação da oficialidade naval, aspecto que retornarei ao longo desta dissertação.

A ideia de “raça” para distinguir os tipos humanos é um desdobramento ocorrido, principalmente, no princípio das ciências sociais que sofre direta influência da Biologia e da Zoologia. Conforme Kabengele Munanga (2003):

A variabilidade humana é um fato empírico incontestável que, como tal merece uma explicação científica. Os conceitos e as classificações servem de ferramentas para operacionalizar o pensamento. É neste sentido que o conceito de raça e a classificação da diversidade humana em raças teriam servido. Infelizmente, desembocaram numa operação de hierarquização que pavimentou o caminho do racismo (MUNANGA, 2003, p. 2).

De acordo com Munanga (2003), o conceito de raça que, inicialmente, era utilizado para a determinação da variabilidade de espécies animais e vegetais, foi sendo apropriado para diferenciar os povos que vieram a surgir a partir do século XVI. Assim, já no século XIX, a ideia de raça estava consolidada e a partir de fundamentações aparentemente científicas dava conta de definir a superioridade e inferioridade das raças, justificando dominação e exploração de umas sobre as outras.

No entanto, o conceito de etnia está relacionado mais a uma questão cultural. Uma coletividade que compartilha de mesmos costumes, língua e muitas vezes, também, de um espaço geográfico específico. Munanga (2003) define etnia da seguinte maneira:

O conteúdo da raça é morfo-biológico e o da etnia é sócio-cultural, histórico e psicológico. Um conjunto populacional dito raça “branca”, “negra” e “amarela”, pode conter em seu seio diversas etnias. Uma etnia é um conjunto de indivíduos que, histórica ou mitologicamente, têm um ancestral comum; têm uma língua em comum, uma mesma religião ou cosmovisão; uma mesma cultura e moram geograficamente num mesmo território. [...]O que mudou na realidade são os termos ou conceitos, mas o esquema ideológico que subentende a dominação e a exclusão ficou intato. É por isso que os conceitos de etnia, de identidade étnica ou cultural são de uso agradável para todos: racistas e antirracistas (MUNANGA, 2003, p. 12).

Dessa forma, segundo Munanga (2003), pode-se dizer que a ideia de etnia embora esteja dentro de um contexto atual, refere-se às mesmas questões de distinção sociocultural de grupos humanos. Nesse sentido, sinalizo aqui que no presente trabalho utilizo, preferencialmente, a referência “raça”, por entender que o racismo não é desconstruído com o uso de outra expressão, pois as hierarquizações sociais entre culturas ainda são presentes e continuam por determinar a vida de muitos indivíduos.

Na história do pensamento histórico-racial brasileiro, especificamente do século XIX e das primeiras décadas do século XX, existiram intelectuais que na intenção de – primeiramente, constituir

uma ideia de Nação em resposta às previsões pessimistas e negativas de teóricos europeus como Lapouge, Gobineau e Buckle – foram, também, responsáveis pela constituição de um ideal de sociedade que tinha como paradigma a sociedade europeia e como antídoto para eliminar da estrutura racial, negros e índios, a miscigenação. Tais pressupostos baseavam-se na crença que a presença dessas raças tidas como “não brancas”, era sinônimo de atraso, já que se acreditava que essas populações tinham, na sua formação biológica, tendências sócio-morais que não contribuiriam para o progresso do Brasil. No entanto, a ideia de fusão de raças não era aceita entre os pensadores da Europa, o que levou historiadores brasileiros a buscar uma adaptação dessas teorias raciais à realidade da nova sociedade brasileira que se estabelecia (ODALIA, 1997).

No livro intitulado *Os Africanos no Brasil* (escrito entre 1890 e 1905, publicado em 1932), Raymundo Nina Rodrigues evidenciava sua concepção de que o “negro” era um problema para o Brasil. Nesta esteira, o médico e antropólogo Nina Rodrigues (2010) considerava as populações negras atrasadas moral e civicamente, e que esta “anomalia” comprometia o futuro do Brasil, tendo em vista que:

Adstrito por agora ao exame da capacidade cultural do negro brasileiro é a este padrão da morosidade extrema em considerar-se que havemos de referir, pois, se o futuro do Brasil dependesse de chegarem os seus negros ao mesmo grau de aperfeiçoamento que os brancos, muitas vezes se poderiam transformar antes os seus destinos de povo, se é que algum dia se houvesse de realizar. Ocorre, portanto, demonstrar que de fato nessa morosidade reside o ponto fraco da civilização dos negros (RODRIGUES, 2010, p. 292).

Dessa forma, constata-se que o pensamento de Nina Rodrigues (2010) estava alicerçado no pressuposto de que os indivíduos negros possuíam uma capacidade muito inferior para evoluir e de civilização, em comparação a dos brancos. Para Nina Rodrigues (2010), a presença dos negros constituía a razão determinante para a inferioridade do povo brasileiro, pois ele entendia e apontava a “supremacia imediata ou mediata da Raça Negra nociva à nossa nacionalidade, prejudicial em todo o caso a sua influência não sofreada aos progressos e à cultura do nosso povo” (RODRIGUES, 2010, p. 15).

Por sua vez, Francisco José de Oliveira Viana na obra *Populações Meridionais do Brasil* (1920), deixava claro sua visão sobre os elementos raciais que integravam a recém-sociedade do Brasil republicano. Para Oliveira Viana (2005), as populações negras, mestiças e pardas representavam o que de mais marginal, violento e desordeiro existia no país, haja vista que:

Os grandes feudatários coloniais encontram nesses “cabras”, nesses “pardos”, nesses “curibocas”, nesses “mamelucos” e mais “variedade de gente que há por aquele sertão”, na frase de Miguel Pereira, os combatentes ideais, os soldados por excelência para o seu pequeno exército dominical. O luso, o peninsular puro, não serve para esse mister de capanga, rude e pouco honrado. Os seus hábitos laboriosos, a sua honestidade fundamental, a sua índole morigerada e branda, o tornam incompatível com as ações habituais da capangagem. Com o mestiço, o caso é diverso. O mestiço inferior, que é o mais numeroso, talha-se maravilhosamente à feição dessas necessidades; sem repugnâncias intempestivas, ou fraquezas inoportunas, ele pode ser, ora o homem da horda, que ataca, afronta, agride, ora o sicário isolado, que assassina por paga e de ânimo frio (VIANA, 2005, p. 252).

Como se percebe a concepção desse intelectual era a de que todas as gentes negras e oriundas da reunião das raças existentes no Brasil possuíam aspectos desagregadores, agressivos e imorais inatos às suas naturezas. Portanto, sinalizavam um grande problema na composição de uma sociedade que se pretendia ascender ao patamar daquelas tidas como superiores, as europeias. Nesta direção, Oliveira Viana acreditava que os mestiços provenientes de duas raças distintas, depois de certo tempo, estavam sujeitos a um movimento de retomada de aspectos de um dos tipos humanos geradores. Assim, afirmava que “os retornos têm, em geral, um caráter degenerescente: o elemento inferior é que reconstrói, de preferência, e absorve os elementos da raça superior” (VIANA, 2005, p. 173). Dada a enorme repercussão social de afirmações como estas e o grande protagonismo de Oliveira Viana no cenário político-nacional brasileiro durante décadas, fica evidente a razão da predominância, nas estruturas socioculturais do Brasil, dos conceitos relativos à ideia de raças.

Por outro lado, um teórico racial que se diferenciou desses discursos contra a mestiçagem, mas que jamais abriu mão do determinismo racial foi Silvio Romero. Na Faculdade de Direito de Recife, após os anos 70 do século XIX, Romero se destacou por defender a figura do mestiço como sinal de triunfo da raça branca no país. Em linhas gerais, seu pensamento defendia que:

[...] na mestiçagem a seleção natural, ao cabo de algumas gerações, faz prevalecer o tipo da raça mais numerosa, e entre nós das raças puras a mais numerosa, pela imigração europeia, tem sido, e tende ainda mais a sê-lo, a branca. É conhecida, por isso, a proverbial tendência do pardo, do mulato em geral, a fazer-se passar por branco, quando sua cor pode iludir (ROMERO, 1949, p. 21).

Assim, Romero se afastava dos modelos teóricos que defendiam a predominância de uma raça pura, para pensar a questão racial a partir de uma realidade híbrida e mestiça, que era o caso

brasileiro. Usando a expressão de Lilia Moritz Schwarcz (1993), Silvio Romero pensava em definir uma “viabilidade nacional”. Como não existia uma raça predominante no Brasil, esse intelectual optou por defender a mestiçagem como saída para a consolidação da supremacia da “raça branca”, forte e de caráter biológico dominante, portanto vitoriosa na estrutura racial.

Diante desse relato sobre os principais teóricos raciais brasileiros e suas percepções, pode-se constatar o esteio que formava a ideologia sóciorracial predominante na sociedade brasileira, portanto na Marinha do Brasil no período ora determinando a inferioridade das raças “não brancas”, ora sinalizando a aceitação da mestiçagem como caminho viável para a consolidação da supremacia do branco, como que por uma seleção natural. Aqui, enfatizo o lugar central das questões raciais no Brasil, já que podiam determinar os destinos do país. Para isso, basta explicitar que, nas principais instituições de irradiação das concepções que amalgamavam ideologias e modelos de interpretação da realidade social, especialmente, a partir da década de 70 dos oitocentos, assimilaram com grande aceitação as teorias raciais da Europa, notavelmente, o ideário positivo-evolucionista (SCHWARCZ, 1993).

Ao se expor resumidamente a estruturação e a consolidação e, porque não dizer, a persistência da ideia de raça no Brasil, faço a tentativa de colocar tal premissa como, usando uma expressão de Hobsbawm (1998), um “plano de trabalho” epistemológico que sinaliza os movimentos de tensões na estrutura da sociedade brasileira quando focado no problema da raça/cor. O historiador inglês enfatiza, ainda, que:

Os historiadores serão tentados, a meu ver acertadamente, a escolher uma determinada relação ou complexo de relações como central e específico da sociedade (ou tipo de sociedade) em questão, e a agrupar o resto da abordagem ao seu redor — por exemplo, as “relações de interdependência” de Bloch em sua *Feudal Society* [Sociedade feudal], ou as que derivam da produção industrial, possivelmente na sociedade industrial, certamente em sua forma capitalista. Uma vez estabelecida a estrutura, ela deve ser vista em seu movimento histórico. Na dicção francesa, a “estrutura” deve ser vista na “conjuntura”, embora este termo não deva ser considerado como excluindo outras formas e padrões de mudança histórica, talvez mais relevantes (HOBBSAWM, 1998, p. 94).

Como se pode notar, no trabalho de História Social, adota-se como estratégia de pesquisa a escolha de uma relação específica que vai nortear as análises que se desdobrarão dentro do conjunto de uma estrutura da sociedade. A proposta aqui apresentada é a de encaminhar a perspectiva racialista imbricada na tensão existente entre sujeito e estrutura da sociedade brasileira. A partir da apropriação que faço do aporte teórico da História Social, conseqüentemente, posiciono esse sujeito (histórico) numa posição nuclear no materialismo histórico que é o método basilar desse tipo de

trabalho historiográfico (THOMPSON, 1987). É digno de nota que esse debate histórico-racial ajudará na compreensão das sutilezas e perspectivas engendradas pela MB na seleção do seu oficialato, como ficará mais visível no capítulo 2 desta dissertação.

Frente ao exposto, e retomando a perspectiva da tensão entre raça e a ascensão ao alto oficialato, convém situar o problema no Brasil como uma chave de leitura para compreender os enfrentamentos entre os sujeitos e a persistência do racismo. Para tanto, tenho analisado como fontes os Livros-Registros do *Gabinete de Identificação d'Armada (GIA)*¹, dos anos de 1908 a 1918, por meio de um cruzamento de dados desses com os dos *Almanach da Inspectoria de Marinha*², dos dois primeiros decênios do século XX, ambos documentos da MB.

O legado da escravidão – aliado ao pensamento racial no Brasil – foram peças-chave para a constituição do estrato social da sociedade e, ainda, para a ideia de que a “raça negra” – e seus “mestiços” ou “pardos” – tivessem a imagem de decadentes. Portanto, ao se ter em mente a questão do progresso, conseqüentemente, a política de “branqueamento” surgia como um fator determinante. Em razão disto, evidenciam-se nos Livros-Registros algumas contradições nas categorias semânticas de cor, ensejando um ideário racista, foram as forças estruturantes da ideologia cultural dominante no Brasil da época. Dessa forma, a estrutura sociocultural, que tem como um dos seus signos o racismo, moldou as formas de pensar e de agir dos indivíduos, diluindo seus códigos em diversas instituições do país e no imaginário da sociedade, como é o caso da Marinha de Guerra Brasileira.

Apesar de reconhecer as dificuldades de análise no período proposto, as contradições nas categorias semânticas de cor (“pardos”, “pretos”, “morenos” e “mestiços”) advertem para as variadas nuances porque passavam (e ainda reverberam) as noções raciais presentes no imaginário da sociedade brasileira. No primeiro momento, algumas dessas expressões foram (e são) utilizadas para diferenciar e hierarquizar indivíduos a partir de parâmetros inter-raciais, também serviram (e talvez ainda sirvam) para destacar uma ascensão social, principalmente o termo “pardo”, já que, uma vez dentro da carreira de oficial da Marinha, um determinado indivíduo negro embranquecia, tornando-se “pardo”.

Rodrigo de Azevedo Weimer em sua obra *Felisberta e sua gente: Consciência histórica e racialização em uma família negra no pós-emancipação rio-grandense* (2015), ao analisar a trajetória de uma família negra desde meados do século XIX até os dias atuais, no caso específico de um personagem chamado Manoel Inácio, assegura que:

¹ O *Gabinete de Identificação D'Armada (GIA)*, que tomou forma com a promulgação do Aviso Ministerial nº 312, de 21 de janeiro de 1908, com sede na cidade do Rio de Janeiro, tinha como finalidade a identificação do pessoal que se destinava ao Serviço da Marinha de Guerra.

² Os *Almanach da Inspectoria de Marinha* são documentos (boletins) que contêm dados específicos sobre todas as promoções na carreira dos militares da MB, desde o seu ingresso até a passagem para a reserva.

De toda a discussão apresentada, podemos depreender que o uso da categoria pardo para designar Manoel Inácio não resulta de sua composição cromática ou biológica. Supondo ser filho do senhor, não era pardo devido a seus genes, e sim ao lugar de poder em que era instalado no seio da escravaria dos Marques. Independentemente de tais considerações, já que o dito escravo gozava, de qualquer forma, de um estatuto diferenciado. Os vestígios documentais apontam-no insistentemente como pardo. E – ainda mais – não se tornou pardo na vida em liberdade. Já o era enquanto cativo (WEIMER, 2015, p. 102).

Como se percebe, Weimer (2015) destaca que o termo pardo, também, era utilizado para expressar um status social que diferenciava um determinado indivíduo dos demais pares em igual condição de escravizado. Em outros momentos, tal categoria expressava, também, uma ascendência europeia entre pessoas filhas de pais de diferentes “raças” (negros e brancos).

Um destaque especial, dentro do grupo de oficiais não brancos, são os classificados como “morenos”, “mestiços”/“mestiços morenos” que vão, ao longo do período de 1908 a 1917, tornando-se numericamente, ainda que de forma ínfima em comparação aos brancos, maiores que o restante de seus pares raciais. Provavelmente, resultado da lenta inserção e aceitação dos “mulatos” na sociedade, fruto da elevação dessa categoria racial para uma condição menos estigmatizada/marginalizada que, por exemplo, os “pretos”. Isto é explicado pela assimilação da mestiçagem como caminho viável para o branqueamento do Brasil.

Assim, parece haver uma forte indicação que a concepção racial presente na Marinha de Guerra do Brasil era um elemento para reflexão da exclusão social do negro na sociedade brasileira, visto que, mesmo que por diferentes formas conseguissem acesso ao oficialato a marca racial os perseguia ao longo de toda a sua carreira, e no meu entender impedia o acesso as altas patentes, visto que essas eram reservadas, como um espelho àqueles que simbolizavam a elite social brasileira, tanto racialmente como brancos de ascendência social aristocrática. E, que tal ideário influenciou decisivamente nos desafios que os militares “pretos”, “mestiços” e “pardos” teriam que enfrentar para sua inserção/manutenção na carreira naval. Por hora, este trabalho restringiu-se apenas em aferir em que medida o racismo foi determinante para cercear e dificultar os marinheiros negros em suas caminhadas dentro da Marinha. Mas, há muito que perscrutar em todas as vivências que estes homens tiveram dentro da MB. Mais do que conclusões, entretanto, este trabalho deixa abertas inúmeras possibilidades de pesquisa nas vivências que tiveram estes homens dentro da Marinha Brasileira.

O mito da “Democracia Racial” foi o grande responsável pelo desconhecimento público da existência de problemas dessa ordem em nosso país, uma vez que ele “resolvia” as questões de demarcações sociais da cor, dando aos negros e seus descendentes a possibilidade de ascensão social a cargos oficiais ou a posições de riqueza ou prestígio. Há nessa frase complexidades que

devem ser abordadas, pois, é evidente que não há oportunidades de ascensão de forma equilibrada no cenário nacional.

O devir histórico demonstrou que esse “mito de paraíso racial brasileiro” ocultava questões como superconcentração da riqueza, do poder e do prestígio controlados pela elite dominante branca. Darcy Ribeiro (2015) sentencia que tal condição revela o fracasso da “sociedade brasileira em cumprir, na prática, seu ideal professado de democracia racial que integrasse o negro na condição de cidadão indiferenciado dos demais” (RIBEIRO, 2006, p. 215). Frente a esses aspectos observa-se bases racialistas, intrínsecas no processo histórico de formação do oficialato naval, corroboraram para o retrato que reverbera até a atualidade. Como esclarece Marc Bloch, a “incompreensão do presente nasce fatalmente da ignorância do passado” (BLOCH, 2001, p. 65). Nesse sentido, nos posicionamos no intuito de aprofundar a compreensão e elucidar o processo de inserção dos negros na oficialidade da Armada republicana e pós-abolicionista, na tentativa de singrar os novos rumos que a historiografia sobre as Forças Armadas têm apontado, sobretudo com a *Nova história militar brasileira*, de Celso Castro, Vitor Izecksohn e Hendrik Kraay³, florescida por volta da última década do século XX, que propõe uma historiografia militar não apenas na interface político-institucional-literária, predominante com raras exceções, mas também com matizes sociais e antropológicas.

O número de pesquisadores que se debruçaram sobre a condição da população negra na Marinha de Guerra Brasileira pós-abolição é ínfimo⁴. Na vanguarda dessa perspectiva está o professor Álvaro Pereira do Nascimento, autor da obra *Cidadania, cor e disciplina na revolta dos marinheiros de 1910* (2008), um estudo sobre o contexto daquela revolta que mudaria os rumos da Marinha em diante, revelando o dia a dia dos marinheiros a bordo dos navios, os castigos corporais aplicados, as reivindicações da época, bem como os homens negros que participaram do processo de formação da cidadania no Brasil. No entanto, Álvaro Nascimento (2008) atém-se a analisar a condição das praças (soldados ou marinheiros, cabos e sargentos) nas guarnições dessa Arma, embora ofereça valiosíssimas informações sobre o posicionamento racista de muitos oficiais da Armada e que contribuem substancialmente para a presente pesquisa.

Fernando da Silva Rodrigues, autor de *Indesejáveis: Instituição, pensamento político e formação profissional dos Oficiais do Exército Brasileiro (1905-1946)* (2010), enseja como essa instituição foi concebida com uma oficialidade formada a partir de critérios discriminatórios de acesso, o que refletia as concepções elitistas e racistas dos grupos dirigentes da sociedade brasileira, constituindo um

³ Cf. CASTRO, Celso. **Antropologia dos Militares**. Rio de Janeiro: FGV, 2009; IZECKSOHN, Vitor. **O Cerne da Discórdia. A Guerra do Paraguai e o núcleo profissional do exército**. Rio de Janeiro, E-papers, 2002; KRAAY, Hendrik. **Política Racial, Estado e Forças Armadas - na Época da Independência - Bahia 1790-1850**. São Paulo: Hucitec Editora, 2011.

⁴ Em minha análise encontrei menos de uma dezena de autores que se ocupam da temática. No entanto, destaco ainda que sobre a inserção de negros na oficialidade da Marinha, não encontrei nenhuma pesquisa.

estrato que era entendido como aceitável pela por aquela Força Armada. Um trabalho de muito fôlego de Fernando Rodrigues concentra-se no Exército Brasileiro (EB), mas denuncia uma tendência racista que permeava as instituições brasileiras.

Ao buscar produzir uma historiografia sobre as Instituições das Armas o desafio é árduo, uma vez que rotineiramente nos deparamos com a arbitrariedade para o acesso aos arquivos e o afastamento, devido as dificuldades de acesso, dos pesquisadores que só veio a diminuir com advento da redemocratização do país. Desse modo, ante as novas possibilidades e, também, diante da reconfiguração de parcela da Historiografia Militar que ganhou espaço na pesquisa histórica no Brasil, visto que os militares estão presentes nos principais eventos do cenário da História brasileira, nos propomos a trazer novos olhares para um tema, ainda, pouco explorado. Esse debate da historiografia que venho apresentando será ampliado e diluído ao longo da dissertação. Passo agora para contextualizar o leitor sobre trajetória histórica da Marinha.

1.2 – A gênese da Marinha do Brasil: história e formação

Nesta compartimentação de minha dissertação, faço uma breve exposição sobre a história e a formação da MB durante o século XIX, buscando discutir sua origem, influências, formas de arregimentação de pessoal, especialmente na carreira de oficiais e sua preferência pela composição branca, elitista e não raro europeia. A escolha por relatar os primórdios da MB é na intenção de situar o leitor dentro da instituição, com o propósito de demonstrar como ela se constituiu, a complexificação do aparelho burocrático, sua adequação as demandas do país e a relação direta com a conformação social das populações negras na sociedade.

Acrescento que a referência específica que faço a carreira de oficiais na MB justifica-se na predileção que a instituição fez durante muito tempo em arregimentar as camadas mais abastadas e brancas, deixando para “pretos”, “pardos” e “mestiços” os cargos subalternos, muitas vezes de maneira compulsória. Para assim, aferir em que medida as concepções raciais presentes na sociedade foram determinantes para estabelecer uma hierarquização étnico-racial na composição dos quadros da MB.

A Marinha do Brasil, como outras instituições centenárias do país, tem sua história de formação ainda à época imperial. Embora sua fundação, adequadamente, registre-se a partir da independência do Brasil, posição defendida neste trabalho, sua gênese precisa, necessariamente, ser considerada ainda no final do período joanino.

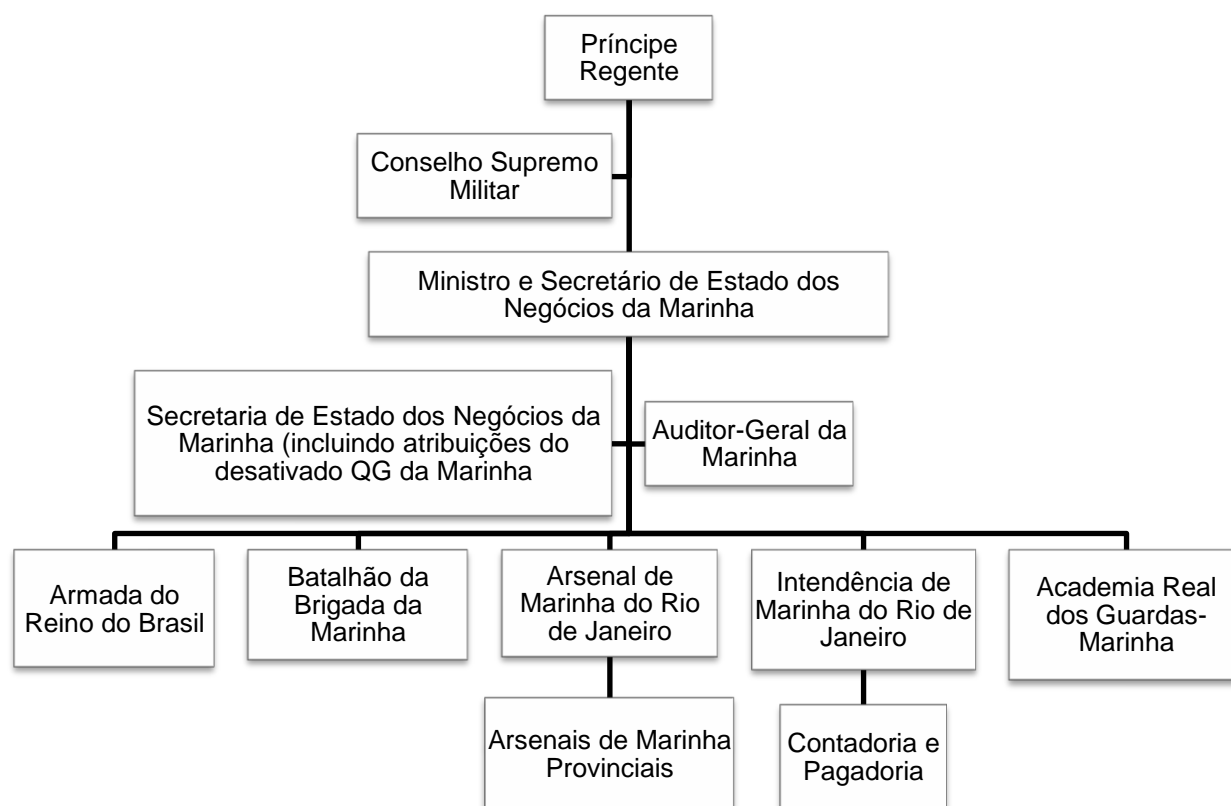
No momento da partida de D. João VI para Portugal, a então Armada do Reino do Brasil era constituída da Armada Real e Nacional luso-brasileira que não havia acompanhado D. João, juntamente com o Batalhão da Brigada da Marinha (Corpo de Artilharia de Marinha). Segundo Nelson

Werneck Sodré (2010), com a emancipação brasileira a maioria do oficialato luso da Marinha resolveu ficar e compor a nova Força Naval do Brasil:

Com a Independência, havia aderido à causa brasileira, a maioria da oficialidade lusa da Marinha, 4 Almirantes, 6 capitães de mar e guerra, 21 capitães de fragata, 18 capitães-tenentes, 16 primeiros-tenentes, 28 segundos-tenentes, 18 Guardas-Marinhas, além de vários cirurgiões. Como material de guerra, dispunha a Marinha de 6 naus, 3 fragatas, 2 corvetas e 3 brigues, cujo estado geral era péssimo (SODRÉ, 2010 [1965], p. 119).

Conforme relatado por Sodré (2010) acima, a partir dos 7 de setembro, MB contava com um número escasso de oficiais e uma precária e reduzida frota naval, além dos artífices do Arsenal de Marinha da Corte, funcionários civis e as guarnições dos respectivos navios. Buscava-se a consolidação da nacionalidade e da emancipação brasileira. A seguir tem-se a situação administrativa da Marinha após a partida de D. João VI.

Figura 1: Organograma 1- Estrutura administrativa da Marinha brasileira (1821-1822)



Fonte: CAMINHA, Herick Marques. Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no Império. In: História naval brasileira, Rio de Janeiro: SDGM, 1975.

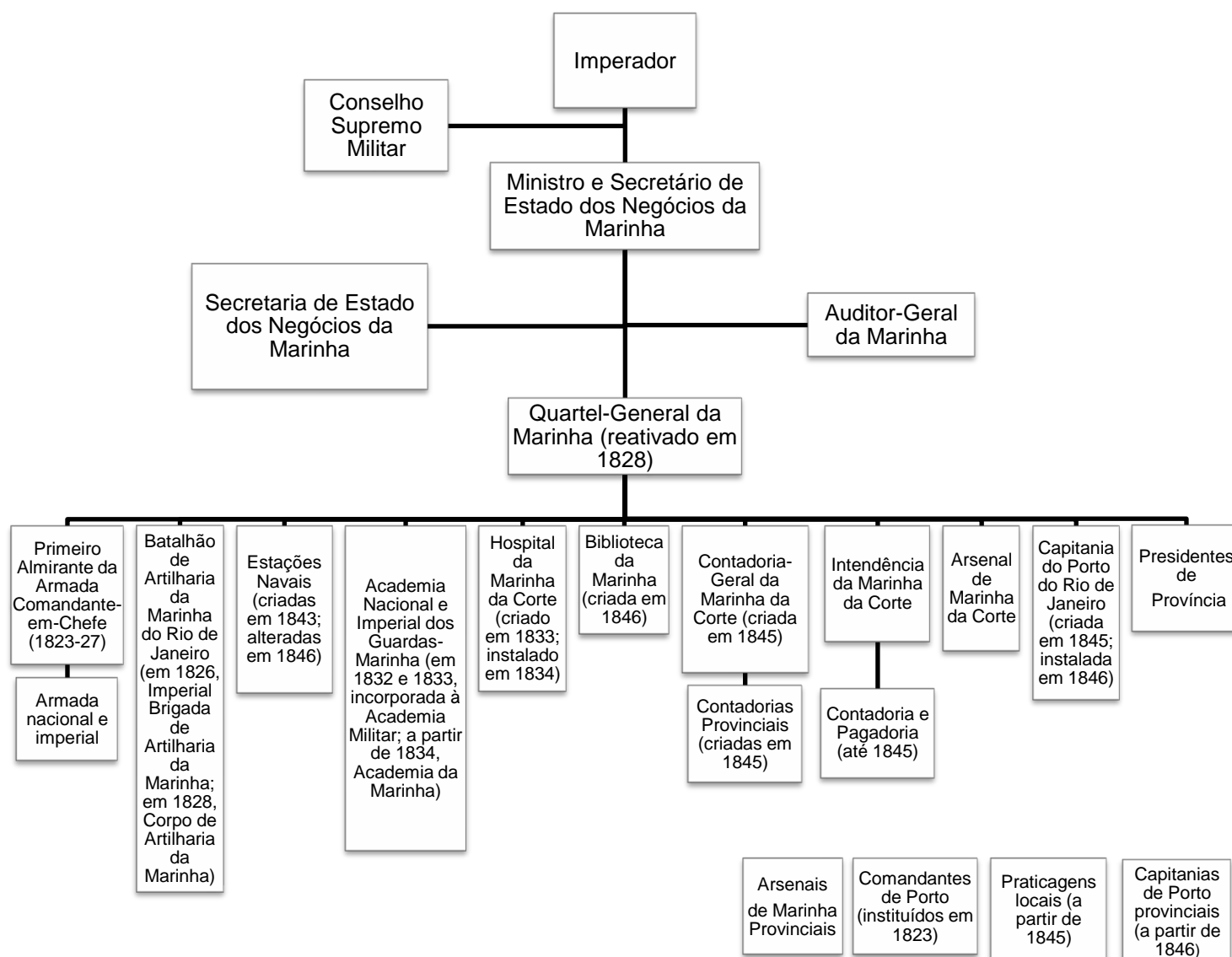
O organograma acima demonstra que a Marinha do Brasil independente possuía uma estrutura burocrática simples e aquém das demandas que seriam imputadas a esta instituição nos anos que se seguiriam. Neste momento, no dizer de Sodré, organizar a Marinha era uma questão de “primeira urgência, [...] pois, as ligações com as províncias se faziam por via marítima, e o problema essencial era levar o exército da autoridade central a todo o território, na fase crítica que a mudança de situação política abria [...]” (SODRÉ, 2010 [1965], p. 118). Assim, com o auxílio de marinheiros estrangeiros vindos principalmente da Inglaterra, a Marinha do Brasil começava a rumar em condições de estabelecer-se enquanto instituição militar que auxiliasse na consolidação do domínio da corte do Rio de Janeiro sobre o extenso território brasileiro. Afinal, era o meio de comunicação e transporte mais rápido do período. Conforme relata Caminha (1975):

Esse pessoal, por demais escasso para as missões da Campanha da Independência (1822-23), da Confederação do Equador (1824) e da Campanha da Cisplatina (1825-28), foi complementado pela contratação de estrangeiros (oficiais de patente, oficiais de proa e marinhagem). Em princípios de 1828, metade dos oficiais e mais de dois terços da marinhagem empregados no serviço naval brasileiro eram estrangeiros (CAMINHA, 1975, p. 37).

Observo que, de acordo com as informações acima de Herick Marques Caminha, para contemplar as necessidades de combate que surgiram nos conflitos citados pelo presente autor, a Marinha deu conta de empreender uma política de cooptação de estrangeiros para suprir suas carências de pessoal e, também, agregar experiência e conhecimento militar-naval à instituição.

De fato, a partir de 1822, sob a batuta do Ministro Luís da Cunha Moreira, a Marinha brasileira ganha uma nova estrutura como vemos no esquema abaixo:

Figura 2: Organograma 2 - Estrutura administrativa da Marinha brasileira (1822-1847)



Fonte: CAMINHA, Herick Marques. Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no Império. In: História naval brasileira, Rio de Janeiro: SDGM, 1975.

O esquema acima demonstra a reorganização administrativa porque passou a Marinha a partir da ruptura do Brasil com Portugal, onde surgiram órgãos dentro do aparelho burocrático naval que serviram para consolidar a Armada Imperial como uma força de abrangência nacional. Já nesse momento observa-se uma tendência a uma elitização do corpo de oficiais, representando o tipo de nação que às camadas dominantes entendiam como apropriadas para o império emergente.

A seguir, aponto de maneira razoável as especificidades de cada um desses órgãos dentro da estrutura naval de 1822 até 1847:

Tabela 1: Especificidades dos órgãos dentro da estrutura naval (1822-1847)

ÓRGÃOS	FINALIDADE
Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha	Expedir as ordens imperiais e gerenciar tudo quanto diz respeito ao serviço naval.
Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha	Até 1828 acumulou, também, as funções delegadas ao Quartel-General da Marinha (extinto em 24 de abril de 1821), e era o canal direto entre o Ministro da Marinha e o restante dos órgãos da Armada Imperial.
Auditor-Geral da Marinha	Supervisionar as atividades da justiça militar na Marinha, conduzidas pelos conselhos de inquirição ou de investigação e conselhos de guerra.
Contadoria-Geral da Marinha (1840-1841)	Responsável por examinar todas as transações financeiras das repartições da Marinha e dar conhecimento ao Ministro.
Seção de Contabilidade (1842-1844)	Responsável por examinar os Balanços explicativos de todas as Repartições que dispunham dos recursos da Marinha.
Quartel-General da Marinha (reativado em 1828)	Encarregado da intermediação entre o Ministro e os comandantes de força e de navios e os chefes de estabelecimentos relacionados com o pessoal de embarque.
Comissões Especiais	Destinadas a obter dados hidrográficos, oceanográficos e meteorológicos úteis a comunidade náutica do país e, também, exames de armamentos e seus aperfeiçoamentos.
Primeiro Almirante da Armada Comandante-em-Chefe (1823-1827)	Comandante de todas as forças navais.
Armada Nacional e Imperial	Composta pela Esquadra do Rio da Prata, Divisão Naval na Bahia, Divisão Naval na costa da África e embarcações de socorro marítimo.
Batalhão de Artilharia da Marinha do Rio de Janeiro (em 1826, Imperial Brigada de Artilharia da Marinha; em 1828, Corpo de Artilharia da Marinha)	Empregado nas atividades de Infantaria.
Estações Navais (criadas em 1843; alteradas em 1846)	Organizadas para sediar os navios da Armada, com vistas a promover a proteção e o auxílio a navegação mercante e facilitar o treinamento do pessoal.
Academia Nacional e Imperial dos Guardas-Marinha (em 1832 e 1833, incorporada à Academia Militar; a partir de 1834, Academia da Marinha)	Responsável pela formação dos oficiais da Marinha.
Hospital da Marinha da Corte (criado em 1833;	Designado para assistir no tratamento dos doentes pertencentes da Armada e do corpo da artilharia da Marinha.

instalado em 1834)	
Biblioteca da Marinha (criada em 1846)	Tem sua origem nos acervos da Real Academia dos Guardas-Marinha.
Contadoria-Geral da Marinha da Corte (criada em 1845)	Mesmas atribuições da Contadoria-Geral da Marinha que funcionou entre 1840-41.
Contadorias Provinciais (criadas em 1845)	Eram incumbidas de registrar as transações regionais e distribuir fundos públicos.
Intendência da Marinha da Corte	Responsável pela administração dos fundos destinados ao serviço da Marinha de Guerra.
Arsenal de Marinha da Corte	Designados para manutenção e reforma dos navios da Armada na Corte.
Contadoria e Pagadoria (até 1845)	Fiscalização e pagamentos.
Capitania do Porto do Rio de Janeiro (criada em 1845; instalada em 1846)	Realizava as atividades de policiamento naval, fiscalização da praticagem das barras de acesso aos portos do Rio de Janeiro e de zelar pela conservação dos portos e canais de navegação.
Presidentes de Província	Responsáveis por todos os assuntos relacionados com os estabelecimentos navais sediados em suas províncias.
Arsenais de Marinha Provinciais	Designados para manutenção e reforma dos navios da Armada.
Comandantes de Porto (instituídos em 1823)	Chefes de cada repartição portuária provincial.
Praticagens locais (a partir de 1845)	Estabelecimentos de praticagem e pilotagem destinados a segurança da navegação.
Capitanias de Porto provinciais (a partir de 1846)	Mesmas atribuições da Capitania do Porto do Rio de Janeiro, restritas às suas províncias.

Fonte: Do autor, 2019.

Até a primeira década do século XX, a Marinha pouco mudou em seu aparato burocrático-administrativo, guardando marcantes características que eram reflexo do próprio regime imperial a que estava subordinada: chefiada por um ministro centralizador e com órgãos administrativos pouco eficientes (no entanto, com um número de funcionários excessivo). Assim, apenas na República que a MB passou por uma radical modificação em sua estrutura administrativa. Conforme confirma Caminha (1975):

A grande reorganização administrativa do Ministério da Marinha (que o Almirante Jaceguai considerava “verdadeira aspiração das diferentes classes” da Marinha de Guerra) só se realizaria, contudo, na República, em 1907, na primeira gestão do Ministro Alexandrino de Alencar, sendo modificada, em 1923, na terceira gestão do mesmo ministro (CAMINHA, 1975, p. 28).

Conforme Herick Marques Caminha (1975), a Marinha somente desvinculou-se das influências administrativas do regime imperial a partir da primeira década dos noventa. Tal transformação no aparelho burocrático da Marinha não será tratada aqui, pois, neste trabalho o objetivo de expor sucintamente a evolução administrativa da Marinha, que percorre do surgimento da MB, as contradições que constituem o processo de formação desta Arma, até culminar na elucidação dos conceitos de raças presentes na instituição.

Nesse sentido, apresento no subcapítulo seguinte, aspectos da formação do quadro de oficiais na MB, apontando a preferência que se fazia em formar um grupo de militares composto apenas por aqueles advindos das camadas mais bastadas da sociedade.

1.3 – Os critérios de seleção da oficialidade naval

A Marinha Brasileira, na gênese da formação de sua oficialidade, se assemelhou aos *cavalheiros*, oficiais da velha Marinha Inglesa. Uma referência à Inglaterra dos séculos XVI e XVII, conforme Nibert Elias descreve em seu texto *Estudos sobre a Gênese da Profissão Naval: cavalheiros e tarpaulins* (ELIAS, 2001), como oriundos da nobreza, vistos como cavalheiros que lideravam homens. A oficialidade naval brasileira provinha de grandes famílias de proprietários de terras, da elite senhorial e aristocrática. Sérgio Buarque de Holanda (2012) assegura:

Assim sendo, os que se encaminhavam para a Escola Naval vinham com frequência de famílias, não só abastadas, como poderosas ou influentes na política. Sabiam que seus filhos, além de poderem fazer um curso relativamente suave, teriam oportunidades, nas viagens e nos cruzeiros marítimos, de aprimorar a educação e as maneiras (HOLANDA, 2012, p. 396).

Desse modo, a Força Naval formava seu quadro de oficiais por meio da cooptação das elites e prioritariamente brancos, um grupo formado por filhos de indivíduos detentores de títulos de nobreza e, também, de oficiais de altas patentes da própria Marinha e do Exército. Assim, as fileiras da Armada recrutavam o seu acesso, privilegiando a elite brasileira. O “padrão elitista” no dizer de José Murilo de Carvalho, foi perpetuado até mesmo já na República:

Durante o período imperial, a Marinha manteve um padrão de recrutamento mais alto do que o do Exército. Podemos encontrar almirantes filhos de importantes políticos, como o barão de Jaceguai, de famílias nobres, como Saldanha da Gama, e filhos de oficiais, principalmente da própria Marinha. No depoimento de um oficial dessa força, “a oficialidade da marinha sempre foi, ao menos uma parte, das mais escolhidas da alta sociedade do Brasil”. Tobias Monteiro, em seu libelo contra o domínio de doutores no Brasil, escreveu em 1917 que as famílias ricas queriam fazer dos filhos doutores em direito, medicina e engenharia, e, fora isso, só talvez oficial da Marinha. O estilo aristocrático do oficial da Marinha personificou-se ao final do Império e início da República na figura de Saldanha da Gama, que tanto brilhava na Academia Naval, de que era diretor, como nos teatros e salões do Brasil e do exterior (CARVALHO, 2006, p. 19).

Diante do exposto, Carvalho (2006) demonstra como os critérios de seleção para inserção na oficialidade naval obedeciam a um rígido padrão que preferia, entre outras questões, candidatos provenientes da alta sociedade ou filhos de militares de alta patente.

A condição do negro pós-abolição era no mínimo, ainda, de exclusão. Como não estava mais inserido dentro da lógica de mercado da “raça” dominante, ficou condenado e esquecido junto do período escravista do qual fora outrora a principal força de trabalho. Florestan Fernandes afirma que o recém-egresso da escravidão “(...) perdeu todo o interesse que possuía para as camadas dominantes” (FERNANDES, 2008, p. 32), ficando a mercê de si e da sorte. Então, não é difícil de imaginar a imensa dificuldade, também, para acessar a carreira numa instituição aristocrática como a MB, quiçá vislumbrar as altas patentes. Não se quer dizer com isso, que não tenha existido nas fileiras navais, no período de análise retrocitado, oficiais negros ou com postos equivalentes. No entanto, como discutiremos na continuidade dessa dissertação, os espaços de ascensão passavam por limites e mudanças raciais impostas na identificação. Uma invisibilidade ética foi sendo edificada.

Finalmente, outro aspecto relevante a ser dissecado é a concepção do indivíduo negro, na MB, como aquele que a impediria de alcançar seu desenvolvimento, uma vez inserido no processo, por se tratar de uma “raça inferior” com comportamentos corruptos, libertinos e que poderiam aniquilar os bons costumes e valores tão supostamente perceptíveis nas “outras raças”. Uma visível formação racial dessa instituição, deixando clara a assimilação das teorias raciais, principalmente do final do século XIX e início do XX: o darwinismo social, o positivismo de Augusto Comte e o evolucionismo de Herbert Spencer. Esses ideais racistas foram amplamente absorvidos por muitos cientistas brasileiros como Nina Rodrigues e Silvio Romero, que cooperaram para construção de uma nacionalidade com bases racistas.

Em seguida, analiso a formação do Gabinete de Identificação D’Armada e a maneira como cooperou para a institucionalização de concepções racistas na Marinha. Neste subcapítulo, viso discutir o processo de formação do Gabinete de Identificação D’Armada, instituição responsável pela identificação de todo o pessoal da MB. Para tanto, fez-se necessário, primeiramente, apresentar um

breve histórico do desenvolvimento dos métodos de identificação no mundo e, conseqüentemente, suas implicações nas sociedades. Dessa maneira, em seguida, apresentamos o surgimento do GIA e suas atividades no cotidiano da Marinha.

1.4 – Gabinete de Identificação d’Armada: breves apontamentos e atividades

Semelhantemente ao que acontecia no contexto da sociedade brasileira, o órgão de identificação naval corroborava, com suas determinações sócio raciais nos processos e registros de identificação, uma naturalização dos lugares sociais reservados a brancos e negros. A ideia de identificação entre os homens persiste desde o início das civilizações. Começando pelas sociedades da Antiguidade até a Modernidade, povos de diversos espaços e culturas empregaram métodos diferentes para distinguir indivíduos, marcar criminosos, registrar divórcios; sejam por meio de mutilações, queimaduras, tatuagens e da própria impressão digital (ARAÚJO & PASQUALI, 2006). Além de tentar garantir a autenticidade da identidade de um indivíduo, os métodos de identificação pretendiam separar os chamados “delinquentes”, do restante da população tida como “decente” e “ordeira”.

Muitas pesquisas foram envidadas para se obter um processo científico para a identificação humana, deixando para trás aqueles métodos bárbaros e desumanos⁵. Nesta direção, a partir do século XIX, duas vertentes destacam-se: a Antropometria e a Datiloscopia.

Em 1879, a Antropometria ou *Bertillonage* foi desenvolvida pelo oficial de polícia francês Alphonse Bertillon⁶. Nesse sistema, o indivíduo era identificado pelas medidas do seu corpo:

[...], a pessoa é identificada pelas medidas da cabeça e de partes do corpo, uma descrição especial da cor do olho esquerdo, sinais particulares, tatuagens, cicatrizes e características da personalidade. Tais medidas eram elaboradas a partir de uma fórmula única, aplicada a cada pessoa, individualizando-a (SIM, 2008, p. 17).

⁵ Sobre os métodos de identificação anteriores a Antropometria e a Datiloscopia, ver: ARAÚJO, Marcos Elias de; PASQUALI, Luiz. **Datiloscopia: a determinação dos dedos**. Brasília: L. Pasquali, 2006.

⁶ Alphonse Bertillon (1853-1914) foi um criminologista francês que fundou o primeiro laboratório de identificação criminal a partir das medidas do corpo humano, criando a antropometria, conhecida como Bertillonage, um sistema de identificação adotado rapidamente em toda a Europa e os Estados Unidos, e utilizado até 1970. Oficial de polícia francês nascido em Paris, criador da moderna Polícia Científica, criando métodos, processos e noções utilizados para facilitar o inquérito judiciário. Autor de várias obras científicas capazes de eliminar a probabilidade de erros na solução dos problemas judiciários. Suas descobertas constituem a primeira etapa no desenvolvimento da Polícia Científica.

Dessa forma, conforme relatado no livro comemorativo de 100 anos do Serviço de Identificação da Marinha (SIM), a medição antropométrica consistia na identificação/diagnóstico das dimensões corporais e da personalidade, o que permitia caracterizar o corpo de um indivíduo e suas partes, conforme indicação abaixo:

Figura 3 - Modelo de Ficha Antropométrica

The form is divided into several sections:

- Personal Information:**
 - Nº: _____
 - Nom et prénoms: *M. Bertillon Alphonse*
 - Surnoms et pseudonymes: _____
 - Né le *22 Avril 1853* à *Paris* cant. *4^e* dép. _____
 - Fils de *Docteur Louis Adolphe* et de *Marie Zoé Guillard*. Profession: _____
 - Antécédents: _____ Motif de la détention: _____
- Marques particulières et cicatrices:**
 - I. _____
 - II. _____
 - III. _____
 - IV. _____
 - V. _____
 - VI. _____
- Measurements:**
 - Taille: *1.80*
 - Voûte: _____
 - Enverg. *1.81*
 - Pied g.: *27.4*
 - long.: *19.4*
 - large: *16.8*
 - ryg.: *14.7*
 - Médus g.: *11.9*
 - Auric. g.: *9.9*
 - Oreille dr.: *6.7*
 - Coude g.: *47.9*
 - Age app. _____
 - Age déclaré: *59*
 - Nº en 1853: *18.22*
 - nº de cl.: *3*
 - noir. 7. cr. 11.
 - Count. de l'iris g. _____
 - Count. de l'iris d. _____
 - Cheveux: *ch. br. gris*
 - Barbe: *de 0*
 - Teint: *rosé*
 - Mains dr. _____
 - Mains g. _____
- Photographs:**
 - Two black and white photographs of Alphonse Bertillon: a profile view on the left and a frontal view on the right.
 - Labels: "Main gauche" (left hand) and "Main droite" (right hand).
 - Text on photos: "M^e Bertillon" and "18.12".
 - Vertical text on the right: "Dessiné à Paris, le 7 Janvier 1872, par M. _____"
- Notes:**
 - Distance du sujet 2 mètres: Réduction 5 = Point de vue de la photographie n° 40.
- Hand Measurements:**
 - Auriculaire g. Annulaire g. Médus g. Index g. Pouce g.
 - Pouce dr. Index dr. Médus dr. Annulaire dr. Auriculaire dr.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/Alphonse_Bertillon

Como demonstrado na figura 3, a ficha antropométrica do próprio Bertillon, cujo método consistia nas notações cromáticas, morfológicas e nos traços complementares. Assim, eram registrados a cor do olho esquerdo, do cabelo e da pele; altura; largura; dimensões do nariz, orelha, lábios, boca, lábios e sobrancelha. Além disso, listavam-se algumas características particulares da pessoa (ARAÚJO & PASQUALI, 2006).

O processo científico de identificação de Alphonse Bertillon foi inovador, trazendo consideráveis contribuições para a solução de crimes, além de modernizar as atividades de identificação com a introdução de um método que congregava vários processos de identificação anteriores, aspectos que foram ressignificados pela Marinha à luz dos seus interesses que muitas vezes auxiliou na exclusão de negros a oficialidade naval.

No entanto, o sistema antropométrico gerava imensos arquivos onde ficavam todos os registros de identificação, o que tornava as buscas inviáveis. Ademais, surgiram casos em que dados antropométricos não foram suficientemente capazes de precisar a identidade de determinados indivíduos, principalmente, nos casos que envolviam registros de criminosos. Assim, o método de Bertillon foi perdendo espaço para o Sistema Datiloscópico.

O Sistema Datiloscópico começou a ser utilizado, primeiramente na Argentina, em 1891, pelo funcionário da polícia de Buenos Aires, Juan Vucetich Kovacevich⁷. Este método de identificação é realizado por meio das papilas dérmicas, as quais possibilitam a identificação de uma pessoa.

A Datiloscopia consiste em um método científico, que determina a identidade de um indivíduo por meio do datilograma desenvolvido por Vucetich. Este datilograma é sistematizado em quatro tipos fundamentais: Arco, Presilha interna, Presilha externa e Verticilo⁸. Nomenclaturas que sintetizam as mais variadas papilas dérmicas dos seres humanos (impressão digital). Segundo Marcos Elias Cláudio de Araújo e Luiz Pasquali:

Utilizada de forma empírica ou em substituição a assinaturas, o fato é que desde então, a técnica de reconhecimento de impressões digitais evoluiu e passou a ser empregada em grande escala, tornando-se o principal método para comprovar, de forma inegável, a identidade de uma pessoa (ARAÚJO & PASQUALI, 2006, p. 45).

Percebemos, então, que o sistema de identificação de Vucetich, devido à sua eficiência, consagrou-se como o mais importante método científico de identificação humana que se tem até hoje. A seguir, apresenta-se um modelo de ficha estruturado (Figura 4):

⁷ Juan Vucetich Kovacevich (1858-1925) nasceu na Iugoslávia, atual Croácia, e mudou-se para a Argentina em 1884. Vucetich foi policial e atuou no escritório de identificação antropométrica em La Plata, onde estudando as características das impressões digitais criou o Sistema Datiloscópico Argentino.

⁸ Os quatro tipos fundamentais de impressões digitais constantes do Sistema Vucetich eram os datilogramas que abrangiam todos os demais grupos, como que resumindo em quatro tipos todas as impressões digitais existentes.

Figura 4: Modelo de Ficha Datiloscópica

EJERCITO ARGENTINO

II Región Distrito Militar N° 19

Oficina enroladora de la 3ª División del 1.º Regimiento

Matrícula individual N° 81

Clase de 1858 (el año de nacimiento)

Libreta de enrolamiento de Juan Vucetich hijo de Victor y de Vicenta Cavacovich nacido el 20 de Julio de 1858 en Sesima (Austria) y con actual domicilio en:

Departamento ó Partido La Plata Cuartel

Pedanía ó Sección

Calle Avenida 60

N° 724

Firma del enrolado Juan Vucetich

Ingresión digital del pulgar de la mano derecha.

FILIACION

(Deben borrarse con una línea las designaciones que no correspondan al enrolado)

Color de la piel: blanca—trigueña—negra.

Ojos: azules—verdosos—pardos—negros—chivos—medianos—grandes.

Nariz: recta—aguijada—deprimida—chica—mediana—grande.

Talla: 1 metro y 66 cent.

Seña particular: Lunas en el lado izquierdo de la cara.

APTITUDES:

¿Sabe andar á caballo? SI

¿Sabe dirigir automóvil? NO

¿Sabe conducir vehículos? SI

¿Sabe leer? SI

¿Sabe escribir? SI

Profesión? Firma Identificadora

Sello

Retrato

Setiembre 10 de 1911

Jose Mustafa Jefe de la oficina enroladora

Fonte: <https://historiapolicianacionaldecolombia.blogspot.com.br>

Na ficha datilográfica, constava além de dados que já eram registrados pelos sistemas de identificação anteriores (anotações cromáticas, morfológicas e traços complementares), também a impressão digital.

No Brasil, ocorreram algumas tentativas de estabelecimento de órgãos de identificação, no final do século XIX. Em Minas Gerais, em 1893, de duração passageira, fundou-se um Gabinete de identificação que utilizava as técnicas da Antropometria. No ano seguinte, na Polícia do Rio de Janeiro, instalou-se um setor de identificação que operava pelo processo de Bertillon.

No entanto, José Alves Félix Pacheco, Diretor do Gabinete de Identificação e Estatística do Distrito Federal, após tomar conhecimento do método de Vucetich, inseriu a Datiloscopia no país:

Coube, pois, a Felix Pacheco, a honra insigne de ter introduzido, definitivamente e, a identificação nesta Capital, justificando-se, assim, a homenagem póstuma que lhe foi prestada dando-se o nome de “Instituto Felix Pacheco” à dependência identificadora da polícia do Distrito Federal (SCAVARDA, 1943, p. 13).

Conforme assegura o “historiador” naval Levy Scavarda, Felix Pacheco, depois de assistir no Uruguai a palestra de Juan Vucetich, no 2º Congresso Científico Latino-Americano, oficializa o método no Brasil, em 1903.

À parte às questões que envolvem o processo de formação dos métodos de identificação humana e seus respectivos institutos, é relevante destacar alguns aspectos que envolvem as duas técnicas de identificação analisadas como influenciadores na determinação das diferenças raciais e, conseqüentemente, na inferiorização das raças não brancas. Aspecto que será aprofundado no decorrer de nosso trabalho. Além de permitir a identificação específica de indivíduos e de auxiliar nos registros de criminosos no âmbito policial, a antropometria e a datiloscopia tornaram-se peças-chaves na consolidação do determinismo racial e da hierarquização sócio racial no mundo. Segundo Olívia Maria Gomes da Cunha (2002):

Citando Tardieu, Meyer definiu não só o significado da categoria *identidade*, mas o papel da prática que a partir desse período começaria a ser a ela associada: a identificação. Ou seja, a determinação de “sinais físicos com o auxílio dos quais é possível estabelecer-se [...] a individualidade de cada pessoa”. A individualidade seria, desse modo, passível de *leitura* através de um conjunto de códigos, marcas e sinais que a *ciência da identificação* normalizaria e classificaria. Uma vez cruzados, tais sinais *fisiológicos, patológicos e acidentais* seriam confrontados e nomeados, e, constituiriam então *marcas* socialmente reconhecíveis (CUNHA, 2002, p. 259).

Em seu trabalho intitulado *Intenção e Gesto: pessoa, cor e a produção cotidiana da (in)diferença no Rio de Janeiro (1927-1942)*, Cunha procura demonstrar como os métodos de identificação humana somados às teorias raciais corroboraram para as distinções raciais construídas e o sentido de superioridade e inferioridade de uma raça sobre a outra. Desse modo, a Antropometria ou a Datiloscopia, determinando as características dos “grupos raciais” que constituem a raça humana, aferindo, conseqüentemente, “vícios e desvios naturais” de cada raça, permitiriam, assim, a condução de políticas de “higienização racial” e, também, a conformação dos lugares sociais de cada um dos povos componentes da sociedade.

Como exemplo de métodos de identificação operados em institutos de identificação que influenciaram as articulações sóciorraciais no Brasil, a seguir apresento o órgão da Marinha que se

utilizou dessas metodologias para identificar seu contingente e, também, ressaltar os distúrbios morais e biológicos, supostamente, perceptíveis em grupos raciais negros.

O Gabinete de Identificação d'Armada (GIA) foi criado em 1908, com o objetivo de identificar soldados navais, marinheiros, oficiais e civis assemelhados. Assim, ao Gabinete de Identificação d'Armada competia:

Proceder a identificação de todos os indivíduos que se destinarem ao serviço da Marinha de guerra e fornecer [...] a individual datiloscópica e as demais informações necessárias dos desertores da Armada, a fim de serem requisitadas as capturas dos mesmos, devendo constar a identificação da filiação morfológica e exame descritivo, notas cromáticas, traços característicos, marcas e sinais particulares, cicatrizes e tatuagens na vida ordinária e anomalias congênitas, acidentais ou adquiridas, e ainda as impressões das linhas papilares das extremidades digitais [...] Ao oficial encarregado do gabinete, incumbe [...] a manutenção de estreitas relações com o Gabinete de Identificação e Estatística do Distrito Federal e com as repartições congêneres do interior [...] (Aviso 0853, 25 de fevereiro de 1908, anexo ao Relatório do Ministro da Marinha de 1908. Arquivo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM))

Como se vê, o GIA estava encarregado de identificar todos os indivíduos componentes da MB, registrando de maneira detalhada todos os dados pessoais, características físicas e sinais particulares, também, subsidiando e cooperando com os demais órgãos correlatos do Estado. Segundo Sílvia Capanema P. de Almeida (2010):

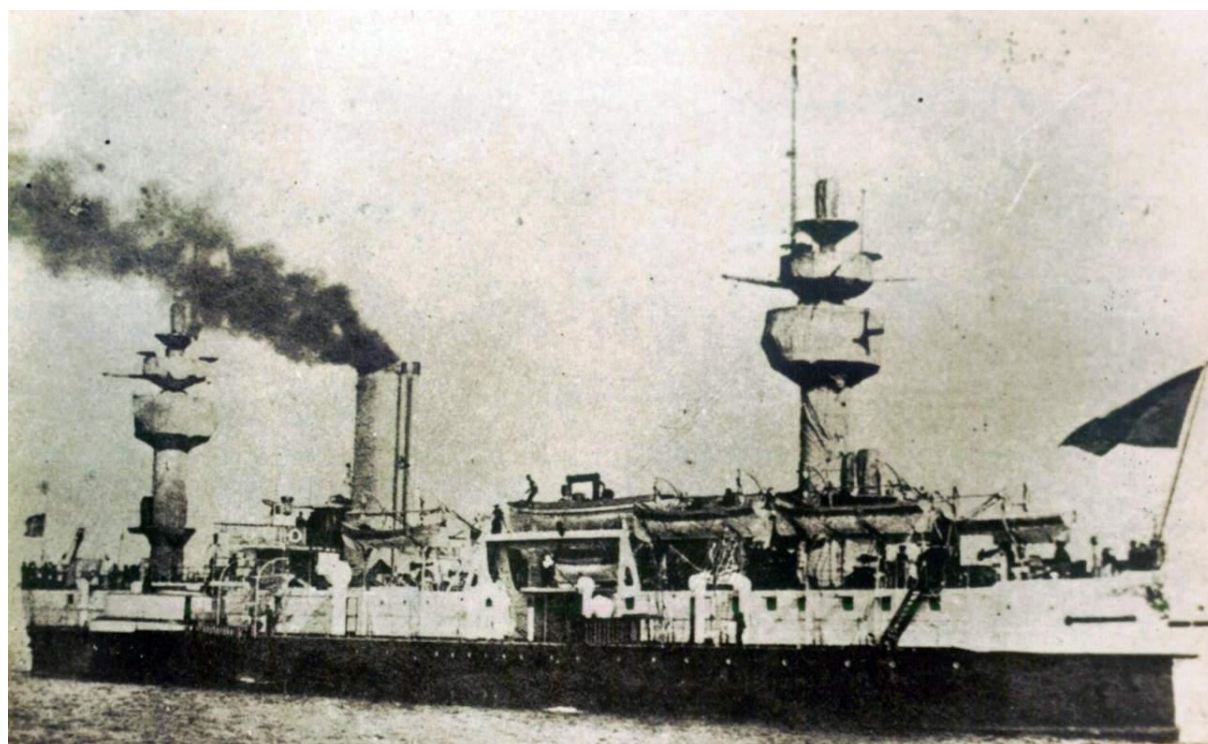
O Gabinete de Identificação da Marinha teve, no entanto, sua função ampliada para além do controle interno. A identificação iria servir também para o serviço de pensões e reservas, bem como para a constituição de documentos de identificação úteis na vida civil. Era comum que as fichas servissem para identificações posteriores, quando o ex-militar voltava ao serviço para fazer uma carteira de identidade ou antes de ter baixa ou se aposentar, anexando, muitas vezes, fotografias (ALMEIDA, 2010, p. 92).

Dessa maneira, o GIA também providenciava para a MB dados e documentos necessários para a consolidação de processos de pensões, aposentadorias e, concomitantemente, registros úteis para a vida civil de ex-militares. No entanto, em casos de homens negros este gabinete solicitava registros de antecedentes criminais aos órgãos de polícia, o que não era realizado quando se tratava de indivíduos brancos, assunto que abordaremos na continuidade deste trabalho. Uma ressalva importante da

edificação desse gabinete consiste na importância desse serviço na ocorrência de sinistros e afundamentos, conforme observamos no contexto que expomos a seguir.

Na noite de 21 de janeiro de 1906, o Encouraçado Aquidabã cumprindo a missão de realizar experiências de radiotelegrafia a bordo, após juntar-se aos Cruzadores Barroso e Tamandaré na Baía de Jacuacanga, em Angra dos Reis; inesperadamente, sofre uma violenta explosão. A tragédia deixou centenas de mortos, sendo a identificação dos cadáveres impossível naqueles dias, haja vista o fato de que a Marinha não contava com um serviço de identificação (MOITREL, 1997):

Figura 5: Encouraçado Aquidabã



Fonte: <http://www.naval.com.br/>

Nesta época, a Armada passava por uma fase de reestruturação total, na gestão do seu ministro Almirante Alexandrino Faria de Alencar. Além de empreender uma renovação nos meios navais, o chefe naval realizou mudanças na seleção dos indivíduos que ingressariam naquela instituição, já que, com a aquisição de modernos navios, exigia-se a admissão de “homens feitos, não raro estrangeiros, para atender às suas necessidades” (SCAVARDA, 1943, p. 15). Logo, não podiam ser mais aceitos elementos com maus antecedentes; agora, a Marinha precisava contar em suas fileiras com homens tidos como dignos de “consideração e do respeito da Família Brasileira” (SCAVARDA, 1943, p. 15).

A preferência que Levy Scavarda (1943) admite que a MB tinha, também, na composição de seus quadros por estrangeiros era reflexo das influências que a política de branqueamento operou em toda a sociedade brasileira.

Assim, como consequência da necessidade de selecionar um perfil “diferenciado” de marinheiros e, também, da carência de um órgão de identificação que possibilitasse o reconhecimento de qualquer indivíduo; foi que, em 1908, o almirante Alexandrino fundou o Gabinete de Identificação d’Armada.

Na época, a ordem do então ministro da Marinha era a seguinte:

Tendo resolvido mandar instalar um Gabinete de Identificação, anexo a essa Inspetoria, para os fins de identificar as praças da Armada e indivíduos que doravante se destinem ao serviço da Marinha de Guerra, assim vos declaro para os devidos efeitos (Aviso Ministerial nº 312, de 21 de janeiro de 1908).

Tal dispositivo administrativo não limitava a identificação apenas ao quadro de praças da Armada, mas, como se viu ao longo da expansão daquele gabinete, abrangia, também, os candidatos ao ingresso na Marinha e o quadro de oficiais. No final do ano de fundação, o Gabinete de Identificação d’Armada já havia identificado cerca de 1.285 (mil, duzentos e oitenta e cinco) indivíduos (SCAVARDA, 1943). Esse setor será significativo para nossa pesquisa, visto que, será uma dos arquivos preferências de nossa análise.

CAPÍTULO 2 – ESCOLA NAVAL VERSUS ESCOLA DE “MACHINISTAS NAVAES”: A JORNADA DA ILHA DAS COBRAS PARA A ILHA DE VILLEGaignON

Após as idas e vindas ao Rio de Janeiro e percorrer os acervos da Biblioteca Nacional, Arquivo Nacional e, principalmente, o Arquivo da Marinha; minhas investigações para entender e perceber como se deu, ou não, a inserção de negros nas fileiras da oficialidade naval, fez-me esbarrar em documentações reveladoras. Mas, para apresentar tais fontes, seus conteúdos e efetivamente suas implicações para a presente pesquisa, ficou patente a necessidade de estudar e compreender algumas instituições existentes dentro da MB que ora foram as produtoras de tais documentos, ora as que trouxeram para a mesa algumas indagações que custaram para serem respondidas.

São elas a Escola Naval (também conhecida no século 19 como Companhia e Academia dos Guardas-Marinha ou Escola da Marinha) e a Escola de “Machinistas Navaes”. Para tanto, recorri a escassa bibliografia existente na historiografia e também aos “historiadores” institucionais da própria Marinha.

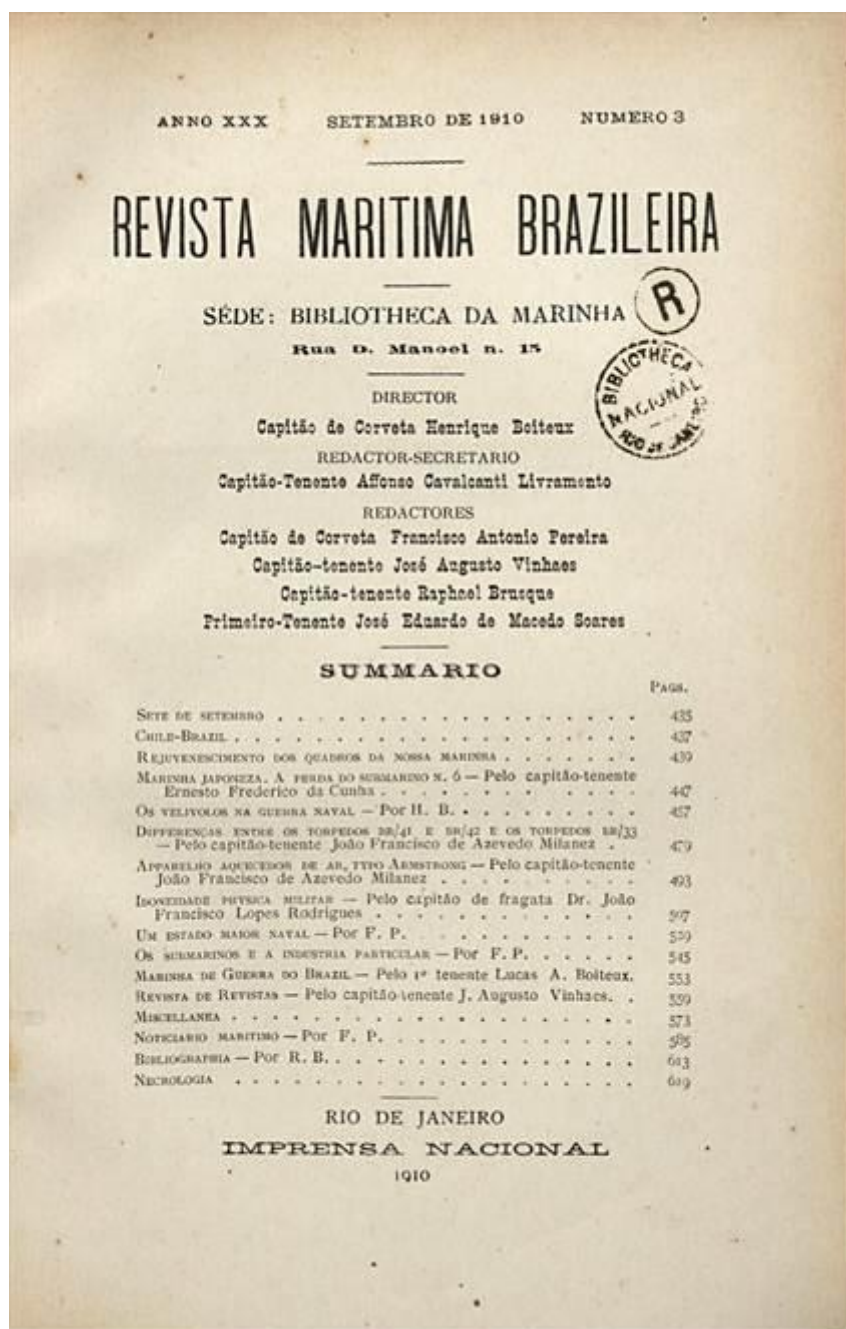
Quero ressaltar que o intuito não é construir uma mera narrativa ou “historiar” sobre ambas as escolas, mas tenho o objetivo de demonstrar criticamente as características dessas instituições, mais especialmente a formação de seus quadros, quem eram os indivíduos que lá se formavam e, finalmente, as diferenciações presentes no perfil da carreira desses homens no que tange a vida a bordo dos navios da Armada daqueles tempos.

2.1 – Escola Naval: a determinação sóciorracial

Como já discorri no primeiro capítulo, a oficialidade naval no Brasil, desde os seus primórdios, preferiu inserir em suas fileiras aqueles pertencentes às camadas mais privilegiadas e abastadas da sociedade. Minha proposta aqui é tentar demonstrar algo mais adiante do determinismo social, a determinação racial! Nessa direção, quero recorrer a algumas fontes que encontrei do princípio do século 20, dentro do período proposto no recorte cronológico desta dissertação.

Em setembro de 1910, na Revista Marítima Brasileira, o Capitão de Fragata (CF) Médico (Md) João Francisco Lopes Rodrigues, oficial da Marinha, escreveu um artigo de título “Idoneidade Physica Militar”, onde faz uma análise sobre as características físicas presentes nas raças existentes no Brasil, a partir de modelos utilizados em países da Europa, adaptando-os a realidade racial brasileira.

Figura 6: Revista Marítima Brasileira - Ed. 57, Ano 1910



Fonte: <http://memoria.bn.br>

Com o objetivo de estabelecer parâmetros na seleção de homens para o serviço militar na Marinha, o oficial naval médico ao referir-se as raças existentes no Brasil, queixando-se da dificuldade que o multirracismo brasileiro causava para uma "(...) classificação e uma base para formar um typo de idoneidade physica (...)" (RODRIGUES, 1910, p. 512), dialoga com um dos principais intelectuais racialistas da época, já citado neste trabalho, Nina Rodrigues, ao referenciar o retrato montado por esse intelectual sobre o "mestiçamento" em escala ocorrido no Brasil que vinha anulando e fazendo desaparecer as "raças puras". Ao seguir em suas análises, o referido médico diz ser necessário, no

momento das inspeções para o alistamento militar, dividir os indivíduos em quatro tipos raciais: “índios e caboclos”, “brancos creoulos”, “pretos creoulos” e “mestiços” (aqui compreendidos como os “mulatos”, “mamelucos”, “cafuzos” e “pardos”). A partir dessas classificações, o doutor João Francisco Rodrigues (1910) afirma o seguinte:

Tem a esthetica naturalmente de ser varia em uma sessão de exames: ao modelo atarracado, corpulento, de cabeça redonda, espadaúdo, de pés pequenos, mandíbulas avantajadas, dentes largos e curtos, **olhar inteligente** e cabellos lisos e negros, succederá a pelle alva do **verdadeiro europeu** nascido em terras brazileiras, sob a qual se desenham os vasos de circulação de retorno, a musculatura mais consoante com a estatura e **as formas mais gracis**. A correr em **antithesis**, corpulências de ebano **creoulo puro**, o genuíno representante do atavismo africano Brazil, de lábios grossos e arroxeados dos quaes o mais leve desviar deixa ver a brancura eburnea de lindas fileiras de dentes, a **attenuar a fealdade** de uma carapinha, quasi sempre **mal cuidada**, limite de uma estatura a que os altos e baixos relevos da possante musculatura dão a forma de atletas, confrontam os menos protegidos de adornos naturaes, na **mestiçagem** mais rica de **miserias organicas**, da qual as formas harmonicas se devorciam de mais em mais até chegar aos languores da **velhice prematura** dos **nati-retardatarios ou herodotaricos**, ou com aquelles de que a vida nomada enrijou, mas seccou a fibra (RODRIGUES, 1910, pp. 514-515, grifo nosso)

A adjetivação efetuada pelo médico para diferenciar os grupos raciais durante um processo seletivo de candidatos ao serviço militar na Marinha – apesar do necessário cuidado de entender que se trata do posicionamento de um homem que é produto das correntes de pensamentos racialistas do seu tempo –, tende a levantar a questão de até que ponto essa realidade poderia dificultar, até mesmo entrar, o acesso de negros ao oficialato naval? Também, nessa questão soma-se o fato que a Marinha não poderia abertamente mostrar-se uma instituição racista e excludente, já no período Republicano.

Antes de responder a presente questão, é mister ressaltar que o CF (Md) João Francisco Lopes Rodrigues foi oficial de expressiva carreira nas fileiras da Marinha, alcançando o posto de Almirante. Ingressou na MB em 1879, após se formar em Medicina pela Faculdade da Bahia, passando a integrar o Corpo de Saúde da Armada, do qual também foi chefe a partir de 1912, sendo reformado em 1919. Durante sua vida escreveu diversos trabalhos médicos, entre os quais sobre higiene naval e índices biotipológicos, exercendo, portanto, grandes influências nas seleções realizadas para o Serviço Naval.

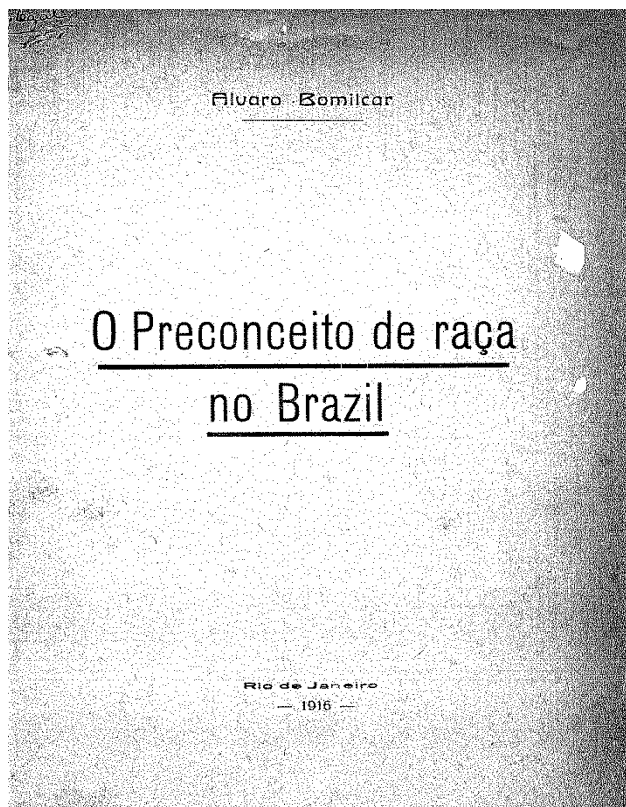
Para responder ao questionamento levantado, quero ater-me a um recente artigo publicado pelo professor Álvaro Pereira do Nascimento (2016), que ao citar um autor de mesma época do médico ora analisado, diz:

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).(NASCIMENTO, 2016, p. 16)

Finalizando o artigo “*Sou escravo de oficiais da Marinha: a grande revolta da marujada negra por direitos no período pós-abolição (Rio de Janeiro, 1880-1910)*”, publicado na Revista Brasileira de História, Nascimento demonstra o que se passava com candidatos negros ao tentarem o ingresso na Escola Naval, mesmo o rapaz negro tendo as condições socioeconômicas (o que era raro naqueles tempos), sua condição racial era determinante para impedir a sua entrada na Marinha como Oficial da Armada.

O autor utilizado por Nascimento é Álvaro Bomilcar, um combativo nacionalista que atuou nas áreas do jornalismo, literatura e sociologia. A obra referenciada de Bomilcar é *O preconceito de raça no Brasil*.

Figura 7: O preconceito de raça no Brasil



Fonte: Biblioteca Nacional

Bomilcar escreveu a obra com intuito de apontar os verdadeiros motivos que fizeram estourar na noite de 22 de novembro de 1910, no Rio de Janeiro, a Revolta dos Marinheiros, também conhecida como a Revolta da Chibata. Para além das reivindicações por melhores condições de trabalho, melhores salários, uma formação técnico-profissional adequada e o fim dos castigos corporais (Almeida, 2009; Arias Neto, 2001; Love, 2012; Maestri, 2000; Martins, 1988; Morel, 2009; Morgan, 2014; Nascimento, 2008; Silva, 1982), Álvaro Bomilcar defende que a principal causa fora o racismo presente na Marinha do Brasil:

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. (BOMILCAR, 1916, pp.27-18)

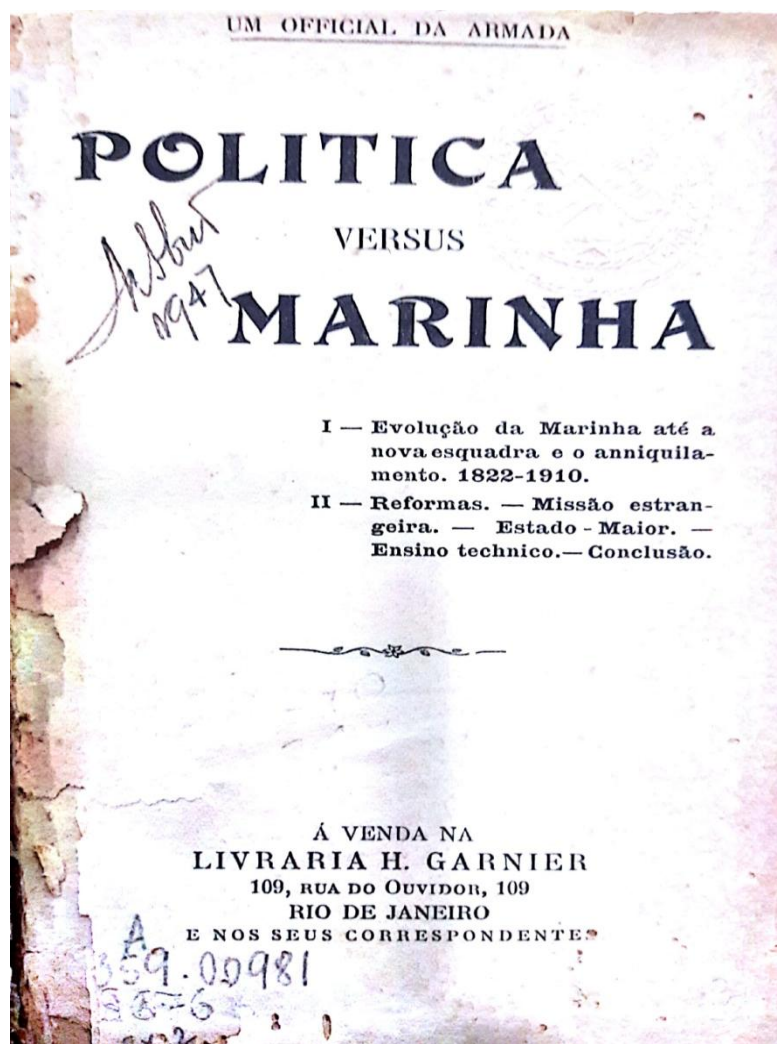
Diante da presente afirmação, é razoável evidenciar que havia uma dificuldade enfrentada por rapazes não-brancos para acessar a Escola Naval, que não estava vinculada apenas a uma questão de condição socioeconômica, antes, suas marcas raciais os tornavam indignos de envergarem o “galão da Escola Naval”, o que permite refletir a permanência de uma visão excludente herdada do período da escravidão.

Enquanto perscrutava página por página das edições da Revista Marítima Brasileira, na edição número 57 de 1910, mesma em que foi publicado o artigo do CF (Md) João Francisco Lopes Rodrigues, aqui estudado, encontrei entre seus redatores o Primeiro-Tenente da Armada José Eduardo de Macedo Soares, autor do polêmico livro *Política versus Marinha* (1911). O livro em questão foi acessado pelos professores Silvia Capanema Pereira de Almeida e Álvaro Pereira do Nascimento, ambos os pesquisadores estão na vanguarda ao trazer fontes documentais do acervo do Arquivo da Marinha que lançaram novos e inéditos olhares para as experiências que homens negros vivenciaram na Marinha do primeiro quartel do século 20.

A partir desta premissa, dirigi-me a Biblioteca da Marinha que fica no centro do Rio de Janeiro e tive acesso ao livro de Macedo Soares. Tanto Almeida como Nascimento, afirmam que o tenente lança seu livro clandestinamente na Paris de 1911, de forma anônima, assinando como *Um Oficial da Armada*, talvez pelo temor que tinha de alguma represália que pudesse sofrer de seus superiores, visto que no conteúdo do livro faz duras críticas a alta administração naval e a classe política do país, responsabilizando-os pelos atrasos presentes na Força Naval daquele período, efetivamente em

relação ao programa de reaparelhamento dos meios navais que não fora acompanhado de uma reestruturação do pessoal embarcado nas belonaves da Marinha de Guerra. Também ficará evidente o olhar excludente que estava diluído no corpo de oficiais da Marinha:

Figura 8: Política versus Marinha



Fonte: Biblioteca da Marinha

O livro está dividido em duas partes: Parte 1: Evolução da Marinha até a nova esquadra e o aniquilamento. 1822-1910; e Parte 2: Reformas, Missão estrangeira, Estado-Maior, Ensino técnico e Conclusão. É na primeira parte do livro que encontrei um capítulo dedicado a apontar os motivos que fizeram desencadear o levante da marujada em 1910. Intitulado de *O Aniquilamento*, o texto é inundado por posicionamentos racistas e com uma acusação objetiva e sem receios: os grandes culpados pelo insucesso do projeto de desenvolvimento da Armada, implementado em 1906 pelo Almirante Alexandrino Faria de Alencar, foram os “elementos francamente perniciosos à moral e à

disciplina a bordo” (SOARES, 1911, p. 84), a “massa de marinheiros analfabetos e viciados” (SOARES, 1911, p. 84), “massa incorrigível que deveria ser eliminada” (SOARES, 1911, p. 85). Em seguida, Macedo Soares esclarece quais eram as gentes que compunham esse povo:

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).

O Tenente que se furtou de assumir a autoria do livro, sem qualquer preocupação, imprimiu seu parecer sobre o que pensava com respeito aos rapazes negros das guarnições embarcadas nos vasos de guerra da Marinha, expondo seu preconceito frente a toda marujada “negra”, “mulata” e “cabocla” que computavam, segundo o “anônimo de Paris”, cerca de 90% da marinhagem dos navios daqueles tempos (SOARES, 1911).

Os primeiros pesquisadores que investigaram a realidade racial das guarnições da Marinha foram os professores Sílvia Capanema e Álvaro Pereira, no intuito de confrontarem, confirmando ou não os números apresentados por Macedo Soares. O professor Álvaro debruçou-se sobre o livro da Décima Terceira Companhia do Corpo de Marinheiros Nacionais, revelando que 40,38% eram pardos, 28,85% pretos, 25% brancos, 3,85% caboclos e 1,92% mulatos, totalizando que algo em torno de 75% daquela Companhia eram negros e mestiços (NASCIMENTO, 2016, p. 12). Enquanto que a professora Sílvia, ao analisar, de forma inédita, as fichas do Gabinete de Identificação da Armada, elaboradas em 1908, observou que os marinheiros estavam distribuídos em 56,4% de pardos, 20% de brancos, 11,6% de pretos, 10,4% morenos, 1,2% de “brancos corados” e 0,4% de “pardos claros”, resultando em cerca de 70% de pardos e pretos do total dos registrados naquele livro (ALMEIDA, 2012, p.17).

Como visto, os números de ambos os pesquisadores aproximam-se daqueles elencados por Macedo Soares, comprovando que a maioria considerável das classes subalternas da Marinha eram feitas de homens pretos, mestiços e pardos, o que contrasta diretamente com a realidade racial presente entre a oficialidade naval, composta majoritariamente, segundo as investigações que fiz, de homens brancos. Peter M. Beattie, dissertando sobre as formas de cooptação para o serviço militar, afirma que “autoridades brancas” tinham a preferência por colocar “homens e jovens de pele mais escura na Marinha e não no Exército” (BEATTIE, 2009, p. 292), fato que corrobora na compreensão da presença massiva de negros nas classes subalternas da Marinha.

2.2 – Escola de “Machinistas Navaes”: uma abertura para a “mestiçagem” nas patentes

Neste momento, discuto o potencial de inclusão de homens negros no oficialato da marinha, através de sua formação profissional necessária para a condução das máquinas dos navios a vapor. Mesmo sendo um espaço de ascensão na carreira naval, ainda é marcado por uma série de entraves e preconceitos que analisarei a seguir. Além disso, a profissão de maquinistas navais tornou-se um campo de disputa, para a ascensão dos negros ao seletor oficialato da Marinha.

Diferente da Escola Naval que tem sua origem ainda no século 18, na Real Academia dos Guardas-Marinha de Portugal, a Escola de Maquinistas Navais surge na segunda metade do século 19, a fim de atender as necessidades da Armada Imperial do Brasil que passava por mudanças tecnológicas em seus meios. Os navios ganhavam uma nova forma de propulsão que era a máquina a vapor, transformação diretamente ligada a segunda revolução porque passava a sociedade industrial, destaque que não era um fenômeno circunscrito à Marinha brasileira, mas em curso em maior ou menor grau em várias outras forças navais do mundo.

Desde a sua criação, através do Decreto nº 1.945⁹, de 11 de julho de 1857, passando por alterações e reorganizações de quadros e da carreira (Decretos nº 3.186/1863¹⁰; 6.386/1876¹¹; 8.666/1882¹²; 673/1890¹³; 855/1890¹⁴; 40/1892¹⁵; 4.417/1902¹⁶; 7.000/1908¹⁷; 12.023/1916¹⁸; e

⁹ Decreto nº 1.945, de 11 de Julho de 1857. Crêa hum corpo de Machinistas para o serviço dos Vapores da Armada, e dá o respectivo Regulamento. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/18241899/decreto-1945-11-julho-1857-557993-publicacaooriginal-78817-pe.html> >. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

¹⁰ Decreto nº 3.186, de 18 de Novembro de 1863. Dá novo Regulamento ao Corpo de Machinistas dos Vapores da Armada. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3186-18novembro-1863-555321-publicacaooriginal-74503-pe.html> >. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

¹¹ Decreto nº 6.386, de 30 de Novembro de 1876. Reforma o Regulamento do Corpo de Machinistas da Armada. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6386-30-novembro-1876549733-publicacaooriginal-65246-pe.html> >. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

¹² Decreto nº 8.666, de 16 de Setembro de 1882. Crêa um corpo de foguistas para o serviço dos navios da Armada. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-8666-16-setembro-1882-545848-publicacaooriginal-59279-pe.html> >. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

¹³ Decreto nº 673, de 21 de Agosto de 1890. Deroga o decreto n. 411 A de 5 de janeiro de 1845, e manda pôr em execução o regulamento para o Corpo de Marinheiros Nacionaes. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-673-21-agosto-1890-552097-publicacaooriginal-69100-pe.html> >. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

¹⁴ Decreto nº 855, de 13 de Outubro de 1890. Dá novo regulamento ao Corpo de Machinistas Navaes e revoga o decreto n. 273 de 18 de março do corrente anno. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-855-13-outubro-1890-552356-publicacaooriginal-69587-pe.html> >. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

¹⁵ Decreto-legislativo nº 40, de 02 de Fevereiro de 1892. Fixa a força naval para o exercício de 1892. Disponível em: < <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=47338&norma=63109> >. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

¹⁶ Decreto nº 4.417, de 29 de Maio de 1902. Approva o regulamento para o Corpo de Machinistas Navaes. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-4417-29-maio-1902-502824norma-pe.html> >. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

¹⁷ Decreto nº 7.009, de 09 de Julho de 1908. Reorganiza o Corpo de Machinistas Navaes. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7009-9-julho-1908-581675-norma-pe.html> >. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

¹⁸ Decreto nº 12.023, de 12 de abril de 1916. Crêa a Escola de Machinistas Auxiliares e aprova o respectivo regulamento. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao3.html>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

12.324/1916¹⁹), o Corpo de Maquinistas Navais, profissionais formados pela Escola em questão, foi pouco a pouco ganhando relevância dentro da Marinha do Brasil.

Se em um primeiro momento os maquinistas da Marinha possuíam status de subalternos, já que estavam vinculados aos quadros de praças da Força; dentro de um espaço de aproximadamente sete décadas, ganharam um plano de carreira que os inseriu na oficialidade naval. No entanto, é pertinente dizer que essa ascensão ao oficialato guardava algumas contradições e diferenciações que colocava um oficial de máquinas abaixo do oficial de convés.

O pesquisador Pierre Paulo da Cunha Castro deu contribuições sobre a formação do Corpo de Maquinistas da Marinha em sua Dissertação de Mestrado *Disciplina na armada Imperial a partir da Corveta “Trajano”: as diferentes punições aplicadas aos subordinados entre 1873 e 1879* (2013) e em outros trabalhos, onde analisa as idiosincrasias das formas de punição presentes na Marinha, procurando também compreender como se operava os mecanismos de controle e da disciplina das classes subalternas nos navios de guerra, no intuito de lançar novos olhares sobre o contexto da Revolta dos Marinheiros de 1910.

Objetivando situar o leitor quanto ao desenvolvimento do Corpo de Maquinistas da Marinha, exponho abaixo uma tabela que demonstra a jornada da condição inicial, no momento de sua criação, até a situação que se desenhava dentro dos limites do período da presente pesquisa:

Tabela 2: Jornada condição inicial até a pesquisa (1857-1908)

1857	
CLASSIFICAÇÃO HIERÁRQUICA	ASSEMELHAÇÃO/EQUIPARAÇÃO
Maquinista de 1ª classe	Segundo-Tenente da Armada
Maquinista de 2ª classe	Mestre de 1ª classe
Maquinista de 3ª classe	Mestre de 2ª classe
Ajudante-maquinista de 1ª classe	Guardião
Ajudante-maquinista de 2ª classe	Oficial artífice
1876	
CLASSIFICAÇÃO HIERÁRQUICA	POSTO/ASSEMELHAÇÃO/EQUIPARAÇÃO
Maquinista de 1ª classe	Primeiro-Tenente
Maquinista de 2ª classe	Segundo-Tenente
Maquinista de 3ª classe	Mestre de 1ª classe
Maquinista de 4ª classe	Mestre de 2ª classe

¹⁹ Decreto nº 12.324, de 27 de dezembro de 1916. Aprova o regulamento do Corpo de Machinistas Auxiliares. Disponível em < <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao3.html>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

Praticante	Guardião
Foguista	Marinheiro de 1ª classe
Carvoeiro	Marinheiro de 2ª classe
1890	
CLASSIFICAÇÃO HIERÁRQUICA	POSTO/ASSEMELHAÇÃO/EQUIPARAÇÃO
Engenheiro-Maquinista	Capitão-Tenente
Maquinista naval de 1ª classe	Primeiro-Tenente
Maquinista naval de 2ª classe	Segundo-Tenente
Maquinista naval de 3ª classe	Piloto
Maquinista naval de 4ª classe	Sargento-Ajudante
Praticante	Primeiro-Sargento
1892	
CLASSIFICAÇÃO HIERÁRQUICA	POSTO/ASSEMELHAÇÃO/EQUIPARAÇÃO
Engenheiro-maquinista	Capitão de Mar e Guerra
Maquinista naval de 1ª classe	Capitão de Fragata
Maquinista naval de 2ª classe	Capitão-Tenente
Maquinista naval de 3ª classe	Primeiro-Tenente
Maquinista naval de 4ª classe	Segundo-Tenente
Ajudante de maquinista	Guarda-Marinha
Subajudante de maquinista	Sargento-Ajudante
Praticante-maquinista	Primeiro-Sargento
1908	
POSTO/ASSEMELHAÇÃO/EQUIPARAÇÃO	
Capitão de Mar e Guerra	
Capitão de Fragata	
Capitão de Corveta	
Capitão-Tenente	
Primeiro-Tenente	
Segundo-Tenente	
Sub-maquinista	

Fonte: Do autor, 2019.

Diante do quadro acima que explicita a evolução da profissão de maquinista dentro Marinha, sobretudo no que tange as divisões hierárquicas, faz-se necessário expor algumas características que apontam as especificidades do Corpo de Maquinistas Navais, dessa forma inferindo em que medida estes profissionais se diferenciavam em relação aos oficiais advindos da Escola Naval.

A partir das análises que fiz nos decretos supramencionados que regulamentaram e reorganizaram diversas vezes o plano de carreira dos maquinistas, durante algum tempo os profissionais das máquinas a vapor não gozavam dos mesmos privilégios, prerrogativas e deferências que os oficiais de convés. Por exemplo, segundo os Decretos nº 3.186/1863 e 6.386/1876, somente aqueles maquinistas que podiam ou ocupavam posição de chefia tinham a concessão de frequentar a praça d'armas, local onde a oficialidade do navio fazia suas refeições:

Art. 23. Os 1os Machinistas serão alojados á ré, e arrancharão com os Officiaes na praça d'armas. Os demais Machinistas e Ajudantes terão alojamento em lugar o mais proximo possivel da machina.

Art. 12. Os machinistas de 1ª e 2ª classe terão criado e alojamento a ré, e arrancharão com os Officiaes na praça d'armas, onde devem sempre apresentar-se, fardados. Os demais machinistas e os praticantes alojarão em lugar o mais proximo possivel da machina.

Embora os artigos citados dos decretos, respectivamente, sejam de um período que se distancia do recorte cronológico da presente pesquisa, os mesmos ajudam na compreensão dessas nuances entre uma carreira e a outra. Castro afirma que os maquinistas sofreram “algum tipo de discriminação no ambiente restrito dos outros oficiais, tanto pelas suas formações e origens diferentes, quanto pelo aspecto visual decorrente do ambiente de trabalho caracterizado pelo carvão” (CASTRO, 2013, p. 89), o que denuncia algum tipo de preconceito e restrição imposta a bordo aos operadores das máquinas a vapor.

Ainda falando sobre as assimetrias entre os “homens do porão” e os “homens do convés”, o historiador Pierre Paulo da Cunha Castro, em sua pesquisa de mestrado, diz discordar do posicionamento defendido pelo “historiador” naval Herick Marques Caminha (2002, p.43-44) que, no caso em questão, indicou que os maquinistas, durante todo o império, não podiam frequentar a praça d'armas e possuíam uma vida independente nos navios de guerra e afastada à da oficialidade; Castro cita alguns exemplos de maquinistas da Corveta Trajano, navio que utilizou em sua pesquisa, que gozaram da equiparação aos oficiais, concretizando o que estava estabelecido nos decretos que concediam tais prerrogativas. No entanto, apesar de ter verificado tal realidade, Castro (2013) recua ao dizer que:

Acreditar simplesmente na letra da lei é, no mínimo, ingênuo; mas é também na mesma lei que se encontra os subterfúgios que poderiam ser utilizados para por em prática os critérios pessoais de seleção, impedindo o acesso dos indivíduos considerados indignos de frequentarem a Praça D'Armas. Para além das diferenças técnicas entre os exames de suficiência indicados pelos dois

decretos, todos indicam que o candidato deveria “não só mostrar-se familiarizados com o uso de tais aparelhos, mas ainda dar ideia dos meios de verificar as suas condições normais e o paralelismo das diferentes linhas e eixos de movimento”. Mostrar-se familiarizados? Com tanta subjetividade, tais exames seriam prestados a bordo do navio do candidato, verbalmente, perante uma comissão composta pelo Ajudante do Diretor das Oficinas de Máquinas e por um maquinista de 1ª classe, que provavelmente deveria ser o Chefe de Máquinas do navio por conhecer melhor a operação do equipamento, sob a presidência do Diretor das mesmas oficinas, que também tinha direito ao voto. Ou seja, por maior que a competência do candidato fosse reconhecida pelo Chefe de Máquinas, seu voto poderia ser vencido facilmente em função de um arranjo organizacional que colocava o Diretor das Oficinas de Máquinas sob as ordens diretas do Inspetor do Arsenal da Corte, um Oficial General da Armada, que era o chefe do corpo e o responsável por fazer as nomeações e atender as demandas dos navios. Além disso, tais engenhocas verbais, entendidas como um amadorismo no âmbito da condução das máquinas, não se encaixava no contexto da “segunda revolução industrial” (CASTRO, 2013, p. 92-93).

Fica evidente que Castro viu a necessidade de reconhecer que havia de fato um trato dispensado aos maquinistas que os diferenciavam em comparação aos oficiais do convés. Para entender em que grau se dava esta inferiorização, fui a busca dos relatórios que o Almirante Alexandrino Faria de Alencar, então Ministro de Estado dos Negócios da Marinha, apresentou ao Presidente da República em 1923, sobre sua gestão do ano de 1922 (documento que Herick Marques Caminha utilizou para propor que havia um tratamento dado aos maquinistas que os colocavam numa posição de segunda classe dentro da oficialidade naval).

Após analisar o dito relatório, posso afirmar que existiu sim uma inferiorização e diferenciação dos homens do porão em comparação ao restante da oficialidade naval. O Almirante Alexandrino diz que:

Quando appareceram na Marinha os primeiros navios a vapor, surgiram também os machinistas encarregados da conducção das machinas, a principio estrangeiros contractados e, depois em lenta evolução, os officiaes machinistas, organizados em quadros com posto terminal em Capitão de Mar e Guerra. Na maioria dos casos, os machinistas provinham das classes mais humildes da sociedade, e não raro dos inferiores de Marinha, sem instrucção adequada e sem outros conhecimentos, além dos que lhe davam a pratica do serviço de machinas e outras funcções correlativas. Nas praças d'armas, durante o Império, não tinham entrada, formando rancho a parte e vida independente do oficial de convez. A regulamentação de 1892, do Governo Provisório, que conferiu pela primeira vez as honras de Capitão de Mar e Guerra ao mais graduado da classe, até então às de Capitão-Tenente, permittiu a vida em commum a bordo, começando desde essa época as rivalidades entre os dois corpos, que progrediram tão intensamente quanto as applicações da mecanica e da electricidade em todas as partes do navio (BRASIL, 1923, p. 57).

Alexandrino (1923) afirma que a origem desses homens era humilde e de pouca instrução, sendo muitas vezes oriundo das classes subalternas da própria Marinha, o que contrasta diretamente com o perfil de indivíduos que ingressavam na Escola Naval, que eram sacados da elite brasileira ou,

como dizia Álvaro Bomilcar, “gente branca e oriunda de boas famílias, ou si quizerem da aristocracia brasileira” (BOMILCAR, 1916, p. 28). Fato que ajuda na compreensão de porque razão os maquinistas, mesmo com status de oficial, terem tratamento diferenciado a bordo dos vasos de guerra da Marinha, subalternizados, inferiorizados e marginalizados.

O relatório segue explicitando as dificuldades dos trabalhadores das máquinas a vapor, mesmo sua profissão ganhando relevante importância para a Marinha, viam-se diante da “injustiça da situação inferior em que se encontravam” (BRASIL, 1923, p. 58), o que traz à tona a resistência da oficialidade naval em integrar tais homens em seus círculos de convívio e reconhecerem a contribuição fundamental que davam para a operabilidade dos navios de guerra. Por conta de tal situação, Alexandrino diz que:

Surgiram os choques inevitáveis. Qualquer desarranjo nas máquinas era levado em conta da oposição systemática dos oficiais machinistas aos oficiais de convés; qualquer ordem, do commando a respeito dos serviços das máquinas era considerada como de carácter deprimente, e com este propósito, pelos oficiais encarregados. Não convergiam os esforços para um fim commum, a eficiência do material e do navio entregues pela Nação aos seus servidores; a rivalidade surda entre profissionais na direcção de tão importantes e vitais partes do navio, impedia-lhe o funcionamento harmonico, em prejuizo da Marinha. Por muito tempo perdurou essa situação de verdadeira angustia. Se o rigor da disciplina obrigava os officiaes machinistas á obediencia e ao cumprimento dos deveres impostos pelos contractos com o Governo, não poderiam apenas esses laços da hierarchia, por mais rigorosos que fossem, actuar sobre homens, cujo nivel moral ia crescendo com a importancia da profissão, e não recebiam em recompensa a consideração que mereciam (BRASIL, 1923, p. 58).

Pelo relato acima, os navios se viram com duas oficialidades distintas a bordo, uma proveniente da Escola Naval – branca e rica -; e a outra, da Escola de Maquinistas Navais, pobre e, conforme demonstrarei mais adiante, miscigenada, composta por brancos, mas também por pretos, pardos e mestiços.

Conforme o relatório que estudei e que aqui estou dissecando, a partir de 1907, a administração da Marinha tentou integrar ambos os quadros (convés e máquinas), seguindo os exemplos ocorridos nas marinhas estadunidense e inglesa. No entanto, a resistência era notória ante a proposta de fusão para um único Corpo da Armada, tanto entre os Almirantes mais graduados, como entre os candidatos ou recém-ingressados na carreira naval:

Não era, porém, bastante. Para o curso de Marinha da Escola Naval concorreram sempre grande numero de jovens, entusiastas pela carreira, considerada uma das mais nobres abertas á mocidade. Annunciadas as vagas, inscreviam-se algumas vezes centena de candidatos aos

curso annuaes, facilitando ao administrador escolher os mais aptos e capazes para constituição do Corpo da Armada. Para o curso de Machinas não havia igual procura; o numero de candidatos sempre foi insufficiente, e não raro depois de matriculados, solicitavam, por intermédio de amigos políticos, a transferencia para o curso de nautica, demonstrando a pouca confiança no futuro da carreira. Era natural que assim fosse. Provenientes ambos da mesma escola, os officiaes de marinha e machinas vinham encontrar na pratica, profunda diversidade de situações. O Engenheiro Machinista, só podia aspirar ao posto terminal de Capitão de Mar e Guerra, depois de passar a melhor parte da sua vida nos postos subalternos. Commumente com 20 annos de serviço, muitos eram Segundos Tenentes e alguns contavam 15 annos de Primeiro Tenente, constituindo o *Almirantado de 2 galões*, conforme a expressão tornada corrente na Marinha. O curso de Machinas passou a ser o depositario dos candidatos incapazes de obter classificação, dentro do numero de vagas abertas ao curso de Marinha e esse facto se reflectia na classe como prova do pouco interesse dedicado pelo Governo a sua nobre profissão (BRASIL, 1923, p. 59).

Mesmo contando com o esforço da administração da Marinha para fundir o quadro de maquinistas com o dos officiaes de convés, em uma tentativa de seguir uma tendência de modernização internacional, ao que parece, não havia, nem mesmo entre os que acabavam de chegar na Força, o interesse pela carreira de máquinas. Com certeza, esta rejeição se deveu ao próprio ambiente de trabalho, muito quente e sujo, além de ser extremamente extenuante. Somando-se as estas questões, havia também a presença de profissionais que nas praças de máquinas já atuavam desde a criação do Corpo de Maquinistas Navais no século XIX que, no caso, eram homens de origem diametralmente oposta a dos rapazes que acessavam a Escola Naval. Alexandrino revela que a ideia inicial era que os jovens officiaes formados já com ambos os quadros fundidos seriam instruídos na prática e no manejo da praça de máquinas por aqueles profissionais do antigo contexto, os chamados Engenheiros Maquinistas (BRASIL, 1923, pp. 61-62).

Para tratar da recepção negativa entre a alta officialidade da Marinha (Almirantado) frente à proposta de fusão das carreiras em epígrafe, cito a seguinte parte do relatório, que trata de um acalorado debate ocorrido em 1915:

O parecer da comissão nomeada pelo Almirantado para emittil-o, composta dos almirantes Verissimo de Mattos, Presidente; Antonio Coutinho Gomes Pereira, relator, e Francisco Burlamaqui Castello Branco, terminava com as seguintes conclusões: 1) Que na presente situação do paiz e condições actuaes da nossa Marinha, a fuzão dos quadros de officiaes de marinha e engenheiros machinistas não poderá ser realizada sem graves prejuizos para a nossa eficiencia naval; 2) Que o projecto de Regulamento para a futura constituição do corpo unico de officiaes, apresentado em 1 de Setembro do corrente anno, não está nos casos de ser approvedo pelo Almirantado, porque não asseguraria aos officiaes a instrucção para o exercicio de suas novas funcções; 3) Que é urgente a creação de uma escola de conductores de machinas, que forme inferiores e sub-officiaes aptos para o serviço de quartos, ora feitos pelos engenheiros machinistas. O Sr. Almirante Silvado, refutando por sua vez os argumentos da comissão acima, submetteu á consideração do Almirantado seu parecer, em que reivindicava para si a prioridade da proposta da fuzão na nossa Marinha, e terminava com as propostas: 1) A mesma que a segunda acima. 2) Que por não dever augmentar despeza alguma, a iniciação urgente e opportuna da fuzão das funcções peculiares aos quadros de marinha e machinas, para garantir a

evolução futura da Marinha Nacional, deve começar desde já, fazendo-se a adaptação dos regulamentos do ensino naval, elemento preliminar dessa indicação, as suppressões necessarias a evitar qualquer augmento de despeza e modificações no modo a se fazer o serviço dos quartos a bordo, para ir afeiçoando os officiaes de marinha dos dois primeiros postos e os machinistas correspondentes, aos seus novos encargos. Que por tratar-se de uma reforma importante, já iniciada empiricamente no nosso meio naval, tal a sua oportunidade, é urgente systematizal-a, modificando as escolas de aprendizes marinheiros e de grumetes e creando a de mecanicos navaes, todas visando a preparação de elementos que garantão a maior eficiencia mecanica da Marinha Nacional em proximo futuro. Ao apreciar o parecer de que foi relator o Almirante Gomes Pereira, o seu antagonista escrevia: "Do conjuncto do parecer conluo que o mesmo peca por um excesso de prudencia, ao contrario do projecto em discussão que peca por um excesso de coragem. O conselho do parecer é muito commodo para o temperamento muito commum ao vulgo dos brasileiros da actualidade, **que preferem ceder a reagir, se submeter a ter iniciativa, procurar popularidade a afrontar preconceitos** e, por isso, com facilidade poderá ser aceito por quantos não quizerem, não souberem ou não puderem vencer difficuldades, os quaes infelizmente na actualidade desanimada e descrente formam legião".

As conclusões dos dois pareceres obtiveram *igual numero de votos* dos membros do Almirantado e não se decidiu a votação, porque já o Almirante Frontin propuzera algumas alterações nos itens acima, que mais ou menos conciliavam as idéas expendidas nos dois trabalhos. As duas primeiras conclusões do Almirante Frontin foram as mesmas do parecer Gomes Pereira, substituida apenas na primeira a palavra "asseguraria" por "proporcionaria". Quanto ás terceira e quarta, eram as seguintes: 3) Que a fuzão dos quadros de officiaes de marinha e machinas *sendo conveniente* só é possivel depois de creada a escola de conductores de machinas, de ter a Escola Naval um programma de ensino e officinas apropriadas para dar aos alumnos uma sufficiente instrucção theorica e pratica, para serem officiaes de marinha e machinistas. 4) Que a fuzão, quando executada, só comprehenderá aquelles que se matricularem na vigencia do regulamento da Escola Naval que para esse fim for organizado, **continuando nos seus respectivos quadros todos os officiaes actuaes dos diversos quadros**. A citação desses trechos, talvez um tanto fastidiosa, tem a vantagem de fixar melhor a orientação do Almirantado de 1915 sobre o magno assumpto de que nos occupamos. As proposições do Almirante Frontin foram todas approvadas, não tendo siquer apparecido, na longa controversia, um só voto contrario em principio ao systema, porquanto as duvidas levantadas até quasi o final das discussões sobre a opinião do Almirante Gomes Pereira, este se encarregou de as desfazer, conforme consta da acta n. 209 e penultima das que trataram da fuzão, onde está escripto: "Em seguida o Sr. Games Pereira, aproveita a oportunidade, tendo em vista a duvida que ha sobre a sua opinião a favor ou contra a fuzão, para declarar que é partidario da sua adopção, mas em occasião mais oportuna, quando fôr possivel fazei-a corno é preciso". As suggestões do Almirantado Brasileiro foram recebidas com a consideração que sempre de mim mereceram; nenhuma detlas porém, era de natureza a impedir ou atrazar o andamento da reforma, com bons auspicios realizada na Escola Naval (BRASIL, 1923, p. 63-65, grifo nosso)

É relevante transpor quase todo o texto que narra o acirrado debate ocorrido entre a alta cúpula dos almirantes da Marinha, para expor que mais que preocupações restritas a questões financeiras e estruturais que poderiam dificultar a proposta de fusão, existiam officiais de alta patente que guardavam um *preconceito* ante a possibilidade de mescla entre maquinistas e officiais de convés. E mais que isso, nas palavras do Almirante Frontin (1915), havendo a fusão, os atuais officiais deveriam continuar em seus respectivos quadros, o que provavelmente garantiria que aqueles maquinistas pertencentes ao *regímen* anterior não gozariam da oportuna de ostentarem os galões da Escola Naval, como se de lá fossem, mas pouco a pouco desapareceriam, sendo substituídos pelos officiais maquinistas que agora seriam formados na Escola Naval.

Apesar da proposta de fusão ter resultado no Decreto nº 13.287/1918, que aprovava o Regulamento que unia o “Corpo da Armada” e de “Engenheiros Machinistas” no “Corpo de Officiaes da Armada”, tal decreto sequer foi publicado, situação que fez Alexandrino (1923) lamentar:

Devia-se empregar os maiores esforços para convencer o pessoal do valor da reforma, despertar o gosto pelas incumbencias de machinas, estimular o amor proprio dos jovens com os exemplos colhidos nas marinhas estrangeiras, e conforme os resultados offerecidos pela pratica, introduzir nos regulamentos as alterações necessarias. Nada se fez porém. A primeira providencia foi deixar sem regulamentação os officiaes fusionados e assim atiral-os a bordo. A propaganda foi invertida. **Despertaram-se as antigas rivalidades apontando-se os novos officiaes como os futuros chefes dos engenheiros machinistas existentes e destinados a provar-lhes a incompetencia.** O problema não foi encarado de frente. Temeu-se a reforma. O resultado foi negativo. É o que nos diz o Ministro da Marinha, no seu relatorio de 1919: "Não me parece que possamos por mais tempo alimentar esperanças sobre essa reforma que a experiencia e o depoimento de uma grande maioria de commandantes já condemnaram. A fuzão, iniciada com o regulamento de 1914, só produziu resultados negativos. Dos officiaes sahidos da Escola, depois desse regulamento, não ha um só apto a exercer as funcções de machinista; nem ha um só que esteja procurando habilitar-se a desempenhal-as". Se elles não estavam aptos a desempenhar as funcções de machinista foi porque systematicamente não fizeram serviços nas machinas até adquirirem a pratica e demonstrarem assim as habilitações para desempenhal-as. Os chefes não providenciaram com acerto, e principalmente não tinha havido *tempo* bastante para a reforma produzir os seus effeitos beneficos. A má vontade de certos commandantes e o eterno "laissez faire" muito ao sabor dos commodistas, deixaram aos officiaes fuzionados a liberdade de escolha no serviço a desempenhar a bordo, impedindo que adquirissem a pratica necessária da conducção das machinas. Nem se tentou approximadamente a execução do regulamento approved e mandado executar pelo Governo. Não commentaremos, como poderíamos fazel-o - por não ser o nosso proposito - todos os pontos do relatorio de 1919 com suas categoricas e exquisitas affirmações sobre o fracasso da fuzão. Confiamos muito, porém, que no seu patriotismo e dedicacão ao serviço, os officiaes brasileiros achariam energia bastante e conhecimentos precisos para evitar a triste e deprimente perspectiva do seguinte trecho desse relatorio: "O esforço prolongado que fizemos para nacionalizar o Corpo de Machinistas será perdido: a eficiencia do material só poderá ser conseguida cem **elementos estrangeiros** na direcção das machinas" (BRASIL, 1923, p. 68-69, grifo nosso)

Como percebido acima, a proposta de fusão, no fim, não foi integralmente estabelecida, sendo desfeita ainda em 1919. A verdade é que não existia uma unanimidade em torno da ideia de unificação dos quadros de maquinistas e oficiais de convés, e mesmo após a tentativa de implementação empreendida por Alexandrino, a realidade a bordo dos navios da Marinha foi que os comandantes não se mostraram interessados e nem mesmo os jovens oficiais “fusionados” não demonstraram interesse em habilitarem-se na prática das máquinas no dia a dia embarcados nos mais diversos navios a vapor. O relatório ainda aponta duas questões: a) os recém-formados oficiais fusionados, ao que parece, estavam assumindo a chefia dos departamentos de máquinas dos navios, também, no intuito de demonstrarem a suposta incompetência dos maquinistas antigos, o que gerou ainda mais conflitos e rivalidades, apontando que a visão estigmatizada sobre os antigos profissionais das máquinas ainda era muito forte; e b) o ministro que estava à frente da pasta da Marinha, em 1919, em seu relatório,

afirmou que a melhor saída para a questão problemática que envolvia a fusão seria, de forma eficiente, extinguir a proposta de unificação e contratar estrangeiros para chefiarem as máquinas dos navios de guerra a vapor. Nitidamente, a concepção deste alto oficial era que a mão de obra estrangeira era melhor, mais bem qualificada e se enquadrava perfeitamente nos requisitos elitistas presentes na Marinha do Brasil.

Diante do exposto, entendo que fica evidente a profunda diferença entre o Corpo de Maquinistas Navais e os oficiais vinculados a Escola Naval, marcada por aspectos que vão desde a origem social, passando por questões raciais, até o grau de instrução. A presente exposição teve o objetivo de debater ambos os quadros de oficiais, para abrir caminhos no transcurso da presente pesquisa, de modo a elucidar os próximos debates que proporei na dissertação, seja para revelar a inserção de negros na oficialidade da Marinha através do quadro de maquinistas ou, também, para demonstrar o abismo que separava as duas principais forças de trabalho da Marinha e de qualquer força armada, praças e oficiais. Neste caso, praças negros e oficiais brancos, aspecto que será debatido em maior profundidade no item seguinte.

2.3 – Oficiais brancos e praças negros: parâmetros raciais

Nesta parte da presente pesquisa, procurarei contribuir com os estudos que se debruçam sobre o racismo presente na Marinha de Guerra do Brasil, neste caso, dentro do período me proponho. Pensar o racismo na Marinha das primeiras décadas dos novecentos é, também, refletir sobre as lutas experienciadas por várias mulheres, homens e crianças que viveram no Pós-Abolição e que procuraram integrarem-se a sociedade frente o leque de opções que possuíam naquele contexto histórico. É evidente nas fontes/bibliografias as variadas dificuldades porque passaram filhos e netos de libertos, ventre-livres e negros livres para inserirem-se no mercado de trabalho, devido as barreiras racistas impostas que buscavam cercear a ascensão social destes grupos supracitados (MATTOS; RIOS, 2005; WEIMER, 2013).

Alguns pesquisadores estudaram as questões raciais na Marinha a partir de temas que envolveram formas de recrutamento e os dois grandes levantes ocorridos em 1910, as *Revoltas da Chibata e do Batalhão Naval* (ALMEIDA, 2009; ARIAS NETO, 2001; KRAAY, 1998; LOVE, 2012; MAESTRI FILHO, 2000; MARTINS, 1988; MOREL, 2009; MORGAN, 2014; NASCIMENTO, 2008; SAMET, 2011, SILVA, 1982), mas que ficaram adstritas ao universo do quadro de praças da Marinha. Nesta dissertação, proponho além de reafirmar o racismo sofrido pelas classes subalternas, apontar os parâmetros raciais que definiam o “lugar” de cada grupo racial na distribuição dos quadros da Força Naval, demonstrando as preferências raciais da instituição na composição de praças e oficiais.

Desta maneira, analiso o livro já apresentado nesta pesquisa: *O preconceito de raça no Brasil*, de Álvaro Bomilcar, para evidenciar o “drama das raças” (BOMILCAR, 1916, p. 10) presente na configuração dos quadros de praças e oficiais da Marinha, pois a presente obra, como nenhuma outra da época, denunciou abertamente que existiu um embate racial no interior da força que punha de um lado praças negros e, do outro, oficiais brancos; assim definindo as lógicas de servidão, exacerbação de punições e estabelecendo relações de trabalho abusivas e que guardavam as características de exploração escravagistas transportadas para o dia a dia dos navios de guerra da Marinha ainda na Primeira República. Assim diz Bomilcar (1916):

Trata-se da diferença profunda entre o oficial de marinha e o marinheiro. Se quisermos abrir os olhos e confessar o que vemos, - diz abalizado contemporaneo, - não podemos negar que o pessoal a quem a nação confia a guarda, a conservação e a utilização dos navios e das armas de guerra está dividido em dois grupos profundamente separados e deploravelmente distanciados pela diversidade de índole, de educação e de aspiração das individualidades que, respectivamente, os compõem. Um destes grupos, o menos numeroso, é constituído pela officialidade. O outro grupo, muito mais numeroso, constitui o proletario de blusa ou de farda, a gente que não tem direito a sonhar com os galões e vantagens de official. **O official nunca foi marinheiro. O marinheiro nunca poderá ser official.** Neste ponto é consideravel a diferença entre a organização do Exército e a da Armada. Nesta, **para vir a ser official, é preciso pertencer à burguezia abastada, ter dinheiro para custear a conquista do galão na Escola Naval e ser o menos mestiço ou o mais branco possível.** Isso num paiz de organização e formação essencialmente democratica! **Dahi uma primeira separação: a officialidade, constituída por gente branca e oriunda de bôas familias, ou si quizerem da aristocracia brazielira (que ridicula essa aristocracia) e a marinhagem, em geral, composta de pretos, mulatos e caboclos, em regra analphabetos,** angariados nas camadas de nossa nacionalidade, para as quaes se acredita não foi feita a constituição da Republica e que nada tem que ver com a declaração de direitos do famoso e traiçoeiro art. 72 (BOMILCAR, 1916, p. 28-29, grifos nosso).

Embora as Forças Armadas no Brasil, principalmente a partir da segunda metade dos oitocentos, fossem, ainda que de forma rudimentar, um espaço alternativo que possibilitava oportunidades de emprego e melhores condições de vida para a população escravizada e liberta, no que concerne aos limites que a questão racial impunha era nítido as restrições que as gentes negras enfrentavam, ficando reservados apenas os cargos subalternos para os tais. No dizer de E. P. Thompson, as “normas surdas” (THOMPSON, 2001, p. 235) carregadas de racismo e preconceitos sociais estabeleciam qual era o lugar social na Marinha conferido ao “descendente próximo do africano” (BOMILCAR, 1916, p. 32).

A distinção racial (o que seria hoje entendida como uma evidente segregação racial) que se fez por muito tempo na Marinha era perceptível! Um exemplo concreto da manutenção “de um *status quo* de dominação e submissão, fundamentada em preconceitos étnicos e sociais, sob o “manto” da hierarquia e da disciplina” (CASTRO, 2016, p. 41), que corroborava para naturalizar exageros nas

formas de mando, no tratamento abusivo que muitos oficiais dispensavam a marinhagem e, também, nos tipos de punição empregados por estes mesmos oficiais brancos à massa de marinheiros, pois, 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).

Prosseguindo em suas análises, Bomilcar traça o perfil do soldado e do marinheiro brasileiro que, embora provenientes do mesmo tipo racial, tem tratamento diferenciado quando comparados, pois, enquanto no Exército, o soldado “mestiço oriundo das três raças” (BOMILCAR, 1916, p. 32) é descrito como “bom, espontâneo e desinteressado” (BOMILCAR, 1916, p. 30); o marinheiro é:

(...) em sua maioria, como aquelle, o descendente próximo do africano, atrelado pela boçalidade do invazor seiscentista á gleba e ao eito de todas as torturas; ora é o rebento physionomicamente evidente do indio, esbulhado de sua humilde choça, e perseguido a tiro até as fronteiras deste paiz, que lhe pertencia, e que elle poderia e deveria continuar a possuir, em fraternal amplexo com o invasor, honrando-o, engrandecendo-se intelligentemente com elle, pelos beneficios de uma altruistica e humana civilização. **Assim, pois, o que está provado, e é patente, não é a falta de idoneidade do nosso marinheiro mas a dos seus superiores que cultuam o preconceito**, por isso que nada os vincula reciprocamente, sendo, aliaz, tão infima a connexão que, pelos laços do patriotismo e finalidade do espirito militar, deve reinar entre os membros das classes armadas, desde o almirante ao grumete, desde o marechal ao soldado. Póde verificar-se aqui e ali bôas e consoladoras excepções; mas a physionomia geral é esta: **na marinha brasileira o official e o marinheiro são entidades sem nenhum ponto de semelhança**, a não ser na tristeza com que se fitam, no horror mutuo com que se escarnecem. Identificam-se somente pela indiferença com que se saúdam, reciprocamente, e pela incompreensão do papel rude, porém nobre e effectivo, com que se fundem, entre outros povos mais felizes e mais conscientes, os elos da hierarchia militar (BOMILCAR, 1916, pp. 32-33, grifos nosso).

Como venho discutindo, os homens pertencentes às classes subalternas da Marinha estavam sob olhares que os inferiorizavam não apenas por suas origens familiares humildes, antes, também, por seu segmento racial, o que injustificadamente contrastava com a maneira como este mesmo indivíduo mestiço era tratado no Exército. Bolmicar chega a afirmar que o “soldado é tirado do mesmo meio de que provém o nosso marinheiro, é unanime este critério, que se constata no depoimento unanime dos seus mais illustrados chefes: *o soldado brasileiro é o melhor soldado do mundo!*” (BOMILCAR, 1916, p. 29). Tal afirmação consigna a ideia que de fato na Marinha a questão racial era determinante na relação entre oficiais e praças, formando duas classes que não possuíam qualquer grau de interação, a não ser aquela que se resumia a desmandos e punições.

A questão do preconceito racial era tão marcante na Marinha que, Bomilcar, ao narrar os “tempos de glória” dessa instituição nos variados conflitos que se envolveu, sustenta que:

A Marinha sempre andou arredada da comunhão nacional. Si, num dado momento histórico, foi grande, foi louvada, foi útil, taes louvores os mereceu após os dias de lucta, de pugna sangrenta em que, ante o fumo das batalhas, em torno dos canhões e das bandeiras, officiaes e marinheiros, - **raças diferentes**, - reviram o perigo commum, ao som do hymno nacional, illuminado pelos clarões tragicos da artilharia, - a ingente epopéa dos nossos destinos. Em que foi que essa fraternidade, - dentro do espirito militar, - fez periclitir a disciplina, ou afrouxar o laço severo da hierarchia? **Volvida a paz, volveu o Preconceito**; e a Marinha de novo obumbrou-se no sonho do obscurantismo, e no sonho de fallaz, supposta aristocracia, que, fatalmente, acabaria por atiral-a, como vimos, nos arrecifes das discórdias e dos levantes, mais ou menos reivindicativos (BOLMICAR, 1916, pp.37-38, grifos nosso).

Apesar de todas as experiências de unidade que a Marinha experimentou com seu contingente, em tempos de grandes batalhas, colocando ombro a ombro negros e brancos, não foi o bastante para dismantelar os pilares do racismo. Uma vez findas as guerras, o preconceito racial que dividia as guarnições e tripulações dos mais diversos navios e quartéis da Marinha permaneceu firme e ditando as regras de convívio, relações de trabalho e normas racialistas nas formas de arregimentação dos quadros de praças e oficiais. Peter M. Beattie em sua obra *Tributo de sangue: exército, honra, raça e nação no Brasil, 1864-1945*, ao abordar sobre as reivindicações trazidas pela marujada negra no levante de 1910, afirma que:

(...) Rui Barbosa negociou um acordo de paz para a Revolta da Chibata. Ele era um dos poucos líderes que afirmou a justiça das demandas dos rebeldes. Ele elogiou sua nobre restrição: “Extinguimos a escravidão sobre a raça negra, mantemos, porém, a escravidão da raça branca entre os servidores da Pátria”. Muitos dos pares de Rui Barbosa não concordariam com a sua descrição dos marinheiros como “brancos” porque a grande maioria deles era homens de cor. Charges caricaturavam a descendência africana dos rebeldes e especialmente a de seu líder sargento João Cândido. As lideranças hesitantemente cederam frente às demandas dos rebeldes apenas quando perceberam que não podiam vencê-los militarmente (BEATTIE, 2009, p. 331).

Beattie (2009) salienta que apesar da abolição escravista ter acontecido, as práticas de violência racial de brancos sobre negros era presente na Marinha, fato que desencadeou as insurreições da “marujada” nos últimos meses do ano de 1910. Diante das sérias afirmações do brasilianista em questão, não há que se duvidar do abismo sóciorracial que existiu por muito tempo entre praças e oficiais da Marinha de Guerra brasileira, que os separava e, também, colocando-os em posições antagônicas e de tensão.

É pertinente enfatizar o comparativo que Bomilcar faz sobre a inserção de não-brancos na oficialidade do Exército Brasileiro, ante a presença majoritária de brancos no oficialato da Marinha de Guerra do Brasil:

Euclides da Cunha, salientando o papel extraordinário e decisivo do general Siqueira de Menezes, na vitória e rendição definitiva de Canudos, justifica o êxito da campanha, pela excelência de um temperamento: – o general Menezes também era um jagunço pelo sangue! O mesmo, sinão maior elogio, atesta o consenso unânime do nosso Exército com relação ao ilustre mestiço-escuro marechal Olympio da Silveira. A observação, é, pois, nossa, absolutamente nossa. Reclamamos a honra da primazia, entre os publicistas, pois estamos certos sermos o primeiro que observou seriamente esta importantíssima questão. Na Marinha, que nos conste, ainda nenhuma das grandes unidades, – a não ser o “Minas Geraes” por ocasião do celebre levante – esteve sob a chefia ou commando de um escuro mestiço. Aquelle intelligente pardo, si tivesse a cultura e o preparo de um qualquer official, seria indubitavelmente, um bom professional no commando de um navio; porque, e ainda uma vez repetimol-o: para o mar e para a guerra o officio póde e deve com vantagem prescindir da belleza physica... **Mas, entre nós, só os brancos poderão aspirar o officialato** (BOMILCAR, 1916, p. 64-65, grifos nosso).

Diante do exposto, no que tange a inserção do seguimento preto-mestiço-pardo na oficialidade, é perceptível que no Exército havia uma razoável equidade racial que dificilmente foi detectada na Marinha. José Murilo de Carvalho (2005) afirma que:

De fato, o Exército da época da abolição continha grande número de negros e mulatos entre as praças, isto é, entre soldados, cabos e sargentos. Como não havia serviço militar obrigatório, as praças eram recrutadas quase à força entre a população pobre das cidades e do campo. Essa população, como acontece até hoje, era, em sua maioria, não-branca. No officialato não era rara a presença de negros e mestiços, sobretudo nos escalões inferiores (alferes, tenentes, capitães). A Guerra do Paraguai, em que tantos negros lutaram, inclusive ex-escravos, facilitara a promoção ao officialato, por mérito, de muitos graduados. Não consta que houvesse generais negros. Caboclos havia, como Floriano. Mas sob o ponto de vista racial a situação era bastante democrática, muito mais, certamente, do que a da Marinha (CARVALHO, 2005, p. 156).

As observações de Carvalho vinculam-se integralmente com a realidade descrita por Bomilcar ainda em princípios dos noventa. A Marinha do Brasil recrudesciu, segregou e cerceou o acesso de não-brancos quando se tratava do officialato, efetivamente no que se refere ao ingresso na Escola Naval, órgão formador dos oficiais que iriam, nos convéses e passadiços, comandarem os vasos de guerra que navegavam pelos mares do Brasil e do mundo.

Ao concluir a sua obra, Alvaro Bomilcar (1916) imprime assertivas convincentes a respeito do racismo no Brasil, mas atacando diretamente àquele presente na Marinha:

Si algum dia, morto e bem morto o preconceito aristocrático, baseado na ingenua concepção das brancas portuguesas, houver lugar para uma reforma radical de costumes, seguindo-se a necessaria reabilitação dos nossos melhores elementos sociaes, tão injustamente desprezados,

estamos que essa obra deve começar pela Marinha, precisamente o meio onde taes preconceitos prevaleceram com mais força (BOMILCAR, 1916, p. 95).

Para Bomilcar (1916), o preconceito racial era tão evidente na força naval que, caso ocorresse uma transformação sociocultural que erradicasse o racismo na sociedade, era necessário que se começasse primeiramente pela Marinha, o que exprime fundamentalmente o quão prejudiciais eram os mecanismos racistas utilizados pela intuição, na medida em que determinavam e naturalizavam os lugares raciais de cada grupo racial.

Ainda dissertando sobre o Exército, Bolmilcar ao relatar de suas lembranças quando assentou praça no Exército, indica como se dava a inserção dos não-brancos na Escola de formação de oficiais da época:

Na saudosa Escola Militar da Praia Vermelha, posto que o mestiço claro o – branco-brazileiro, - prevalecesse em numero, havia uma variedade de pigmentação verdadeiramente interessante. Mas ali só se apuravam as reas aptidões intellectuaes e moraes, o merito provado de cada individuo. Ao cabo de 3 ou 4 annos de curso, sob um régimen de sevêras disciplinas, estava feita a selecção, - a unica que o quadro da razão humana comporta: a dos predicados individuaes. Iam os incapazes, os indisciplinados ou vadios, engrossar as fileiras do Exercito, nas tarimbas, como praças de pret, ou obtinham a baixa do serviço indemnizando a Fazenda Nacional; e os mais dignos ascendiam, sem distincções de côr ou de casta, os ambicionados e honrosos degrãos do officialato. E é por isso que ainda temos Exercito. E é por isso, tambem, que pelo espirito democratico, o Exercito ainda é a mais legitima, a mais representativa, a mais caracteristicamente brazileira das nossas classes sociaes (BOMILCAR, 1916, p. 96-97).

Diante deste relato, os indícios de que no Exército existiu uma flexibilização quanto a variação racial dos homens que ascendiam ao oficialato são, razoavelmente, reais.

Os escritos de Alvaro Bomilcar, mais que um tratado sobre o racismo na Marinha, são um testemunho contemporâneo à época, que traz uma análise sobre a realidade racial existente naquela instituição. O autor encerra dizendo que:

Estamos num regimen, que apregôa e garante a abolição dos privilegios, essencial e constitucionalmente democratico. Mas os cursos da Escola Naval, não só pela carestia e **aristocratisação** de que se revestiram, como pelo **preconceito da cor**, - notadamente o de Marinha, - **continua a ser para a aprendizagem dos brancos e o de Aprendizes para os escuros**. Isso não é condição regulamentar, sabemos, mas é como si o fosse. **Quando mesmo um mestiço escuro tivesse bastantes meios para pagar as despezas de sua educação, o examinador, a serviço do preconceito, saberia erigir-lhe “uma barreira” nos exames de admissão á Escola Naval.** Insistimos corajosa e patrioticamente neste ponto; pois é principalmente ahi que lobbamos o recondito segredo de todos os nossos males passados, presentes, e talvez ainda futuros. Sinceramente, o nosso espirito ao conceber este trabalho e em

leval-o a cabo não teve outro intento, outro objectivo. Concordamos com a divisão observada entre os nossos modelos, que estabelecem escolas para os cursos de officiaes, nas diversas especialidades e para o curso de marinheiro, nas disciplinas respectivas. O que não podemos conceber é a permanencia da **feição aristocratica da Escola Naval, as selecções da esthetica, da cor e da fortuna, que o preconceito ali mantém, pela tolerancia e cumplicidade dos governos** (BOMILCAR, 1916, p. 98-99, grifos nosso).

A escrita de Bomilcar é contundente no que concerne em denunciar os problemas que o racismo estava causando à Marinha do Brasil, pois explicita o perfil aristocrático e racista que servia como parâmetro ao ingresso na Escola Naval, mesmo ainda nas primeiras décadas do século XX. E ainda mais, mostra que tais critérios racistas, já nos processos de ingresso na MB, demarcavam unilateralmente que para os brancos estava reservada a carreira de oficial e, para a população preta, mestiça e parda estava restrita a carreira de praça, uma classe subalterna. O historiador Robert Wagner Porto da Silva (2016) confirma esta tese ao dizer que tal contexto:

(...) denotam a condição étnico-racial vigente na Marinha no início do século XX, onde a grande concentração de não brancos nas graduações iniciais fazia com que a maioria de seu contingente militar fosse composta por negros e pardos. Esta condição gerava uma tensão interna em uma força marcada pelo caráter aristocrático de uma oficialidade branca, recém-saída de uma realidade escravista. Tensão esta que se acentuava diante das péssimas condições de trabalho e conforto oferecido aos marinheiros a bordo dos navios, bem como, dos regulamentos, tradições e simbolismos que reafirmavam uma relação de dominação e o abismo social existente entre oficiais e marinheiros. Neste contexto, em instituições tão marcadas por tradições e simbolismos, alguns destes acabam por definir posições e reforçar aspectos favoráveis a determinadas condições de dominação ou status vigentes (RANGER, 2006, p. 229). Na Marinha de Guerra Brasileira estes simbolismos têm grande relevância para a compreensão das “normas surdas” (THOMPSON, 2001, p. 235) que permeiam as relações entre oficiais e marinheiros, reforçando uma subalternidade destes indivíduos não apenas no âmbito militar, mas também na esfera social. Assegurando assim uma disciplina fundamentada em uma subalternidade social, em um ambiente constantemente tensionado, especialmente a bordo dos navios (SILVA, 2016, p. 49).

A análise de Silva alinha-se diretamente ao que se estava sendo constatado por Bomilcar, uma vez que sinaliza a condição de dominação de oficiais brancos (senhor) sobre praças não-brancos (servo), mantendo o *status quo* da herança escravista.

O relato da obra de Bomilcar que procurei analisar neste trabalho é convincente e esclarecedor, pois confirma o que pude constatar ao investigar uma série de documentações da Marinha: uma oficialidade majoritariamente composta por homens brancos, não apenas porque a população negra não tinha condições socioculturais de acessar, mas sim porque a instituição, através da Escola Naval priorizou o ingresso de rapazes brancos, deixando os cargos subalternos para os demais grupos raciais.

O meu objetivo neste capítulo foi discutir o racismo intrínseco a que a Marinha do Brasil esteve mergulhada, apesar de todos os ideais republicanos que permeavam a sociedade do princípio dos novecentos. Para isso, apresentei uma análise sobre as determinações sóciorraciais que dirigiam os processos de ingresso na Escola Naval, contrastando com o perfil social e, também, racial da Escola de Maquinistas; reforçando tais aspectos com a “quase” segregação racial que separava para brancos a carreira de oficiais e, para o seguimento preto-mestiço-pardo, a carreira de praças.

Agora, no capítulo final desta dissertação, avanço para o núcleo da pesquisa, que procurarei apontar quais foram os caminhos encontrados pela população negra para ingressar na carreira de oficiais, o que entendo como uma forma encontrada por esses homens negros de quebrarem paradigmas e conquistarem espaços em uma sociedade fortemente marcada pelo racismo.

CAPÍTULO 3 – ENTRE O PORÃO E O CONVÉS: “OFICIAIS” MAQUINISTAS NEGROS, PARADIGMAS E FORMAS DE RESISTÊNCIA

Após navegar pelos “mares da história”, nem sempre calmos, que expressaram ou trouxeram a tona a realidade racial da Marinha do Brasil que busquei discutir ao longo deste trabalho de pesquisa, tenho o intuito de atracar este navio de pesquisas historiográficas no porto que possibilitou a quebra de convicções que guardavam algumas desconfianças minhas como pesquisador.

Quando iniciei a presente pesquisa, tinha como premissa que nunca teria existido, durante o período da Pós-Abolição, homens negros no oficialato naval, sob nenhuma hipótese, visto o quadro de exclusão racial no período em tela. No entanto, ao deparar-me com diversas documentações que tive acesso no Arquivo da Marinha durante minha atividade de pesquisa, esse diálogo com as fontes levaram-me a uma mudança interpretativa, onde várias complexidades e escalas afetaram minha perspectiva inicial. Ao analisar os Livros-registros do Gabinete de Identificação d’Armada, encontrei alguns poucos pretos, pardos e mestiços que, como maquinistas navais, conquistaram, ainda que com muitas contradições já apresentadas brevemente no capítulo 2, suas patentes como oficiais da Marinha do Brasil.

Frente a esse debate, neste terceiro capítulo, objetivo refletir com um conjunto de fontes, que permitem em uma escala tipificar onde, homens não-brancos ocuparam alguns espaços dentro da Marinha que até então eram marcados apenas pela presença de brancos, como ao longo desta dissertação já foi explicitado, compreendendo estas ascensões como quebra de paradigmas e formas de resistência em que a população negra utilizou para promover sua inserção social.

3.1 – Carvão, calor e suor: o caminho para o Oficialato Naval

Após viabilizar as questões que permitiram aprofundar a percepção da realidade racial que era vivenciada na oficialidade da MB no período estudado e, também, contextualizar a presente pesquisa dentro dos preceitos racialistas que estavam em voga no final dos oitocentos e início do século XX, proponho a análise da principal fonte que utilizei para obter dados que substanciam a argumentação mais relevante deste trabalho: que apesar da segregação racial “sutilmente” empreendida pela Marinha, no sentido de cercear o ingresso de negros na Escola Naval, estes mesmos homens buscaram alternativas para tornarem-se oficiais, posição esta que lhes conferiria a oportunidade de ascensão social. E um dessas brechas no sistema excludente da Marinha foi a carreira de maquinistas navais.

Como apresentei no capítulo anterior, os indivíduos que integravam o Corpo de Maquinistas Navais eram, na sua grande maioria, de origem dos estratos mais baixos da sociedade, com pouca instrução e oriundos das classes subalternas da própria MB. Mas aqui, acrescento mais uma característica: estes homens também eram negros! Como irei demonstrar mais adiante, de todos os registros de identificação de oficiais que analisei nos Livros-registros do GIA, apenas encontrei homens classificados como negros entre aqueles que eram maquinistas. Por apresentarem este perfil social e racial, os maquinistas enfrentaram muitas dificuldades para serem reconhecidos como oficiais de fato, conforme ficou explícito quando da proposta do Almirante Alexandrino de fusão dos quadros de oficiais de convés com os “oficiais” das máquinas.

No contexto em que se enquadra a presente pesquisa, a oficialidade da Marinha estava distribuída da seguinte forma:

- a) Corpo da Armada²⁰
- b) Corpo de Engenheiros Navais²¹
- c) Corpo de Saúde²²
- d) Corpo de Comissários²³
- e) Corpo de Maquinistas²⁴

Excetuando um caso específico de um Comissário (que será explorado em futuras pesquisas), todos os indivíduos racialmente classificados como mestiços ou pardos eram oficiais maquinistas. Para os Corpos da Armada, Engenheiros Navais e Comissários, o acesso se dava pela Escola Naval, o que automaticamente bloqueava o ingresso de negros para a Marinha por este caminho. Para o Corpo de Saúde, era necessário cumprir uma série de rigorosos requisitos, dentre eles, ser doutor em Medicina ou médico, ambos os casos por alguma faculdade brasileira e, também, ser aprovado em concurso público para tal; fatos que, devido às condições de instrução da maioria indiscutível da população negra, corroboravam para impossibilitar o oficialato naval. O que restava era a carreira de maquinista, que mesmo tendo sua reconhecida importância à época para o “futuro da Marinha”, não era atrativa

²⁰ Lei nº 732, de 20 de dezembro de 1900. Reorganiza o quadro dos oficiais da Armada e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao2.html>>. Acesso em: 19 de fev. de 2019.

²¹ Decreto nº 10.685, de 14 de janeiro de 1914. Dá novo regulamento ao Corpo de Engenheiros Navaes. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/legislacao/PublicacaoSigen.action?id=419837&tipoDocumento=DEC-n&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 19 de fev. de 2019.

²² Decreto nº 7.204, de 3 de dezembro de 1908. Aprova o regulamento para o Corpo de Saude da Armada. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/legislacao/PublicacaoSigen.action?id=411803&tipoDocumento=DEC-n&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 19 de fev. de 2019.

²³ Decreto nº 11.838, de 29 de dezembro de 1915. Dá novo regulamento ao Corpo de Commissarios da Armada. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/legislacao/PublicacaoSigen.action?id=422108&tipoDocumento=DEC-n&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 19 de fev. de 2019.

²⁴ Decreto nº 7.009, de 09 de Julho de 1908. Reorganiza o Corpo de Machinistas Navaes. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7009-9-julho-1908-581675-norma-pe.html>>. Acesso em: 19 de fev. de 2019.

para boa parte dos jovens oficiais que, na verdade, preferiam “falar francês e inglês, seguir as regras de um jantar comemorativo, participar de saraus, dançar em salões, ter vasta erudição” (NASCIMENTO, 2016, p. 13) ou o “(...) commando, o brilho, das formaturas, das comissões de representação de ordem mais elevada (...)” (BRASIL, 1923, p. 60), a ter que enfrentar “o carvão, o calor e o suor” presentes em uma praça de máquinas nos navios de guerra da Marinha. Essa realidade de trabalho estava destinada as “classes mais humildes da sociedade, e não raro dos inferiores de Marinha, sem instrução adequada e sem outros conhecimentos” (BRASIL, 1923, p. 57) e, também, enfatizo, aos homens pretos, mestiços e pardos, que fica concretamente evidenciado uma permanência de elementos oriundos do período escravista brasileiro.

No intuito de apresentar as condições necessárias para ingressar na Marinha como “oficial” maquinista e, adicionalmente, levando em consideração o período em que o grupo de indivíduos estudados exerceu a profissão de maquinista; optei por expor os regulamentos que estiveram em vigor e que descreviam os critérios exigidos para a admissão no Corpo de Maquinistas Navais. Assim, os Decretos nº 6.386/1876, nº 855/1890, nº 4.417/1902 e nº 7.009/1908, regulamentavam, respectivamente, o seguinte:

Art. 16. Para ser nomeado praticante é necessário:

1º Ser brasileiro, menor de 25 e maior de 16 annos, de bom procedimento, e com aptidão physica para a vida do mar; e

2º Ter approvação da Escola de Machinistas, e pelo menos dous annos de pratica com aproveitamento nos trabalhos das officinas de machinas dos Arsenaes de Marinha. Estes requisitos serão comprovados por certidão de baptismo, attestados das autoridades competentes e por inspecção de saude.

Art. 27. Para ser nomeado praticante é necessário:

1º Ser brasileiro, menor de 25 e maior de 16 annos, ter bom procedimento e aptidão physica para a vida do mar; e

2º Ter approvação da Escola de Machinistas, e, pelo menos, dous annos de pratica, com aproveitamento, nos trabalhos das officinas dos arsenaes de marinha. Estes requisitos serão irremissivelmente comprovados por certidão de baptismo, attestados das autoridades competentes e por inspecção de saude.

Art. 4º. Para ser nomeado praticante são necessarios os seguintes requisitos:

§ 1º Ser brasileiro, menor de 19 annos e maior de 15, ter bom procedimento e aptidão physica para a vida do mar;

§ 2º Ter concluido com approvação o curso de machinas da Escola Naval, e praticado com aproveitamento nas officinas do Arsenal de Marinha, nos termos dos arts. 83 a 87 do regulamento anexo ao decreto n. 3652 de 2 do maio de 1900; e

§ 3º Esses requisitos serão irremissivelmente comprovados por certidão de baptismo, attestado das autoridades competentes e por inspecção de saude.

Art. 25. Ninguem será admittido como sub-machinista, senão com o curso completo de machinas da Escola Naval e depois de Inspeccionado de saúde pela competente Junta Medica.

Os dois regulamentos que vigoraram até os primeiros anos dos noventa, como exposto, não exigiam o ingresso na Escola Naval, o que possibilitou que muitos homens de pouca instrução, das camadas mais pobres e negros acessassem o oficialato naval através da carreira de maquinista. Ambos os regulamentos estabelecem que todos os candidatos a carreira de máquinas começaria como Praticante de máquinas e, no decorrer da carreira, poderiam galgar os cargos maiores dentro da hierarquia estabelecida para o Corpo de Maquinistas Navais. No entanto, os dois regulamentos que se seguiram e vigoraram por quase todas as duas primeiras décadas do século 20, passaram a exigir ao menos uma passagem pela Escola Naval, o que demonstra uma modificação nas formas de se acessar o oficialato maquinista. Assim, no diálogo com as fontes, sobretudo os regulamentos, destaco que por muito tempo, pelo menos até a efetiva fusão dos oficiais de convés com os oficiais das máquinas a partir de 1922 – o que resultou em um único Corpo de Oficiais da Armada, formado única e exclusivamente na Escola Naval – o perfil dos homens que compuseram o Corpo de Maquinistas Navais era àquele já elencado aqui: pobre, humilde e, também, multirracial.

Conforme demonstrado no relatório do Almirante Alexandrino Farias de Alencar (BRASIL, 1923, p. 70), entre os anos de 1914 e 1923, computavam apenas 125 oficiais maquinistas em toda a Marinha, o que sinaliza que não ocorria um fluxo de novos profissionais que ingressassem no quadro de maquinistas. Esta constatação revela que, após a inclusão da exigência do candidato ter que fazer o curso de maquinista na Escola Naval, a procura pela carreira em questão diminuiu, limitando o Corpo de Maquinistas Navais apenas naquele número de homens que já exerciam a profissão na Marinha.

Como já demonstrado em alguns parágrafos acima, na MB as opções de carreira para homens negros eram restritas às classes subalternas, ou seja, a de praças (soldados, cabos e sargentos e, mais posteriormente, como suboficial). Ser um oficial de convés (do Corpo da Armada), médico, engenheiro naval ou comissário era praticamente impossível. Restava a alternativa mais árdua e difícil, a de ser oficial maquinista e que implicava além do trabalho extenuante uma significativa estigmatização pejorativa dada sua função nos “infernais” porões dos navios da Armada. Por ser uma carreira que durante muito tempo não se exigia muita instrução ou necessidade de ingresso na Escola Naval, foi possível que alguns poucos homens pretos, mestiços e pardos conquistassem, ainda que guardadas as contradições, o status de oficial da Marinha do Brasil. Esta conquista representava uma considerável ascensão social que rompia com paradigmas e, também, constituía uma forma de resistir às imposições que a sociedade operava sobre toda a população negra.

Conforme já exposto no primeiro capítulo desta pesquisa, os Livros-registros do GIA começaram a serem elaborados a partir da fundação daquele gabinete de identificação em 1908. Atualmente, no Arquivo da Marinha existem apenas quatro livros de identificação que registraram de 1908 até 1925 os oficiais e civis assemelhados que trabalhavam na MB. Cada livro possui 250 registros, o que totaliza

algo em torno de 1000 indivíduos identificados no período supramencionado (ressalto que em muitos casos um indivíduo poderia ter 2 ou mais registros conforme a necessidade de se identificar, muitas vezes provocados por promoções ao longo da carreira ou por perda do documento de identificação). Cada página de um dos livros correspondia a um único registro de identificação. O registro estava organizado da seguinte forma:

1. Registros biográficos

- a) nome;
- b) idade;
- c) naturalidade;
- d) pai;
- e) mãe;
- f) profissão;
- g) instrução;
- h) estado (civil);
- i) endereço (residencial); e
- j) motivo (da identificação).

2. Marcas particulares, cicatrizes e tatuagens

- a) mão direita;
- b) mão esquerda; e
- c) cabeça.

3. Notas diversas (geralmente reservadas para fotos de frente e perfil);

4. Filiação morfológica e exame descritivo

- a) estatura;
- b) fronte (inclinação, altura, largura e particularidades);
- c) sobancelhas;
- d) pálpebras;
- e) nariz (raiz, dorso, base, altura, largura e particularidades);
- f) boca (tamanho, forma e particularidades);
- g) lábios;
- h) queixo;
- i) orelhas (tamanho, forma, bordas [original, superior e posterior], dobras, lóbulo, tragus, anti-tragus e particularidades);
- j) outras particularidades;
- k) cor;

- l) cabelos;
- m) barba;
- n) bigodes;
- o) olhos; e
- p) individual datiloscópica (série e seção).

5. Histórico

6. Polegar direito (impressão digital)

O exame detalhado de tais registros demonstra que havia uma preocupação em se aferir de forma minuciosa as características de cada indivíduo identificado. É possível notar que o campo destinado diretamente a configuração física dos identificados possui uma extensa relação de itens a serem preenchidos, o que evidencia a relevância que se dava a aparência dos indivíduos.

Optei por concentrar-me no Livro-registro nº 1, pois dos livros disponíveis e que estão enquadrados dentro do período de análise da presente pesquisa, é o que cobre o maior espaço de tempo, indo de 1908 até 1917, o que permite uma observação mais abrangente. Minha análise do referido livro concentrou-se em quantificar os indivíduos identificados, distribuindo-os nas categorias que revelam sua profissão/cargo ou patente, naturalidade e cor. Em um segundo momento, elaborei uma categorização de dados que permite visualizar os únicos indivíduos que foram classificados dentro do seguimento mestiço-pardo, sinalizando suas idades, datas de nascimento, filiações, profissões/cargos ou patentes, naturalidades e cores.

A seguir exponho os indivíduos que constam do livro-registro nº 1, com intuito de listar todos os homens que foram identificados pelo GIA no período de 1908 a 1917, de modo a proporcionar uma visualização nominal, de suas profissões/cargos, naturalidades e referência racial, já que mais que afirmar a maioria branca entre oficiais, é relevante possibilitar a exposição de quem eram estes homens. Saliento que nas análises que fiz do presente livro, levando em consideração que tais registros poderiam somar em cada livro 250 identificados, no livro-registro em questão foi possível encontrar 244 registros de identificação, sendo que os 6 restantes não se encontram no livro em tela, restando apenas alguns indícios das páginas que foram arrancadas:

Tabela 3: Listagem Livro registro 1 (1908-1917)

REG	NOME	PROFISSÃO/PATENTE	NATURALIDADE	COR
1	AUGUSTO CARLOS DE SOUZA E SILVA	OFFICIAL DE MARINHA	NICTHEROY	BRANCA
2	ARNALDO S. PINTO DA LUZ	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
3	MARIO VICTOR BARRETO	OFFICIAL DE MARINHA	NICTHEROY	BRANCA
4	JOÃO CARLOS DE SOUZA E SILVA	FUNCIONÁRIO PÚBLICO	BRASILEIRA	BRANCA
5	EDUARDO AUGUSTO DE BRITTO E CUNHA	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
6	AMERICO DOS REIS	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
7	HUGO DE ROURE MARIZ	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
8	FREDERICO VILLAR	OFFICIAL DE MARINHA	BRASILEIRA	BRANCA
9	EDUARDO ALBUQUERQUE FIGUEIREDO?	2º TENENTE COMISSÁRIO	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
10	CELSO RAMOS ROMERO	OFFICIAL DE MARINHA	SERGIPE	BRANCA
11	STRELINO RABELLO DE MENDONÇA	FUNCIONÁRIO PÚBLICO	SÃO PAULO	BRANCA
12	ANTONIO JULIO DE OLIVEIRA SAMPAIO	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
13	ANTONIO ALVES DA SILVA JUNIOR	CIRURGIÃO DA ARMADA	PERNAMBUCO	BRANCA
14	ALFREDO WAGNER GOMES	CAPITÃO DE CORVETA	RIO GRANDE DO SUL	BRANCA
15	JOSÉ DE AZEVEDO MAIA	COMISSÁRIO D'ARMADA	RIO GRANDE DO SUL	BRANCA
16	ANTONIO CARLOS FREIRE DE CARVALHO	OFFICIAL DE MARINHA	BAHIA	BRANCA
17	ALBERTO GUSMÃO	1º OFFICIAL?	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
18	AMPHILOQUIO REIS	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
19	JOSE LUIZ DE FRANCO LOBO	COMISSÁRIO D'ARMADA	BAHIA	BRANCA
20	IGNACIO AUGUSTO LINHARES	1º TENENTE COMISSÁRIO D'ARMADA	RIO GRANDE DO SUL	BRANCA
21	NUNO ALVARES RODRIGUES BAENA	MÉDICO	PARÁ	BRANCA
22	JULIO SOUTO MAYER	COMISSÁRIO D'ARMADA	RIO GRANDE DO NORTE	BRANCA
23	ALVARO DE SOUSA COELHO	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
24	ANTONIO VIEIRA LIMA	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
25	THIERS FLEMING	OFFICIAL DE MARINHA	MINAS GERAIS	BRANCA
26	LUCINDO PEREIRA DOS PASSOS	FUNCIONÁRIO PÚBLICO	RIO DE JANEIRO	MORENA
27	FRANCISCO MARQUES PEREIRA E SOUZA	OFFICIAL DE MARINHA	-	BRANCA
28	HORACIO NELSON DE PAULA BARROS	OFFICIAL DE MARINHA	CEARÁ	BRANCA
29	ALBERTO DOS SANTOS	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
30	NICOLAU ANTONIO SALDANHA DA MOTTA	1º TENENTE COMISSÁRIO D'ARMADA PORTUGUESA	LISBOA	BRANCA
31	ANTONIO DA COSTA RODRIGUES	CAPITAO D'ARMADA PORTUGUESA	LISBOA	BRANCA

32	JOSE JOAQUIM GOMES DE BARROS	1º TENENTE MAQUINISTA D'ARMADA PORTUGUESA	LISBOA	BRANCA
33	SEBASTIAO FERNANDES DE SOUZA	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
34	AUGUSTO FELIX DA ROSA MOREIRA	PILOTO	PORTUGAL	BRANCA MORENA
35	JENS JENSEN	PILOTO	DINARMAQUES A	BRANCA CORADA
36	PAULO GUILHERME LUIZ STEIN	PILOTO	SANTA CATARINA	BRANCA CORADA
37	RAUL DE TAUNAY	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
38	OSCAR GITAHY DE ALENCASTRO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
39	PRUDENCIO AUGUSTO SUZANO BRANDÃO	MÉDICO NAVAL	RIO DE JANEIRO	BRANCA
40	AFFONSO DE ARAUJO GONÇALVES	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
41	HUGO OROSCO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
42	JOSÉ JOAQUIM DIAS VIEIRA	ESTUDANTE	MARANHÃO	BRANCA
43	GUSTAVO WALTER	COMISSÁRIO	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
44	AUGUSTO DE QUEIROZ LOPES	PHARMACEUTICO	?	MORENA
45	BASILIO PRZEWODOWSKI	ESTUDANTE	MINAS GERAIS	BRANCA
46	ARMANDO BELFORD GUIMARÃES	OFFICIAL DE MARINHA	MARANHÃO	BRANCA
47	?	2º TENENTE COMISSÁRIO	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
48	FABIO ALVES DE VASCONCELLOS	MÉDICO	BAHIA	BRANCA
49	RENATO BRAGA	PROFESSOR DA ESCOLA DE GRUMETE	SÃO PAULO	BRANCA
50	RODOLPHO GUSTAVO DE ALVARIM COSTA	OFFICIAL DE MARINHA	BRASILEIRA	BRANCA
51	LUIZ MONTEIRO DE BARROS	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
52	ARTHUR W. SERRA BELFORT	OFFICIAL DE MARINHA	MARANHÃO	BRANCA
53	GASTÃO DUTRA BARROZO	MECANICO	MINAS GERAIS	BRANCA
54	MARIO EMILIO DE CARVALHO	OFFICIAL DE MARINHA	RIO GRANDE DO SUL	BRANCA
55	RAUL ELIPIO DALTRO	OFFICIAL DA ARMADA	BAHIA	BRANCA
56	?	2º TENENTE COMISSÁRIO	SERGIPE	BRANCA
57	AMPHILOQUIO REIS	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
58	EDUARDO PENFOLD	OFFICIAL DE MARINHA	MINAS GERAIS	BRANCA
59	JAYME ANTONIO GOMES	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
60	RAYMUNDO FREDERICO KIAPPE DA COSTA RUBIM	ALMIRANTE	CEARÁ	BRANCA
61	FREDERICO DE BARROS FALCÃO HASSELMANN	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
62	ARMANDO BELFORD GUIMARÃES	OFFICIAL DA ARMADA	MARANHÃO	BRANCA
63	ALFREDO DE SÁ RABELLO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
64	MARCELLINO VIANNA DA SILVA	FUNCIÓNÁRIO PÚBLICO	MARANHÃO	BRANCA
65	LUIZ COUTINHO FERREIRA PINTO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
66	HUMBERTO DE ARÊA LEÃO	OFFICIAL DE MARINHA	PIAUHY	BRANCA

67	JOÃO DA COSTA PINTO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
68	BENJAMIN SODRÉ	OFFICIAL DE MARINHA	CEARÁ	BRANCA
69	OSCAR RIBEIRO DE CARVALHO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
70	ALVARO AUGUSTO DE CARVALHO?	OFFICIAL DE MARINHA?	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
71	JOÃO LUIS DE CAIRO JUNIOR?	OFFICIAL DA ARMADA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
72	ANDRÉ GAUDIE LEY	2º TENENTE COMISSÁRIO	RIO DE JANEIRO	BRANCA
73	ANTONIO DE OLIVEIRA DIAS	2º TENENTE HONORÁRIO	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
74	JOÃO DE NORONHA GARCIA	2º TENENTE HONORÁRIO DA ARMADA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
75	LEOPOLDO ANTONIO RIBEIRO	2º TENENTE ENGENHEIRO MAQUINISTA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
76	?	MÉDICO DA ARMADA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
77	NELSON NORONHA DE CARVALHO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
78	RODOLPHO FISSER DA FONSECA?	OFFICIAL DE MARINHA	RIO GRANDE DO SUL	BRANCA
79	EDMUNDO JORDÃO AMORIM DO VALLE	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
80	?	OFFICIAL DE MARINHA	MARANHÃO	BRANCA
81	AGENOR SANTOS	2º TENENTE ENGENHEIRO MAQUINISTA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
82	ALVARO RODRIGUES DE VASCONCELLOS	OFFICIAL DE MARINHA	MINAS GERAIS	BRANCA
83	ANTONIO COUTINHO THOMAZ CORRÊA	OFFICIAL DE MARINHA MERCANTE	PARÁ	BRANCA
84	NEWTON GOMES BARROSO	ENGENHEIRO MAQUINISTA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
85	HAROLD REUBEN COX	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
86	JOÃO DA GAMA BENTES	2º TENENTE ENGENHEIRO MAQUINISTA	MATTO GROSSO	BRANCA
87	JOAQUIM TERRA DA COSTA	OFFICIAL DE MARINHA	BRASILEIRA	BRANCA
88	OSCAR BARBOSA LIMA	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
89	OCTAVIO SANTOS	2º TENENTE COMISSÁRIO	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
90	TANCREDO DE ALCANTARA GOMES	OFFICIAL DE MARINHA	PARANÁ	BRANCA
91	THEODORICO ALVES DE SOUSA	MACHINISTA	PERNAMBUCO	MISTIÇA
92	ANTONIO GUIMARAES	OFFICIAL DE MARINHA	SÃO PAULO	BRANCA
93	GUMERCINDO PORTUGAL LORETI	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
94	LUIZ DE ARÊA LEÃO	OFFICIAL DE MARINHA	PIAUHY	BRANCA
95	ANTONIO LEMOS?	MÉDICO DA ARMADA	ALAGOAS	BRANCA
96	FRANCISCO PINHEIRO CRUZ	DENTISTA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
97	ARMANDO DE CASTRO SILVA SEGOND	DENTISTA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
98	VALDEMIRO JOSÉ DE CARVALHO ROCHA	OFFICIAL DE MARINHA	CEARÁ	BRANCA
99	MANOEL PEREIRA LISBÔA	1º TENENTE ENGENHEIRO MACHINISTA	BAHIA	BRANCA

100	JOSÉ DE VASCONCELLOS MENDONÇA FILHO	PHARMACEUTICO DA ARMADA	ALAGOAS	BRANCA
101	EUGENIO DA ROSA RIBEIRO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
102	FABRICIO MOREIRA CALDAS	OFFICIAL DE MARINHA	PIAUHY	BRANCA
103	SYLVINO DA SILVA FREIRE	COMISSÁRIO	BAHIA	BRANCA
104	FRANCISCO NOVAES CASTELLO BRANCO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
105	?	CAPITÃO DE CORVETA	?	BRANCA
106	MANOEL GOMES DE PAIVA	CAPITÃO-TENENTE ENGENHEIRO MACHINISTA	BRASILEIRA	BRANCA
107	HAROLD ROSIERE	2º TENENTE ENGENHEIRO MACHINISTA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
108	ISAAC TAVARES DIAS PESSÔA	CAPITÃO-TENENTE ENGENHEIRO MACHINISTA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
109	AUGUSTO PACHECO ALVES DE ARAUJO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
110	JOÃO CECILIO DE OLIVEIRA	1º TENENTE ENGENHEIRO MACHINISTA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
111	JOSUÉ ANTONIO GOMES PIMENTEL	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
112	MARIO PINHEIRO COIMBRA	OFFICIAL DE MARINHA	RIO GRANDE DO SUL	BRANCA
113	FRANCISCO ESTANISLAO PRZEWODOWSKI	OFFICIAL DE MARINHA	BAHIA	BRANCA
114	JOÃO PAULO DE FARIA	1º TENENTE ENGENHEIRO MACHINISTA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA MORENA
115	ANTONIO FERNANDES DE MOREIRA?	1º TENENTE COMISSÁRIO?	BAHIA	MISTIÇA MORENA
116	ANTONIO CABRAL DE LACERDA	COMISSÁRIO DA ARMADA	DISTRICTO FEDERAL	BRANCA
117	OTAVIO FERNANDES DE FARIA MACHADO	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
118	JOAQUIM RIBAS DE FARIAS	OFFICIAL DA ARMADA	RIO GRANDE DO SUL	BRANCA
119	ZENITHILDO MAGNO DE CARVALHO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
120	OSCAR LEITE DE VASCONCELOS	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
121	MILCIADES PORTELLA FERREIRA ALVES	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
122	GUILHERME DA SILVA NUNES	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
123	SILVINO JOSÉ PITANGA DE ALMEIDA	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
124	OLAVO DE RAUJO	OFFICIAL DE MARINHA	PORTO ALEGRE	BRANCA
125	GERSON DE MACEDO SOARES	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
126	EUCLYDES DE SOUZA BRAGA	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
127	FREDERICO CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
128	DEODORO NEIVA DE FIGUEIRÊDO	OFFICIAL DE MARINHA	PARAHYBA DO NORTE	BRANCA
129	AYRES PINTO DA FONSECA COSTA	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
130	GASTÃO DE MORAES FONTOURA	OFFICIAL DE MARINHA	BRASILEIRA	BRANCA CORADA
131	PALMERIO AUGUSTO COELHO	2º TENENTE MACHINISTA	CEARÁ	BRANCA

132	ROBERTO BARRETO BRUCE	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
133	JOSÉ ESPINDOLA	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	CASTANHOS ?
134	AMILCAR MOREIRA DA SILVA	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
135	RUBEM CESAR DE OLIVEIRA	MACHINISTA	RIO GRANDE DO NORTE	MISTIÇA MORENA
136	GUILHERME DA MOTTA	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
137	AFFONSO ARANHA PARGA NINA	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
138	JOSÉ NORBERTO DE CASTRO MORAES	1º TENENTE COMISSÁRIO DA ARMADA	MINAS GERAIS	BRANCA
139	HERACLITO DA GRAÇA ARANHA	OFFICIAL DA ARMADA	MARANHÃO	BRANCA
140	JOAQUIM DE MAYA MONTEIRO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
141	ABELARDO BANDEIRA DE ALBUQUERQUE	PILOTO	PARÁ	BRANCA
142	EVONIO MARQUES	PROFESSOR	SÃO PAULO	BRANCA
143	JORGE PAES LEME	OFFICIAL DE MARINHA	?	BRANCA
144	JOÃO AVELINO DE MAGALHÃES PADILHA	INSTRUCTOR 1º TENENTE	PARAHYBA DO NORTE	BRANCA
145	LUIZ RABELLO BRAGA	2º TENENTE ENGENHEIRO MACHINISTA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
146	ANTONIO JOSÉ MADEIRA	2º TENENTE ENGENHEIRO MACHINISTA	BELÉM DO PARÁ	BRANCA
147	ANTONIO DE BRITTO PEREIRA	OFFICIAL DE MARINHA	MARANHÃO	BRANCA
148	BENTO DE BARROS MACHADO DA SILVA	CAPITÃO DE FRAGATA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
149	RAUL FERREIRA VIANNA BANDEIRA	OFFICIAL DE MARINHA	BAHIA	BRANCA
150	VICTOR DE CARVALHO E SILVA	OFFICIAL ENGENHEIRO MACHINISTA AVIADOR	BRASILEIRA	BRANCA
151	JOSÉ DE ARAUJO SANTOS	ENGENHEIRO MAQUINISTA	PARANAENSE	MORENA
152	BELISARIO DE MOURA	PILOTO AVIADOR NAVAL	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
153	FABIO DE SÁ EARP	PILOTO AVIADOR NAVAL	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
154	MANOEL DA SILVEIRA CARNEIRO	2º TENENTE ENGENHEIRO MACHINISTA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
155	WALDEMAR DE ARAUJO MOTTA	2º TENENTE DA ARMADA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
156	JOÃO DE SOUSA MENDES JUNIOR	MÉDICO	PORTUGAL	BRANCA
157	HUGO DA CUNHA MACHADO	2º TENENTE DA ARMADA	MARANHÃO	BRANCA
158	JAYME GUILHERME DUTRA DA FONSECA	ASPIRANTE DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
159	BENEDITO ERNESTO NUNES LEAL	OFFICIAL DE MARINHA	PERNAMBUCO	BRANCA
160	OCTACILIO NUNES DE ALMEIDA	OFFICIAL DE MARINHA	RIO GRANDE DO SUL	BRANCA
161	CADMO MARTINI	2º TENENTE COMISSÁRIO DA ARMADA	MARANHÃO	BRANCA
162	GUILHERME HERCULANO DE ABREU	PROFESSOR DA ESCOLA DE APRENDIZES	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
163	CARLOS FREDERICO DE NORONHA FILHO	OFFICIAL DE MARINHA	RIO GRANDE DO SUL	BRANCA
164	JOSIVALDO OSIRIS STORINO	2º TENENTE DA ARMADA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA

165	MARCELLINO JOSÉ JORGE FILHO	CAPITÃO-TENENTE DA ARMADA	SERGIPE	BRANCA
166	TALMA FREIRE DE CARVALHO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
167	JULIO CESAR MACHADO DA FONSECA	2º TENENTE PHARMACEUTICO DA ARMADA	CEARÁ	BRANCA
168	ELEAZAR TAVARES	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
169	ALFREDO MARINHO CRUZ CAMARÃO	OFFICIAL DE MARINHA	MINAS GERAIS	BRANCA
170	RAUL REIS GONÇALVES DE SOUZA	OFFICIAL DE MARINHA	PERNAMBUCO	BRANCA
171	ARMANDO FIGUEIRA TROMPOWSKY DE ALMEIDA	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
172	ROBERTO DA GAMA E SILVA	OFFICIAL DE MARINHA	PARÁ	BRANCA
173	VICTOR DE SÁ EARP	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
174	CORIOLANO MARTINS	OFFICIAL DE MARINHA	PARÁ	BRANCA
175	BRAZ DIAS DE AGUIAR	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
176	DIDIO IRATYM AFFONSO DA COSTA	OFFICIAL DO CORPO DA ARMADA	PARANÁ	BRANCA
177	HORACIO NELSON DE PAULA BARROS	OFFICIAL DE MARINHA REFORMADO	CEARÁ	BRANCA
178	THEOBALDO GONÇALVES PEREIRA	OFFICIAL DE MARINHA	PARANÁ	BRANCA
179	?	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
180	MANOEL ROBERTO DE CASTILHO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
181	SEBASTIÃO MACHADO COELHO	1º SARGENTO DO CORPO DE MARINHEIROS NAVAIS	PARAHYBA DO NORTE	BRANCA
182	JASON JOSÉ DOS SANTOS	2º SARGENTO DO CORPO DE MARINHEIROS	SERGIPE	MESTIÇA
183	PEDRO MAX FERNANDO FRONTIN	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
184	MANOEL IGNACIO BRICIO GUILHON	OFFICIAL DE MARINHA	MARANHÃO	BRANCA
185	AMERICO LEAL	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
186	ANIBAL CORREIA DE MATTOS?	OFFICIAL DE MARINHA	RIO GRANDE DO SUL	BRANCA
187	PAULINO DE AZEVEDO SOARES	ENGENHEIRO MACHINISTA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
188	ANTONIO MONTEIRO GUIMARAES?	OFFICIAL DA ARMADA	DISTRITO FEDERAL	BRANCA
189	MARIO BARCELLOS SOBRAL?	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
190	CANDIDO ALBERNAZ ALVES	CAPITÃO-TENENTE DA ARMADA	BAHIA	BRANCA
191	ORLANDO MARCONDES MACHADO	MILITAR	SÃO PAULO	BRANCA
192	FERNANDO ALMEIDA DA SILVA	OFFICIAL DA ARMADA	DISTRITO FEDERAL	BRANCA
193	MANOEL DE CASTRO ARAUJO?	FUNCIÓNÁRIO PÚBLICO	DISTRITO FEDERAL	BRANCA
194	ANIBAL DO AMARAL GAMA	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
195	AFRANIO TEIXEIRA PINTO	FUNCIÓNÁRIO PÚBLICO	RIO DE JANEIRO	BRANCA
196	CARLOS GUSMÃO	FUNCIÓNÁRIO PÚBLICO	CAPITAL FEDERAL	BRANCA

197	ANTONIO DANIEL MENDES	CAPITÃO DE CORVETA ENGENHEIRO MACHINISTA	CAPITAL FEDERAL	PARDA CLARA
198	JOSÉ DA GAMA MACHADO SERZEDELLO?	CAPITAO DE CORVETA	PARÁ	BRANCA
199	JOSÉ ALBERTO NUNES	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
200	FRANCISCO FRANKLIN DE CASTRO MENEZES	FUNCIÓNÁRIO PÚBLICO	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
201	BENICIO MOUTINHO CUNHA	OFFICIAL DE MARINHA	BAHIA	BRANCA
202	HENRIQUE FELIX DOS SANTOS	ENGENHEIRO MACHINISTA	DISTRICTO FEDERAL	BRANCA
203	JOSÉ VALENTIM DUNHAM FILHO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
204	FERNANDO MUNIZ GUIMARAES	2º TENENTE MACHINISTA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
205	MARIO LOPES YPIRANGA DOS GUARANYS	1º TENENTE DA ARMADA	RIO DE JANEIRO	BRANCA MORENA
206	ANTONIO MARIA DE CARVALHO	OFFICIAL DE MARINHA	RIO GRANDE DO SUL	BRANCA
207	RAUL HELMOLD DE SOUZA SOARES	2º TENENTE COMISSÁRIO DA ARMADA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
208	JACOB NOGUEIRA	PROFESSOR DA ESCOLA NAVAL	CEARÁ	BRANCA
209	CESAR SEABRA MONIZ	ENGENHEIRO MACHINISTA	?	BRANCA
210	EUGENIO MONIZ FREIRE	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
211	PEDRO CAVALCANTE DE ALBUQUERQUE	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
212	NELSON NORONHA DE CARVALHO	OFFICIAL DA ARMADA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
213	DURVAL DE OLIVEIRA TEIXEIRA	OFFICIAL DE MARINHA	BAHIA	BRANCA
214	ARISTIDES GALVAO BUENO	OFFICIAL DE MARINHA	SÃO PAULO	BRANCA
215	EURICO CESAR DA SILVA	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
216	CLIDENOR DE BORBOREMA	ENGENHEIRO MACHINISTA	BAHIA	BRANCA MORENA
217	JOÃO CORRÊA DIAS COSTA	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
218	RAPHAEL BRUSQUE	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
219	JOÃO CARLOS CORDEIRO DA GRAÇA	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
220	OCTAVIO PERRY	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
221	RENATO DE ALMEIDA GUILLOBEL	OFFICIAL DA ARMADA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
222	ALBERTO DURÃO COELHO	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
223	JOÃO JANUÁRIO RAMOS D'ARAÚJO	PHARMACEUTICO CIVIL	CEARÁ	BRANCA
224	JOSE MARIA MAGALHAES DE ALMEIDA	OFFICIAL DE MARINHA	MARANHÃO	BRANCA
225	CAMILLO DE ANDRADE NETTO	2º TENENTE ENGENHEIRO MACHINISTA	SÃO PAULO	BRANCA
226	JOSÉ PINTO DE MAGALHAES SIQUEIRA	FUNCIÓNÁRIO PÚBLICO	RIO DE JANEIRO	BRANCA
227	JOSÉ ALIPIO DE CARVALHO COSTALLAT	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
228	PEDRO CAETANO DUARTE NUNES	MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA

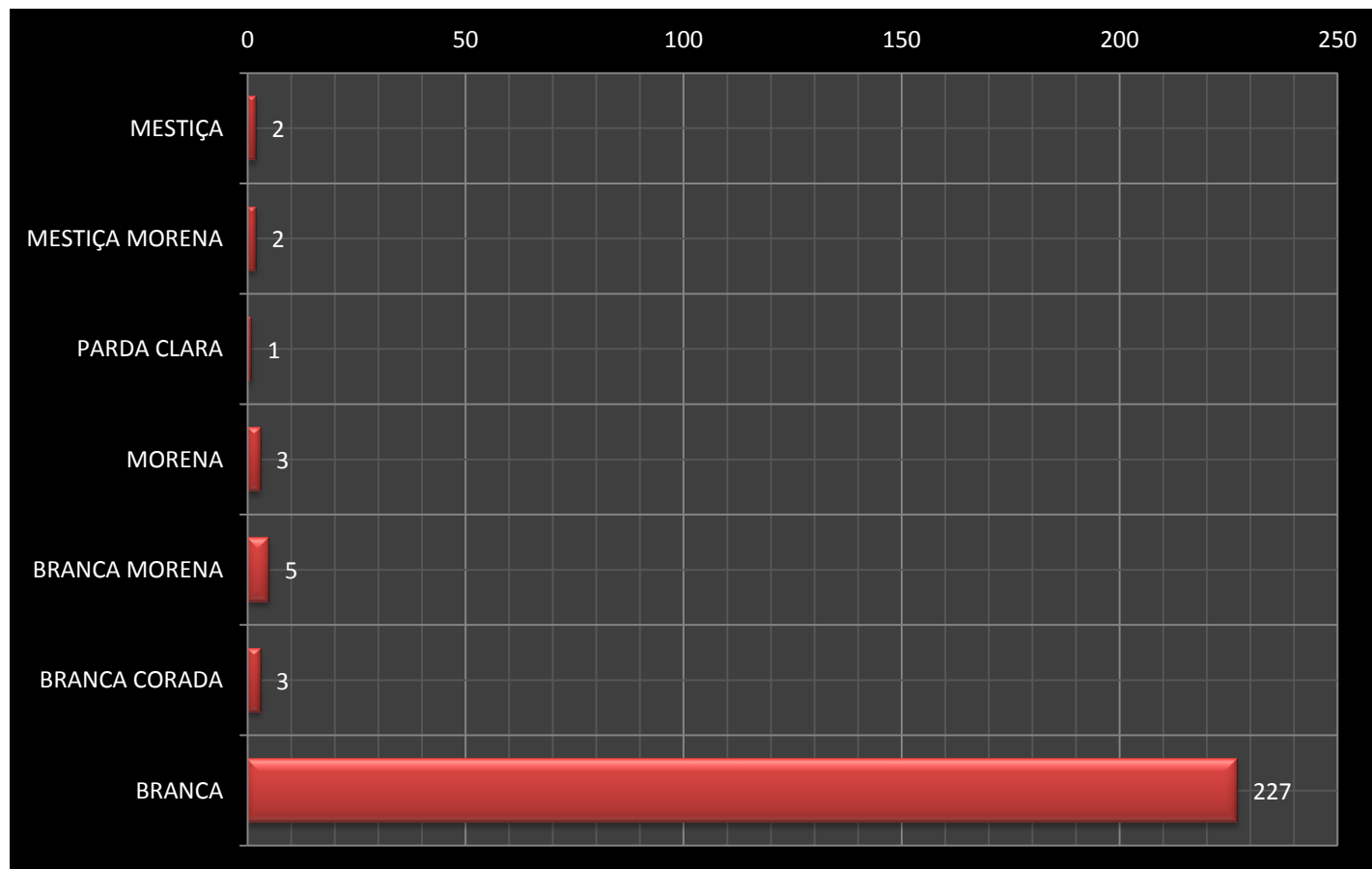
229	JOSÉ CERQUEIRA DALTRO	PHARMACEUTICO DA MARINHA	PARAHYBA DO NORTE	BRANCA
230	VIRGINIUS BRITO DE LAMARE	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
231	OCTAVIO MATHIAS COSTA	OFFICIAL DE MARINHA	SÃO PAULO	BRANCA
232	RAUL DE SAN TIAGO DANTAS	OFFICIAL DE MARINHA	PARANÁ	BRANCA
233	CICERO BERNARDINO DOS SANTOS	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
234	ALBERTO GREENHALGH BARRETO	COMISSARIO DA ARMADA	PARÁ	BRANCA
235	PEDRO PAULO DE OLIVEIRA SANTOS	OFFICIAL DE MARINHA	MARANHÃO	BRANCA
236	HOMERO DA CUNHA	FUNCIONÁRIO PÚBLICO	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
237	OLYNTHO BOGADO LEITE	FUNCIONÁRIO PÚBLICO	RIO DE JANEIRO	BRANCA
238	FILETO FERREIRA DA SILVA SANTOS	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA MORENA
239	MARIO DA CUNHA GODINHO	OFFICIAL DE MARINHA	RIO DE JANEIRO	BRANCA
240	JOSÉ CARNEIRO DE BARROS E AZEVEDO	FUNCIONÁRIO PÚBLICO	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
241	JOÃO BAPTISTA DA SILVA FERREIRA	FUNCIONÁRIO PÚBLICO	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
242	HEITOR VARADY	OFFICIAL DE MARINHA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA
243	JULIO BARRETO LEITE	OFFICIAL DE MARINHA	RIO GRANDE DO SUL	BRANCA
244	JOSÉ MARIA NEIVA	CORPO DA ARMADA	CAPITAL FEDERAL	BRANCA

Fonte: Livro Registro 1

Nas análises que fiz do livro-registro nº 1, que resultaram na tabela acima listada, foi possível detectar a presença de muitos indivíduos que eram advindos de famílias pertencentes às classes mais abastadas da sociedade do contexto em questão, o que comprova que mesmo já na República, a Marinha não deixou de contar entre os homens que enfileiravam o quadro de oficiais de mesmo padrão elitista que marcou a instituição durante todo o Império. Devido as limitações que uma dissertação de mestrado impõe, uma análise mais aprofundada de tais famílias, suas redes de interação e as questões que envolviam a escolha destes rapazes pela carreira da Marinha serão tratadas em pesquisas posteriores.

Para demonstrar as diferenças quantitativas em número e em grau de porcentagem, desenvolvi alguns esquemas e gráficos que permitem visualizar as discrepâncias raciais na constituição da oficialidade da MB nas primeiras décadas do século XX, conforme abaixo discriminados na Figura 9:

Figura 9: Gráfico 1: Distribuição racial livro 1 (1908-1917)



Fonte: DPHDM, GIA, OF, L1, 1908, adaptado pelo autor, 2019.

Ante ao exposto, é perceptível a maioria branca entre aqueles que compunham a oficialidade da Marinha. Aqui, entendo ser relevante discutir as categorias utilizadas pelos identificadores para classificar racialmente cada indivíduo. Especificamente as categorias “mestiça”, “mestiça morena”, “parda clara” e “morena” foram, nas fontes deste trabalho, utilizadas para designarem todos os homens negros (categoria racial que abriga em si todo o conjunto de não-brancos). Conforme salienta Antonio S. A. Guimarães a “cor” não é uma categoria objetiva, cor é uma categoria racial, pois quando se classificam as pessoas como negros, mulatos ou pardos é a ideia de raça que orienta essa forma de classificação” (GUIMARÃES, 2003, p. 103-104), portanto, era o racismo que conduzia os profissionais que trabalhavam no GIA, no momento da classificação, diferenciando racialmente cada indivíduo através da observação que se fazia da cor de cada um.

No entanto, não é razoável tratar de todas essas categorias raciais apenas de forma direta e objetiva. Entendo ser necessário assinalar suas ambiguidades e fluidez quando são operacionalizadas fora de um contexto formal e pragmático como era o processo de identificação na MB. Embora,

também, é possível perceber essas mesmas flutuações de significados de tais léxicos raciais em órgãos como o GIA.

Os significantes semânticos de cor (raciais) mestiço (a), pardo (a) e moreno (a), muitas vezes, poderiam ser apropriados para classificar uma mesma pessoa por parte dos identificadores do GIA, logicamente que estou descartando a possibilidade de autodeclaração racial, já que se trata de um processo de identificação objetivo. Mas, se transportar tais categorias para o cotidiano desses homens que estavam sendo identificados, provavelmente, depararia com diferentes mecanismos de manejo de tais classificações raciais. Por exemplo, a categoria mestiço pode ser utilizada para designar um indivíduo que ora é pardo, ora é preto e, até mesmo, moreno. No Brasil, diferente do sistema taxonômico de classificação racial estadunidense que é objetivo, a ambiguidade de tais categorias semânticas raciais é característico.

Porém, saliento que para o caso específico desta pesquisa, percebe-se que a metodologia praticada pelos identificadores do GIA é objetiva no sentido de diferenciar o máximo possível os tipos raciais, até mesmo entre os classificados como brancos, pode ser verificada a intenção de distinguir “brancos” de “brancos corados” e “brancos morenos”, ou seja, é incontestável a disciplina empregada no sistema de identificação da Marinha para o aspecto da raça.

Com relação ao termo pardo (a), existem variadas formas de significação que se distinguem conforme a análise que se pretende fazer. Conforme salientou Rodrigo de Azevedo Weimer (2013):

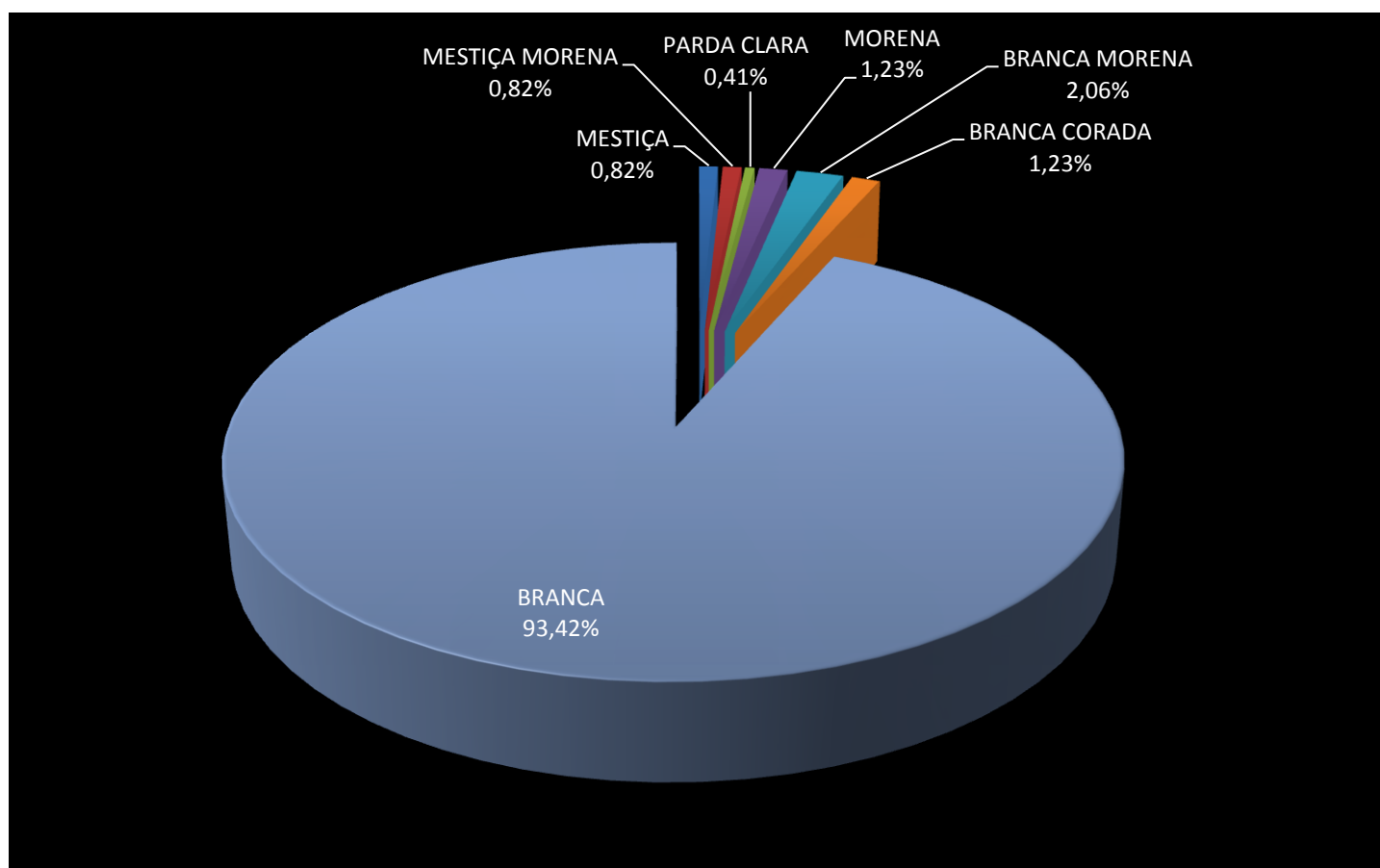
Retomando os argumentos de Mattos, que em breve apresentarei, a categoria ‘pardos’ implicava em um distanciamento em relação à escravidão. Sendo assim, o autor substancializou empírica e teoricamente o argumento freyriano. Sílvia Lara assinalou a “flutuação de significados para palavras que apontam critérios classificatórios baseados na cor e na mestiçagem”. Para a autora, que também encontrou situações de ambiguidade em que uma mesma pessoa era qualificada com “cores” distintas, as categorias eram operacionalizadas no sentido de estabelecer fronteiras entre o cativo e a liberdade no século XVIII (Lara, 2007, p. 143-144). Hebe Maria Mattos, por sua vez, questionou o uso sem problematizações da noção de ‘pardo’. Em consonância com a argumentação central de seu livro, esse qualificativo foi visto como uma forma de aproximar-se de experiências de liberdade. Na medida em que essa categoria registrava “uma diferenciação social, variável conforme o caso, na condição mais geral de não-branco”, era um significante que “sintetizava, como nenhum outro, a conjunção entre classificação racial e social no mundo escravista” (Mattos, 1998, p. 30) (WEIMER, 2013, p. 144).

A categoria pardo (a) é o léxico racial que tem mais a ver com o status social que uma condição apenas racializada de um indivíduo, embora seu uso seja indissociável da tez da pele, de estereótipos racializantes e, por assim dizer, do racismo brasileiro. Se o objetivo é compreender os usos e aplicações da categoria em questão durante o Império, entende-se que possuía a conotação de

afastamento da condição de escravo (forro ou liberto). Em outra perspectiva, o termo seria utilizado para positivar (ou pelo menos essa seria a intenção) um indivíduo outrora classificado como mestiço ou preto ou moreno, caso houvesse ascendido socialmente.

No gráfico a seguir (Figura 10), procurei reunir em dados percentuais a distribuição racial da oficialidade da Marinha a fim de elucidar a disparidade existente no contingente de oficiais da instituição, apontando de forma exata a percentagem de cada grupo racial:

Figura 10: Gráfico 2 – Porcentagem grupo



Fonte: DPHDM, GIA, OF, L1, 1908.

Desta forma, o gráfico acima possibilitou inferir que quase 97% dos identificados no Livro-registro nº 1 do GIA eram brancos e apenas cerca de 3% eram “mestiços”, “pardos” e “morenos”, o que significa afirmar que a manutenção da maioria branca no quadro de oficiais da Marinha foi estendida já no período republicano e pós-abolicionista, reforçando ainda mais as discrepâncias sociais em vista da população negra que continuava a ocupar a subalternidade na sociedade.

No quadro a seguir, categorizei os oficiais identificados no livro-registro nº 1 de acordo com as informações da naturalidade de cada um, separando por estado ou por país, visto que em alguns casos foram feitas a indicação de qual país havia nascido um determinado indivíduo:

Figura 11: Gráfico 3 - DISTRIBUIÇÃO POR ESTADO/PAÍS LIVRO Nº 1 (1908-1917)

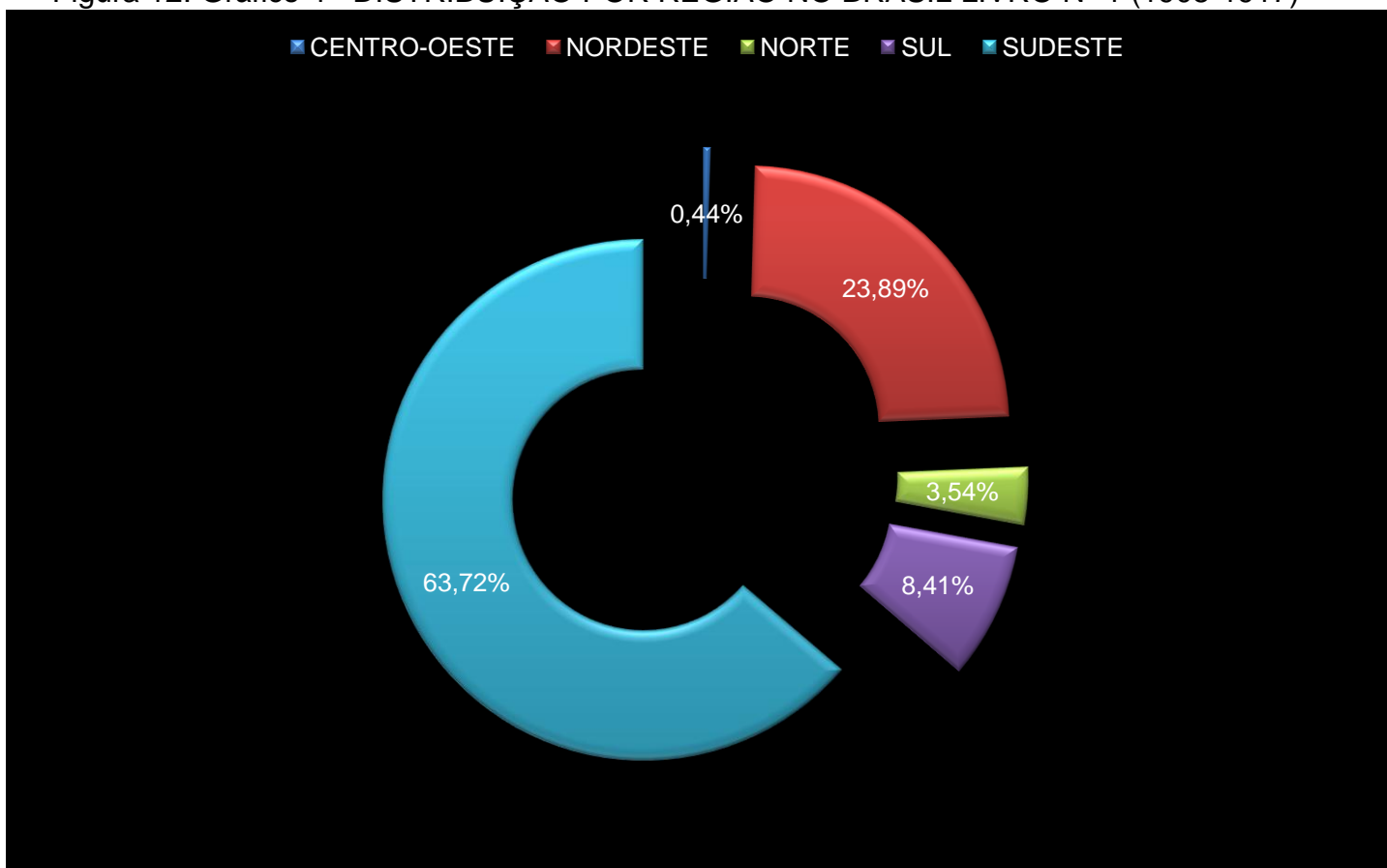


Fonte: DPHDM, GIA, OF, L1, 1908.

De acordo com as informações acima, no período de 1908 a 1917, os oficiais da Marinha eram majoritariamente naturais do Rio de Janeiro, aparecendo em segunda escala os que eram nascidos em alguns estados do nordeste e, também, no Rio Grande do Sul. Outro fato relevante é a presença de alguns estrangeiros, na sua maioria de origem portuguesa, o que permite identificar a permanência, ainda que em menor grau, da preferência por uma mão de obra importada, que foi uma característica marcante na MB durante o período imperial.

Para uma maior compreensão da origem dos indivíduos que ingressavam na carreira de oficial na Marinha do Brasil, elaborei, também, um gráfico que organiza a distribuição destes homens por região:

Figura 12: Gráfico 4 - DISTRIBUIÇÃO POR REGIÃO NO BRASIL LIVRO Nº 1 (1908-1917)



Fonte: DPHDM, GIA, OF, L1, 1908.

Diante do exposto, fica perceptível que estava concentrado na região sudeste a grande maioria dos oficiais pertencentes a MB, tendo o nordeste como a segunda região que mais possuía homens que enfileiravam a oficialidade naval. Segundo José Murilo de Carvalho (2006), ao analisar onde se concentrava o contingente do Exército, a Marinha tinha suas tripulações alocadas em grande parte no Rio de Janeiro, por ser a capital do país e, portanto, região geográfica estratégica. Nesse sentido:

Tal distribuição de forças afetava também o recrutamento de oficiais. Se grande parte deles era composta de filhos de militares, é natural que maior número proviesse de onde havia mais militares (...). Fica claro que a origem geográfica dos oficiais era determinada pela localização das tropas. Constitui exceção, que exige explicação diferente, o grande número de oficiais provenientes do Nordeste. Para a política republicana, o mais importante era a quase total

ausência de paulistas e mineiros entre a liderança militar. O divórcio entre o Exército e as elites civis se via agravado pela distância entre a força e os dois estados líderes da política republicana (CARVALHO, 2006, p. 32-33).

Segundo Carvalho (2006), a concentração de origem dos oficiais do Exército e, neste caso também da Marinha, primeiramente, era explicada pelo número expressivo dos contingentes que estavam alocados numa determinada região, para a Marinha, como vimos, na região sudeste, majoritariamente, no estado do Rio de Janeiro. Em segundo lugar, a justificativa para a presença considerável de oficiais da Marinha naturais da região nordeste, pode ser explicada pelo aspecto político, uma vez que o estado republicano daqueles dias priorizava que as lideranças militares não fossem ocupadas por paulistas ou mineiros, já que representavam uma ameaça por serem as duas principais forças políticas. No caso do Rio Grande do Sul, o número significativo deve-se ao fato da fronteira viva entre o Uruguai e a Argentina.

Retornando às questões de inserção de negros na carreira de oficiais da Marinha, convém expor os únicos casos que foram possíveis de serem detectados durante o exame que fiz nos registros do livro nº 1. No entanto, entendo ser necessário explicar algumas questões: a) ao contrário do que fiz na tabela nº 1, onde procurei apenas expor algumas informações de cada indivíduo identificado, mais por uma questão de espaço na presente pesquisa, na tabela a seguir, explicitarei mais dados de cada oficial, de modo a proporcionar uma visualização de outras características de seus perfis; e b) na presente exposição, inseri também dois casos de oficiais que eram negros, no entanto, não eram profissionais de máquinas, antes um era Comissário da Armada e, o outro, um sargento pertencente ao Corpo de Marinheiros. Estes dois indivíduos foram encontrados no livro em questão, no caso do sargento, não se sabe por que estava identificado entre os oficiais, tendo em vista tratar-se de uma praça e ao investigar a sua carreira não encontrei nenhum indício que tivesse, em algum momento, alcançado o posto de oficial. Mas, para fins de constatação dos mecanismos de classificação racial utilizados pelos identificadores do GIA, julguei útil incluí-lo, também, na tabela 4 a seguir:

Tabela 4: Mecanismos de classificação racial utilizados pelos identificadores do GIA

NOME	ID	NASC	FILIAÇÃO	PROFISSÃO/ PATENTE	INS	NAT	ESTADO	COR
THEODORICO ALVES DE SOUSA	27	01/07/1888	MANOEL PEDRO DE SOUSA CLEMENTINA ALVES DE SOUSA	MACHINISTA	SIM	PERNAMBUCO	CASADO	MISTIÇA
ANTONIO FERNANDES DE OLIVEIRA	46	01/03/1870	MANOEL FRANCISCO DE OLIVEIRA MARGARIDA MARIA DE OLIVEIRA	1º TENENTE COMISSÁRIO	SIM	BAHIA	CASADO	MISTIÇA MORENA
RUBEM CESAR DE OLIVEIRA	28	19/06/1888	ANTONIO CEGAR DE OLIVEIRA GESUINA MARIA DE OLIVEIRA	MACHINISTA	SIM	RIO GRANDE DO NORTE	CASADO	MISTIÇA MORENA
JASON JOSÉ DOS SANTOS	25	11/06/1892	ATHANAZIO JOSÉ DOS SANTOS AMELIA ARAUJO DOS SANTOS?	2º SARGENTO DO CORPO DE MARINHEIROS	SIM	SERCIPE	SOLTEIRO	MISTIÇA
ANTONIO DANIEL MENDES	46	20/09/1871	ANTONIO DANIEL MENDES LIBERATA MARIA MENDES	CAPITÃO DE CORVETA ENGENHEIRO MACHINISTA	SIM	CAPITAL FEDERAL	CASADO	PARDA CLARA

Fonte: DPHDM, GIA, OF, L1, 1908.

A presente tabela aponta algumas informações pertinentes, por exemplo, que a maioria era natural do nordeste do país, casados, com algum tipo de instrução e nascidos após a abolição. No caso específico, apenas um indivíduo era natural do Rio de Janeiro, o que pode significar que as maiorias dos cariocas estavam alocados nas carreiras de maiores prestígios na Marinha (Corpo da Armada, Comissários, Corpo de Saúde e Engenheiros), enquanto que os únicos homens negros que conquistaram o oficialato eram em maior número nordestinos e maquinistas.

Outro aspecto relevante são as gradações raciais intimamente ligadas ao cargo que determinado indivíduo ocupava na Marinha, visto que o único caso que sinaliza que um negro possuía um posto de oficial superior (capitão de corveta) o mesmo foi racialmente classificado como de cor “parda clara”, enquanto que todos os outros são classificados como “mestiça”. Como já foi discutida nesta dissertação, a categoria “parda” foi utilizada por muito tempo para diferenciar socialmente um indivíduo – que poderia ser designado em outras circunstâncias como “mestiço”, “moreno” ou até mesmo “preto” –, mas neste caso em questão para salientar sua ascensão social, visto que se tratava de oficial superior da Marinha.

Dos 244 registros analisados, apenas 5 deles foram classificados como “mestiços” ou “pardo”, levando em consideração que um deles estava ali registrado por um possível equívoco do identificador, visto se tratar de um praça, ficamos com 4 homens, dentro do período de 1908 a 1917, que eram negros e oficiais da Marinha. Dos 4 indivíduos, 3 eram pertencentes ao Corpo de Maquinistas Navais, o que sinaliza que estes homens encontraram uma alternativa para conquistarem o sonho de

envergarem um galão de oficial da Marinha do Brasil. Se a MB possuía um padrão racista e elitista para o acesso à Escola Naval, estes indivíduos enxergaram um outro caminho que os possibilitariam tornarem-se oficiais da Marinha e este caminho era por meio do “carvão, calor e suor” presente nas praças de máquinas dos navios a vapor.

Um aspecto relevante que emerge a partir da análise da tabela acima é que o único caso de um oficial classificado como pardo é aquele que, objetivamente, possui a maior patente entre os 5 indivíduos. Este dado torna-se expressivo à medida que corrobora com a perspectiva que tal taxonomia sócio racial era empregada a um indivíduo (que poderia ser identificado como mestiço preto ou moreno) que alcançava um status social que o diferenciava dos seus pares raciais, subjugando os obstáculos cromáticos que poderiam o relegar a subalternidade.

Por qual razão o Almirante Alexandrino em seu relatório de 1923, ao se reportar ao presidente da república, narrou diversas situações em que ficou provada a grande resistência encontrada entre os oficiais de convés (oriundos da Escola Naval) e, também, do alto comando da Marinha, em assimilar a necessidade de fusão dos maquinistas ao Corpo da Armada? E mais, por qual motivo estes mesmos homens que trabalhavam nas máquinas viam-se diante de uma série de restrições para acessar a praça d’armas, para fazer suas refeições diárias? A resposta para essas indagações está no racismo, no preconceito racial e social que caracterizava a instituição. Na Marinha, ao negro e pobre estava reservada a carreira de praça, por mais que pertencer a esta classe representasse minimamente uma ascensão social, era um lugar subalterno, que reproduzia a realidade de toda a sociedade brasileira.

Em seguida, exponho as fichas de identificação referentes a cada um dos 5 indivíduos classificados como mestiços ou pardos, no intuito de se visualizar a partir das fotos disponíveis as contradições nos critérios de observação cromática que os identificadores se apropriaram para diferenciar os identificados, conforme podemos observar na Figura 13 que está em tamanho próximo ao original:

Figura 13: Registro nº 95

95

GABINETE DE IDENTIFICAÇÃO D'ARMADA

Registro N. 95

Nome *Theodoros Alves de Sousa*
 Idade *27 annos* (1.º janh. 1888) Naturalidade *Estad. de Pernambuco*
 Pai *Mmanuel Pedro de Sousa* Mãe *Charmantina*
Alves de Sousa Profissão *Machinista-off. de Mar.*
 Instrução *esim* Estado *basada* Residência *Comman.*
dada Coutinho N.º 3.
 Motivo *Escpantare amarelo*


MARCAS PARTICULARES, CICATRIZES E TATUAGENS

Mão direita *Nada tem*

Mão esquerda *Bic. na face palmar do indicador, ao nivel da metacarpo-phalange*


Cabeça *Grande e c. profunda no lado esquerdo do pescoço n.º 1.º sub-mascillato*

NOTAS DIVERSAS



1893

Filiação morphologica e exame descriptivo

Estatura 1.ª <i>65 cent</i>	Tamanho <i>medio</i>
Inclinação <i>p. positivo</i>	Forma
Altura <i>grande</i>	Original <i>peq.</i>
Largura <i>grande</i>	Bordas <i>Superior peq.</i>
Particularidades	Posterior <i>media</i>
Sobrancelhas <i>obliz. int.</i>	Orelhas
Palpebras <i>descobertas</i>	Debras
Raiz <i>peq.</i>	Lobulo <i>adherent</i>
Dorso <i>g. recto</i>	Tragus <i>formado</i>
Base <i>horizontal</i>	Anti-tragus <i>obliz. sup.</i>
Nariz...	Outras par.
Altura <i>media</i>	
Largura <i>media</i>	
Particularidades	Côr <i>ruizos</i>
Tamanho <i>medio</i>	Cabelos <i>curtos</i>
Forma <i>fehada</i>	Barba <i>rapada</i>
Particularidades	Bigodes <i>e cantanhos</i>
Labios <i>g. espessos</i>	Olhos <i>e cantanhos</i>
Queixo <i>vertical</i>	INDIVIDUAL DACTYLOSCOPIA
	Serie <i>63553</i> Servico <i>72222</i>

HISTORICO

Identificado em 1.º Abril de 1916. recebeu a carteira de identidade n.º 2183 em 7-4-1916
Recebeu novo de carteira de identidade em substituição da de dub. off. p. da
de official da Armada

Vol. no reg. n.º 660 155

FOLLEGAO DIREITO




Figura 14: Registro nº 121

GABINETE DE IDENTIFICAÇÃO D'ARMADA

Registro N. 121

Rodrigues R. C.

Nome Antonio Durand de Sá
Idade 46 anos / 18 de maio 1870
Pae Manoel Fernandes de Sá
Mãe Mariana de Sá
Instrução Analfabeto
Estado Casado
Profissão 1º Tenente
Residência Recife
Motivo Espontaneamente

Naturalidade Estado de Bahia

Filiação morfológica e exame descritivo


<p>Estatura 1.65 1/2</p> <p>Inclinação int</p> <p>Altura Média</p> <p>Largura "</p> <p>Particularidades</p>	<p>Tamanho Grande</p> <p>Forma</p> <p>Bordas: Original Superior Posterior</p>
<p>Sobrancelhas oblq int</p> <p>Palpebras p cob</p> <p>Raiz peg</p> <p>Dorso recto</p> <p>Base p hev</p>	<p>Orelhas</p> <p>Dobras</p> <p>Lobulo adh</p> <p>Tragus truncado</p> <p>Anti-tragus oblq</p> <p>Particularidades</p>
<p>Nariz:</p> <p>Altura Média</p> <p>Largura peg</p> <p>Particularidades</p>	<p>Outras particularidades</p>
<p>Bocca:</p> <p>Tamanho Média</p> <p>Forma Fech</p> <p>Particularidades</p>	<p>Côr Melão Merica</p> <p>Cabellos Grises /</p> <p>Barba feita</p> <p>Bigodes raspados</p> <p>Olhos Castanhos Superiores Castanhos</p>
<p>Lábios p. esp. m.</p> <p>Queixo Vert</p>	<p style="text-align: center; font-size: x-small;">INDIVIDUAL DACTYLOSCÓPICA</p> <p>Serie 63113 Seção 1112</p>

MARCAS PARTICULARES, CICATRIZES E TATUAGENS

Mão direita: nada tem
 Mão esquerda: nada tem

Cabeça: no frontal tem uma cic. por ferimento, por cima da cabeça superior direita tem um stig. escuro

NOTAS DIVERSAS




2ª má. C. H. nº 2.875

HISTORICO

Identificado em 5 Outubro de 1916. Espontaneamente recebeu a Carteira 2.875 em 6 de Outubro de 1916. Para obter licença de carteira compareceu em 29-4-93, como Cap. 1ª Brigada Inten. deute Regal. de Reserva de 1ª classe. (M. D.) Expedido-se a 23 má. de Carta de Identidade, em 27/5/93. M. D. M. D.

Segue ref 90008



POLLEGAR DIREITO

Figura 15: Registro nº 141


141

GABINETE DE IDENTIFICAÇÃO D'ARMADA

Registro N. 141

Rodrigues A. C.

<p>Nome <i>Rubens Oscar de Oliveira</i></p> <p>Idade <i>25 anos</i> / <i>19 de Junho</i> 1888 Naturalidade <i>Rio Grande do Norte</i></p> <p>Pai <i>Antônio Cesar de Oliveira</i> Mãe <i>Gerônimo de Oliveira</i></p> <p>Instrução <i>Ens. n.º 63</i> Estado <i>Coarado</i> Profissão <i>Machinista</i> Residência <i>Rua Nova S. Luis</i></p> <p>Motivo <i>Ens. Machinista</i></p> <p style="text-align: center;">MARCAS PARTICULARES, CICATRIZES E TATUAGENS</p> <p>Não direita <i>No medio da região pharyngeal existe um canal</i></p> <p>Não esquerda <i>No osso da região do ultimo pharynx tem um canal</i></p> <p>Cabeça <i>Na calca de arco de superior tem a guarda tem um canal</i></p> <p style="text-align: center;">NOTAS DIVERSAS</p>	<p style="text-align: center;">Filiação morphologica e exame descritivo</p> <p>Estatura <i>1.60</i></p> <p>Inclinação <i>fug</i></p> <p>Altura <i>grande</i></p> <p>Largura</p> <p>Particularidades</p> <p>Sobrancelhas <i>lev oblq int</i></p> <p>Palpebras <i>p ant</i></p> <p>Raiz <i>fug</i></p> <p>Dorso <i>rect</i></p> <p>Base <i>hoi</i></p> <p>Nariz...</p> <p>Altura <i>grande</i></p> <p>Largura</p> <p>Particularidades</p> <p>Tamanho <i>medio</i></p> <p>Bocca... Forma <i>fug</i></p> <p>Particularidades</p> <p>Labios <i>expans</i></p> <p>Queixo <i>lev fug</i></p> <p>Tamanho <i>grande</i></p> <p>Forma <i>Origmatacunin</i></p> <p>Bordas... Superior <i>(medic)</i></p> <p>Posterior <i>fug</i></p> <p>Orelhas</p> <p>Dobras</p> <p>Lobulo <i>adh</i></p> <p>Tragus <i>altus</i></p> <p>Anti-tragus <i>oblq</i></p> <p>Particularidades</p> <p>Outras particularidades</p> <p>Côr <i>(Mentis) (marrom)</i></p> <p>Cabelos <i>curtos</i></p> <p>Barba <i>finta</i></p> <p>Bigodes <i>curtos (Pau)</i></p> <p>Olhos <i>curtos</i></p> <p>Replicas <i>curtos</i></p> <p style="text-align: center;">INDIVIDUAL DACTYLOSCOPICA</p> <p>Serie <i>23741</i> Seção <i>2222</i></p>
--	--



2.ª via

HISTORICO

Identificado em 24 Outubro de 1916 recebeu a Carteira 3007 em 24 de Outubro de 1916

empresario neste estado como Capitão. Veniu para a Bahia de S. Vicente em 18 de Junho de 1885. Abente

Corpeduase na 2.ª via de cartesia (n.º 3007 em 20-6-21. (P. 11)

1.º Prêmio de 1.ª classe de 31/8/45, foi promovido ao

Corpo de oficiais de 1.ª classe em 1.º de Maio de 1907

Quinto (sem exatidão), por merecimento e Capitão no 3007

de 1.º de Junho de 1910 (Decreto n.º 1.122-J) del 33745. Letras "h" POLLEGAR DIREITO

1.º de Junho de 1910 (Do cap. de reserva da Reserva

de 1.º de Junho de 1910, na presença de Eusebio da Base de

Com. da Fort. do Matão. Del. 41.45. Letras "h" (1.º de Junho)




Figura 16: Registro nº 188


188

GABINETE DE IDENTIFICAÇÃO D'ARMADA

Registro N. 188

Rodrigues H. C.

<p>Nome <i>Jason José dos Santos</i></p> <p>Idade <i>25 anos - 11 Junho 1912</i> Naturalidade <i>Sergipe</i></p> <p>Pai <i>Althayra José dos Santos</i> Mãe <i>Amélia Maria</i></p> <p>Instrução <i>17.</i> Profissão <i>Sargento d. C. - Brancos</i></p> <p>Motivo <i>2. Sargento substit. em 1.º - Comun. d. S. P.</i></p>		<p>Filiação morfológica e exame descritivo</p>	
<p>MARCAS PARTICULARES, CICATRIZES E TATUAGENS</p> <p>Mão direita <i>Nada tem</i></p> <p>Mão esquerda <i>Na aurícula face superior de altura phalangia para shade superior tem uma cicatriz e laço</i></p> <p>Cabeça <i>Nada tem</i></p>		<p>Estatura 1.ª <i>1.64</i></p> <p>Inclinação <i>frontal</i></p> <p>Altura <i>grande</i></p> <p>Largura <i>grande</i></p> <p>Particularidades</p> <p>Sobrancelhas <i>pequenas e abrigadas</i></p> <p>Palpebras <i>pequenas e abertas</i></p> <p>Raiz <i>mediana</i></p> <p>Dorso <i>curvado</i></p> <p>Base <i>levantada</i></p> <p>Nariz... Altura <i>pequena</i> Largura <i>grande</i> Particularidades</p> <p>Boca... Forma <i>fechada</i> Particularidades</p> <p>Lábios <i>pequenos e espessos</i></p> <p>Queixo <i>em forma de U</i></p>	<p>Tamanho <i>grande</i></p> <p>Forma</p> <p>Bordas... Original <i>castanho</i> Superior <i>pequena</i> Posterior <i>pequena</i></p> <p>Orelhas</p> <p>Dobras</p> <p>Lobulo <i>adherent</i></p> <p>Tragus <i>pequeno e alho</i></p> <p>Anti-tragus <i>abrigado</i></p> <p>Particularidades</p> <p>Outras particularidades</p> <p>Cór <i>castanho</i> Cabellos <i>castanhos</i> Barba <i>faltos</i></p> <p>Bigodes <i>pequenos</i></p> <p>Olhos <i>castanhos</i> superior <i>abrigados</i> castanhos</p>
<p>NOTAS DIVERSAS</p>		<p style="text-align: center;">INDIVIDUAL DACTYLOSCOPICA</p> <p>Serie <i>E 9334</i> Secção <i>J 2222</i></p>	



HISTORICO

Identificado em 26 de outubro de 1912, no 1.º Batalhão de Armas de Guerra, no 1.º Regimento de Armas de Guerra, em 1.º de Janeiro de 1912. Nada consta no seu respectivo na Polícia. Off. N.º 6188 a 6204 e 6237 a 6248 de 6 de Junho de 1914. Promovido a Sargento em 1.º de Janeiro de 1915, para servir a carteira número 12 de Janeiro de 1915. Esta mesma data da defesa militar e a obtenção a carteira de identidade, sob o N.º 6926, em 12 de Janeiro de 1915.

FOLLEGAR DIREITO




Figura 17: Registro nº 203

203

GABINETE DE IDENTIFICAÇÃO D'ARMADA

Registro N.º 203

<p>Nome <i>Antônio Daniel Mendes</i> Idade <i>46^{anos} / 571 (20-9-1871)</i> Naturalidade <i>Capitão de Armas</i> Pai <i>Antônio Daniel Mendes</i> Mãe <i>Margarita Maria</i> Profissão <i>Cap. 1.ª Classe Engenheiro Militar</i> Instrução <i>1.ª (Es. D. João)</i> Estado <i>Paraná</i> Residência <i>R. S. Luiza</i> Motivo <i>Espontaneamente</i></p>	<p style="text-align: center;">Filiação morfológica e exame descritivo</p> <p>Estatura 1.ª <i>6,5^m</i> Tomada <i>por 2</i> Inclinação <i>fr. 121</i> Formas Altura <i>aprox.</i> <i>1,50</i> Largura <i>aprox.</i> <i>1,10</i> Particularidades <i>Posterior 40, 20</i></p> <p>Subarcelhas <i>erectas</i> <i>lobas</i> Palpebras <i>grues e abas</i> <i>lobas e abas</i> Raiz <i>pega</i> <i>trigo abas</i> Dorso <i>br. 11</i> <i>anti-trigo abas</i> Base <i>br. 11</i> <i>particularidades</i> Nariz... Altura <i>pega</i> <i>Outras particularidades</i> Largura <i>aprox.</i> Particularidades Tamanho <i>aprox.</i> <i>Côr. pele abas</i> Boca... <i>Forma fechad.</i> <i>Cabelos entab. abas</i> Particularidades <i>Barras. feto</i> Labios <i>espum.</i> <i>Elgodes feto</i> Queixo <i>entab.</i> <i>Ochos entab. superior abas</i></p>
---	--

MARCAS PARTICULARES, CICATRIZES E TATUAGENS

Mão direita *na 2.ª metacarpo 2.ª falange fura perf. acud. a moléstia.*



Mão esquerda *na 2.ª falange e 3.ª metacarpo 2.ª falange fura perf. acud. a moléstia. e na 2.ª falange e 3.ª metacarpo 2.ª falange fura perf. acud. a moléstia.*

Cabeça *calice front. acceptat*

NOTAS DIVERSAS

4.ª Via

3.ª Via

5447


HISTORICO

Identificado espontaneamente em 13 de Agosto de 1917. Recebeu a Carteira 5447 em 24 de Agosto 1917. Recebeu 2.ª Via de Carteira por ter sido promovido a Cap. 1.ª Classe. Recebeu 3.ª Via de Carteira em 18 de Outubro 1927. Recebeu 3.ª Via em 10-1-1927 cart. Recebeu a 4.ª Via de Carteira em 18 de Maio de 1932.

INDIVIDUAL DACTILOSCÓPICA

Série *64513* Secção *44242*

FOLHAGEM DIREITA



A primeira ficha (Figura 13) refere-se a THEODORICO ALVES DE SOUSA, sob o registro nº 95 do livro-registro nº 1, filho de MANOEL PEDRO DE SOUSA e CLEMENTINA ALVES DE SOUSA, nascido em Pernambuco no dia 1º de julho de 1888. A cor indicada pelo identificador é a “mestiça” e sua profissão é a de “**Machinista**”. Theodorico foi identificado (espontaneamente) em 1º de abril de 1916 e, naquele momento, tinha 1,65 metros de altura, possuía uma cicatriz no dedo indicador da mão esquerda e também no lado esquerdo do seu pescoço. Possuía bigodes castanhos, cabelos crespos e barba raspada. No campo reservado aos registros do histórico de identificações, consta que em algum momento de sua carreira naval recebeu uma segunda via da carteira de identidade em substituição da de suboficial pela de “oficial da Armada”.

A segunda ficha (Figura 14) pertence a ANTONIO FERNANDES DE OLIVEIRA, sob o registro nº 121 do livro-registro nº 1, filho de MANOEL FRANCISCO DE OLIVEIRA e MARGARIDA MARIA DE OLIVEIRA, nascido na Bahia no dia 1º de março de 1870. A cor indicada pelo identificador é a “mestiça morena” e sua profissão é a de “**1º Tenente Comissário**”. Antonio Fernandes foi identificado (espontaneamente) em 5 de outubro de 1916, sua estatura era de 1,65 metros, tinha uma cicatriz na parte frontal da cabeça por ferimento e um “sinal escuro” acima do supercílio direito. Possuía bigodes raspados, cabelos grisalhos e barba feita. Nos registros do histórico de identificações, consta que em 29 de abril de 1937, como Capitão de Fragata Intendente Naval da reserva de 1ª classe, compareceu no GIA para obter a 2ª via da carteira de identidade, o que ocorreu em 7 de maio do mesmo ano.

A terceira ficha (Figura 15) traz a identificação de RUBEM CESAR DE OLIVEIRA, sob o registro nº 141 do livro-registro nº 1, filho de ANTONIO CESAR DE OLIVEIRA e GESUINA MARIA DE OLIVEIRA, nascido no Rio Grande do Norte em 19 de junho de 1888. A cor indicada pelo identificador é a “mestiça”, com a categoria “morena” redigida ao lado entre parênteses e sua profissão é a de “**Machinista**”. Rubem foi identificado em 24 de outubro de 1916, possuía 1,64 metros de altura, com cicatrizes por ferimento no dedo médio da mão direita e no dedo indicador da mão esquerda; e um “sinal escuro” acima do supercílio esquerdo (ao que parece pela observação que se faz das fotografias disponíveis, tal sinal foi assinalado quando da ocasião da segunda via da carteira de identidade). Na primeira identificação, possuía bigodes castanhos, cabelos castanhos e barba feita. As seguintes informações constam do histórico de identificações: como Capitão-Tenente, recebeu a 2ª via da carteira de identidade em 20 de junho de 1935; Em 3 de agosto de 1945, foi promovido no Corpo de Oficiais da Armada, no Quadro de Maquinistas (“em extinção”), por merecimento a Capitão de Corveta; e uma recondução como Capitão de Corveta da Reserva Remunerada na função de Encarregado da Base de Combustíveis da Ponta do Matoso.

Na quarta ficha (Figura 16), a identificação refere-se a JASON JOSÉ DOS SANTOS, sob o registro nº 188 do livro-registro nº 1, filho de ATHANAZIO JOSÉ DOS SANTOS e AMELIA ARAUJO

DOS SANTOS (?), nascido em Sergipe no dia 11 de junho de 1892. O identificador o classificou como de cor “mestiça” e sua profissão é de “**2º Sargento do Corpo de Marinheiros**”. Jason foi identificado no dia 26 de maio de 1917, media 1,64 metros de altura e uma cicatriz no dedo anelar da mão esquerda. Possuía bigodes, cabelos castanhos e barba feita. No campo que registra o histórico de identificações constam as seguintes informações: no momento da sua identificação, apresentou um memorando de número 16, do Comando da Defesa Minada do Porto do Rio de Janeiro, de mesma data da identificação; Nada consta a seu respeito na polícia, conforme os ofícios nº 6188 a 6207 e 6237 a 6248, de 6 de junho de 1917; e Recebeu a sua carteira de identidade em 12 de janeiro de 1918.

Por último, temos a ficha de ANTONIO DANIEL MENDES (Figura 17), sob o registro nº 203 do livro-registro nº 1, filho de ANTONIO DANIEL MENDES e LIBERATA MARIA MENDES, natural do Rio de Janeiro e nascido em 20 de setembro de 1871. Foi registrado como de cor “parda clara” e sua profissão é a de “**Capitão de Corveta Engenheiro Machinista**”. Antonio Daniel foi identificado (espontaneamente) no dia 13 de agosto de 1917, possuía 1,69 metros de altura e, ao que parece, alguma cicatriz ou marca no dedo médio da mão direita devido a uma moléstia. Alguma cicatriz ou marca no dedo indicador da mão esquerda e calvície frontal acentuada. Tinha bigodes e barba feitos e cabelos escuros. No histórico de identificações consta que: recebeu sua carteira de identidade em 24 de agosto de 1917. Recebeu a 2ª via da carteira por ter sido promovido ao posto de Capitão de Corveta em 3 de outubro de 1921. Recebeu a 3ª via em 10 de janeiro de 1927. Recebeu a 4ª via em 18 de março de 1932.

Após a exposição de todos os conteúdos que constam das 5 fichas correspondentes aos únicos indivíduos racialmente classificados como negros, entendo que seja necessário estabelecer algumas análises sobre os aspectos que surgem sobre cada um desses homens. Inicialmente, como se vê, todos são designados por categorias raciais que abrangem o universo racial negro. No entanto, ao se concentrar nas fotos disponíveis de cada um e comparar os significantes raciais em que cada identificado é classificado, é possível detectar ambiguidades na forma em que se dão tais classificações. Theodorico, Antonio Fernandes, Rubem e Jason são referenciados como mestiços, enquanto que Antonio Daniel é classificado como pardo. Porém, um simples cotejamento entre os 5 homens, compreendo ser possível afirmar que o mesmo Antonio Daniel poderia ser classificado também como mestiço, visto a observação que se faz da tez de sua pele, o que me faz acreditar com mais convicção que o mesmo só fora classificado como pardo por ocasião de sua ascensão ao posto de oficial superior da MB, visto ser a categoria parda, como já debatido neste trabalho, um léxico também intimamente vinculado ao aspecto social. Em mesma medida, ao observar o histórico de identificação de Rubem, verifiquei que em dado momento sua condição racial foi “amenizada” uma vez que teve a inserção do adjetivo “morena” acrescido ao significante “mestiça”, o que acredito ser

diretamente ligada a ascensão de Rubem ao posto de Capitão de Corveta, conforme apontei alguns parágrafos acima.

Outra questão que sinalizo é o registro de antecedentes criminais que é única e exclusivamente dedicado ao sargento Jason. Um indivíduo com o fenótipo mais próximo do africano, haja vista sua pele mais escura (preta), cabelos crespos, lábios “espessos” e nariz largo e, também, o fato de pertencer às classes subalternas da Marinha, a saber, a de praças. Por qual razão existiu a preocupação em aferir os antecedentes criminais de Jason? Por que os outros indivíduos não receberam igual tratamento? A única resposta que encontrei foi o fato dele ser negro e, por assim dizer, trazer consigo o estereótipo na cor da sua pele e em seus traços fenótipos de um indivíduo que a sociedade daquela época reputava ser inclinado a criminalidade. Mesmo fardado, com uma formação militar, Jason não se viu livre de todas as marcas que a população negra carregou e carrega, sendo classificados em seus corpos como atrasados, imprevidentes, preguiçosos, criminosos, vagabundos e vadios.

Sobre THEODORICO ALVES DE SOUSA e ANTONIO DANIEL MENDES, ambos pertencentes ao Corpo de Maquinistas Navais, ao analisar seus respectivos Livros-mestres (assentamentos), encontrei registros que revelam que Theodorico esteve envolvido com os acontecimentos da Revolta do Batalhão Naval em 1910, onde lutou a favor da Marinha e contra os revoltosos. Enquanto que Antonio Daniel esteve, também ao que parece ao lado da Marinha, presente na Revolta dos Marinheiros de 1910. Em parte de seus assentamentos existem registros de menções honrosas de oficiais de alta patente para os dois maquinistas, pela oposição que fizeram às duas revoltas. Nos registros de Theodorico, há relatos de que participou diretamente ao lado das forças que resistiram contra os insurgentes do Batalhão Naval.

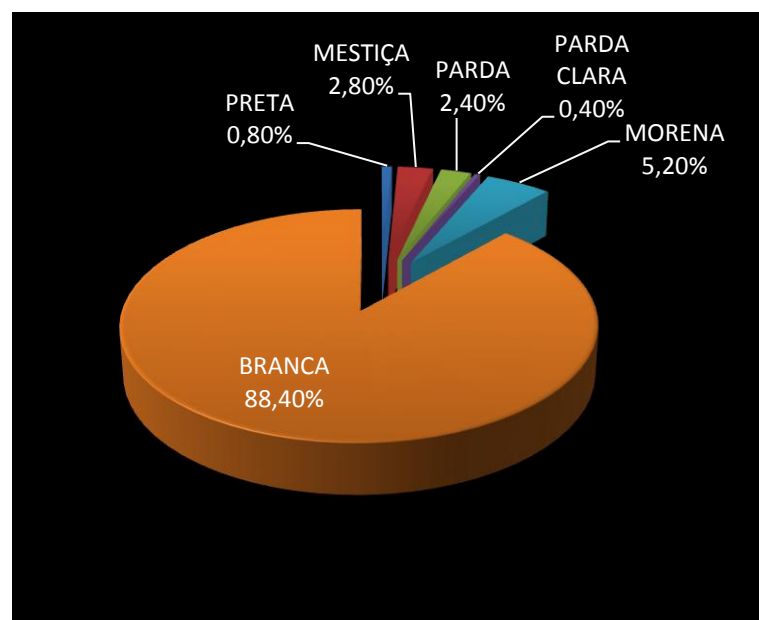
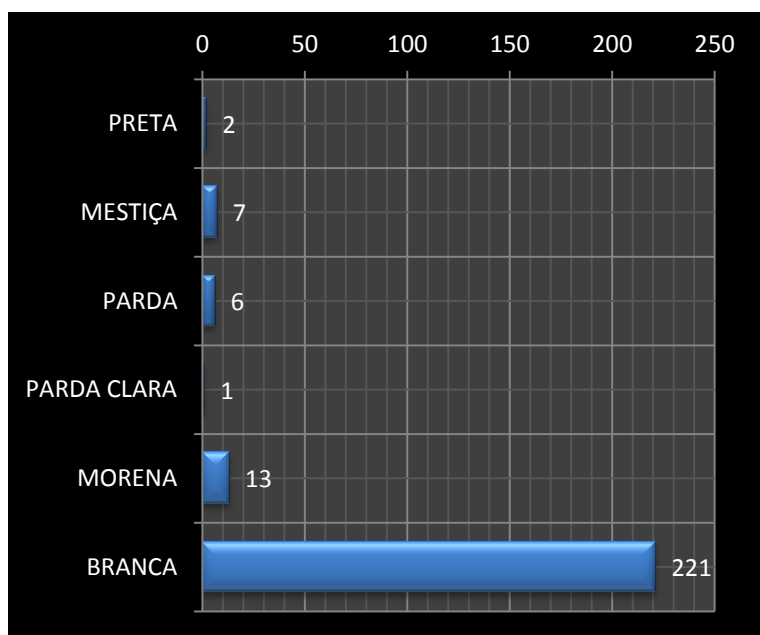
É notório que muitas outras questões podem ser levantadas com respeito a esses homens que romperam barreiras sociais e raciais para conquistarem o oficialato naval. No entanto, tais indagações serão respondidas em futuras pesquisas, onde poderão ser tratadas amiúde, em uma perspectiva micro, as experiências vivenciadas por cada um na busca por reconhecimento e ascensão social.

Em seguida, dedico a presente pesquisa a uma reflexão sobre a numérica supremacia branca no quadro de oficiais da Marinha, cotejando com a sutil ascensão de homens classificados como “morenos” na carreira em questão, discutindo também as possibilidades de trânsito das categorias raciais, no sentido de apontar as possíveis supressões que se fizeram de outros léxicos raciais, talvez, intencionalmente ou não, para que tais homens se enquadrassem nos “requisitos” raciais e elitistas da MB.

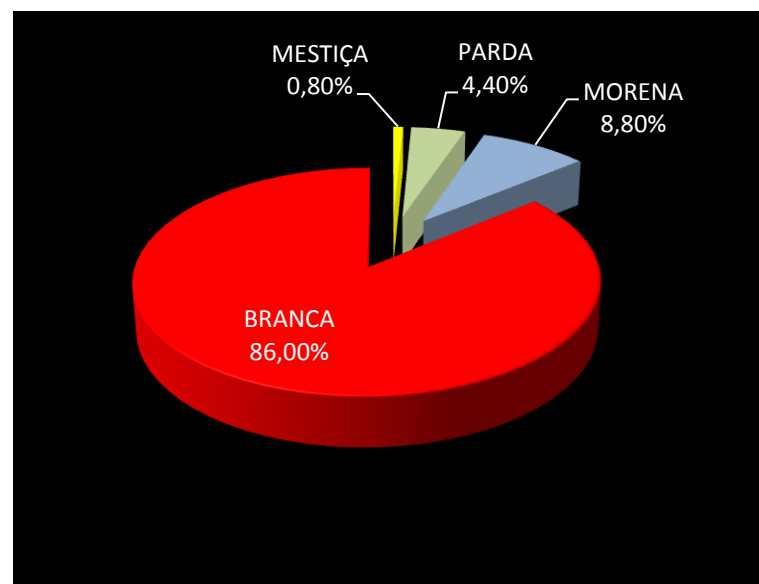
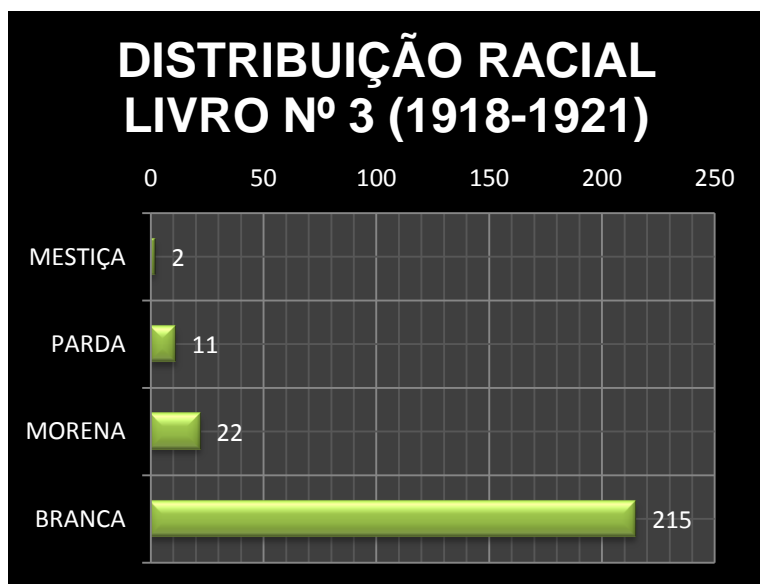
3.2 – A face branca do oficialato naval brasileiro

Como ficou nítido por meio das exposições que fiz no decorrer desta dissertação, a Marinha privilegiou durante longo período aos brancos a possibilidade de ostentarem os galões de oficial, destinando aos outros grupos raciais as graduações subalternas. Ao analisar os outros 3 livros-registros do GIA disponíveis na DPHDM, que percorrem o período de 1917 a 1925, pude constatar uma tímida ascensão do grupo racial dos “morenos” e a subtração ou supressão dos outros grupos raciais. Para melhor proporcionar uma visualização dessas realidades, seguem os gráficos de tais documentações, cujas fontes são: DPHDM, GIA, OF, L2-4, 1908.

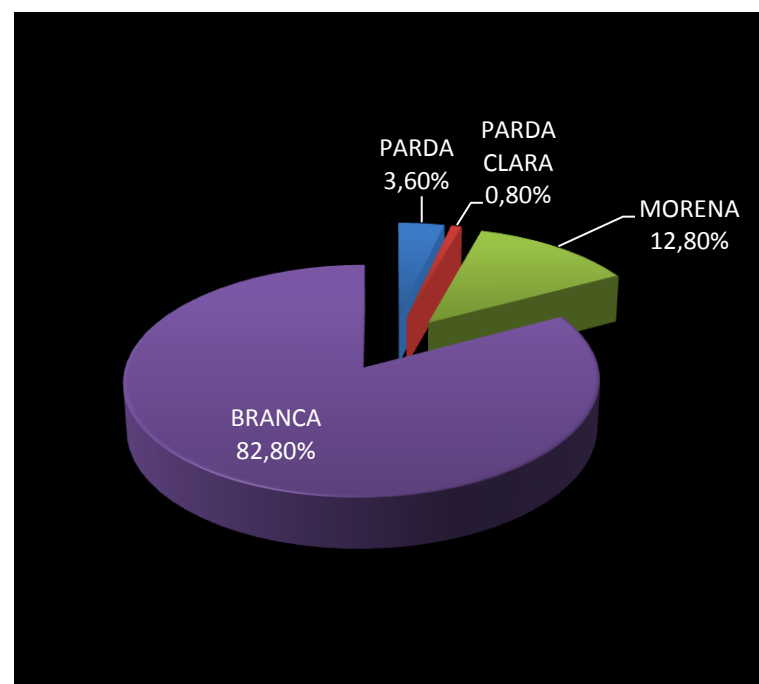
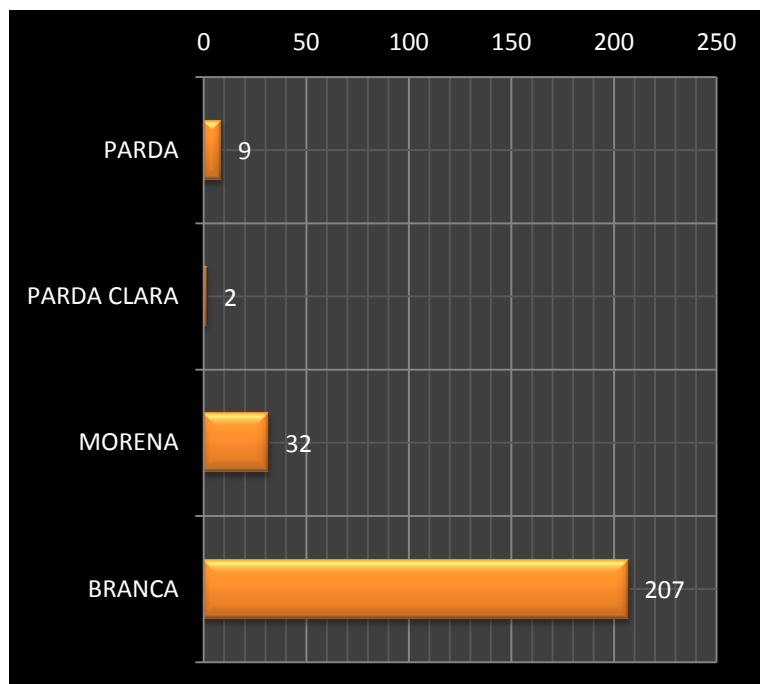
Figuras 18: Gráficos 5 e 6 - DISTRIBUIÇÃO RACIAL LIVRO Nº 2 (1917-1918)



Figuras 19: Gráficos 7 e 8 - DISTRIBUIÇÃO RACIAL LIVRO Nº 3 (1918-1921)



Figuras 20: Gráficos 9 e 10 - DISTRIBUIÇÃO RACIAL LIVRO Nº 4 (1921-1925)



Ao analisar as categorias raciais que vão sendo operadas ao longo de quase 10 anos em que os 3 livros-registros são utilizados, pude perceber que especificamente a categoria “mestiça” vai sendo menos utilizada pelos identificadores até que no livro-registro nº 4 ela desaparece, ao passo que o significativo “morena” passa a ser mais utilizado ao ponto que se torna a segunda categoria racial em termos numéricos. Nas investigações que fiz em tais documentações, foi possível aferir que diversos indivíduos que em seus processos de identificações iniciais foram classificados como mestiços, pardos e até pretos, porém, em identificações posteriores passaram a serem referenciados como morenos. Nesse sentido, destaco que tal supressão das categorias raciais e a conversão para o léxico “morena” poderia significar que: a) com o objetivo de “branquear” a oficialidade naval – que talvez se visse em apuros possuindo entre seus pares homens não-brancos –, a MB preferiu contabilizar entre seus oficiais apenas os morenos, além da maioria branca e alguns pardos a ter que sujeitar a Força Naval aos riscos de abrigar em suas fileiras os “indesejáveis” mestiços e pretos; b) outra justificativa está na ressignificação social que o termo taxonômico “morena” confere ao indivíduo, uma vez que ser moreno dava ao cidadão o estatuto de “branco social” (GUIMARÃES, 2003), o que de certa forma amenizava sua condição racial frente ao racismo brasileiro.

Neste trabalho, analisei documentações produzidas pela própria MB dentro de um período que se estende de 1908 até 1925, ou seja, aproximadamente 20 anos. E algo que salta aos olhos em termos de distribuição racial é a ocupação em absoluto da maioria inquestionável de homens brancos na carreira de oficiais. Quando parecia que a Marinha flexibilizava seus critérios de seleção para o

ingresso na cobiçada oficialidade naval, a mesma tratou de “esconder” por meio de um jogo semântico aqueles elementos que poderiam danificar a imagem que a instituição pretendia mostrar-se ao mundo por onde seus navios poderiam aportar. Desta forma, esse trabalho buscou contribuir para ampliar o leque de interpretações sobre preconceitos raciais na Marinha do Brasil. Além disso, permite inferir sobre a complexidade das formas de resistência e acomodamento racial na primeira metade do século XX.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta dissertação, tive como objetivo analisar o processo de inserção de negros na oficialidade da Marinha de Guerra do Brasil no Pós-Abolição (1908-1917), tendo em vista tratar-se de um quadro de profissionais tacitamente constituído a partir de critérios elitistas e, também, como defendido nesta pesquisa, por meio de um processo excludente e racista. Para proceder com os propósitos deste trabalho, farei algumas reflexões que se estabeleceram diante dos resultados obtidos através das análises das fontes documentais utilizadas e debates com as bibliografias pertinentes.

No primeiro capítulo, através da exposição das principais escolas de teorização racial e das apropriações de seus conceitos pela intelectualidade brasileira, procurei dissertar sobre o processo de racialização como um elemento de tensão que se estabelece nas relações sociais, o que possibilitou compreender as regras “não-ditas”, porém praticadas, entre praças e oficiais da MB e, ainda, visualizar a conduta dessa instituição para estruturar esses quadros. Nesse sentido, tornou-se relevante neste capítulo inicial expor como se deu a formação da Força Naval e, principalmente, a construção da carreira de oficiais, apontando como, desde as suas origens, teve a preferência por atrair homens das famílias mais ricas da sociedade.

Ainda no primeiro capítulo, analisei a implantação do órgão oficial de identificação da Marinha, o Gabinete de Identificação d’Armada (GIA). A partir da descrição das metodologias de identificação humana desenvolvida no mundo e sua chegada ao Brasil, foi possível perceber as influências que tais processos de identificação causaram no cotidiano de muitos homens, especificamente para os grupos raciais dos “não brancos”, uma vez que auxiliaram na consolidação das marcas sociais que tais homens receberam, reputando aos mesmos a ideia de tendência biológica ou inclinações inatas para a criminalidade, a vagabundagem e todas as sortes de mazelas e comportamento reprováveis pela sociedade de então, o que em mesma medida corroborou para definir na Marinha quais seriam os lugares (cargos, postos e graduações) destinados aos brancos, pretos, mestiços, morenos e pardos.

No segundo capítulo, propus uma dicotomia: de um lado a Escola Naval (EN) e do outro a Escola de “Machinistas Navaes” (EMN). A EN, como demonstrei, foi, e ainda é o principal centro de formação de oficiais para Marinha e a grande responsável pela manutenção da “face branca” de sua oficialidade; enquanto que a EMN surgiu como o caminho alternativo para se alcançar as patentes de oficial da Marinha para aqueles homens que não se enquadravam no perfil elitista e racialmente branco que se exigiu por muito tempo para se ingressar na EN. Através de documentações produzidas no contexto da presente pesquisa, pude demonstrar que embora não tenha existido oficialmente (por escrito) qualquer norma que expusesse a segregação racial no construto dos quadros de praças e

oficiais, de forma sutil e operando “normas surdas” a Marinha se consolidou como uma Arma que fixou concretamente os lugares sociais de cada grupo racial. No entanto, a EMN foi o caminho que pretos, mestiços, morenos e pardos encontraram para resistir às imposições racistas da Marinha, rompendo tais paradigmas sóciorraciais. Destaco que o Corpo de Maquinistas Navais por apresentar essa característica de ser composta por homens negros e pobres, provavelmente, foi um dos principais motivos para a resistência encontrada pelo Almirante Alexandrino quando propôs a fusão dos oficiais maquinistas ao Corpo da Armada.

A carreira de oficial maquinista não era atrativa para a grande maioria dos jovens da época que se candidatavam ao oficialato naval, pois era um trabalho em que se exigia grande esforço físico, uma exposição a temperaturas muito quentes e num ambiente sujo; antes preferiam tornarem-se oficiais de convés, pois poderiam envergar a farda branca, participar de eventos de grande vulto, comandarem os navios de guerra e transitarem entre as camadas da alta sociedade. Restou aos homens menos afortunados, aos negros e de pouca instrução, a tarefa de operarem as praças de máquinas dos vasos de guerra da MB. O que constatei é que as mesmas lógicas existentes na sociedade, já desde o Império, aquelas que destinavam aos brancos as posições mais “nobres”, de grande relevância e destaque, e aos negros as tarefas braçais, de mínima importância e desprezíveis; estavam presentes como um espelho no interior da Marinha. Tal assertiva também foi possível ser percebida na constituição dos quadros de praça e oficial, onde este estava restrito aos homens brancos e pertencentes a elite, enquanto que aquele destinava-se aos indivíduos da tez mais escura, aqueles mais próximos ao homem africano.

No capítulo três, analisei as fontes documentais principais deste trabalho que me possibilitaram aferir questões relevantes e, também, encaminhar outras possibilidades de pesquisa. Através do exame que realizei no livro-registro nº 1, primeiramente, ficou explicitada a ocupação majoritária de homens brancos na oficialidade naval, no período compreendido de 1908 a 1917, somando algo em torno de 97%, enquanto que os indivíduos referenciados como negros eram cerca de 3%. Dessa minoria negra, a maior parcela era de profissionais maquinistas, o que me fez perceber que foi através do ofício nos porões das praças de máquinas dos navios de guerra, que estes homens conquistaram o status de oficial da Marinha. No entanto, tais indivíduos, apesar da ascensão social apresentada, não se viram livres do preconceito racial, pois foram cerceados de gozar de todas as prerrogativas conferidas a alguém pertencente a oficialidade da MB, por conta de suas origens raciais e sociais.

Nas mesmas documentações, encontrei as marcas indelévels que o racismo e o processo racialista deixam nos corpos de suas vítimas. Como demonstrei, independente do fato de envergarem o uniforme da Marinha, de fazerem parte de uma instituição com certo prestígio na sociedade, estes homens negros “trabalhadores do mar” se deparavam com o estigma de serem reputados como

inclinados a criminalidade e a vadiagem, haja vista a preocupação dos identificadores em se registrar se um “preto” tinha alguma ocorrência policial, sem se preocuparem em mesma medida com os brancos.

Outra questão se refere às ambiguidades encontradas no manejo dos léxicos raciais que os identificadores do GIA realizavam ao classificarem racialmente os oficiais da Marinha. Essas flutuações dos significantes de tez da pele de cada indivíduo anunciam com veemência quão fluídas eram as metodologias de classificação racial, mesmo em um processo objetivo e pragmático como o do GIA. O que não sugere ser os processos de racialização brasileiros frágeis, antes que possuem uma capacidade variada de dar significados racial e social a um mesmo indivíduo, ora levando em consideração apenas o seu perfil cromático, ora enfatizando a sua cor de pele atrelada a sua condição social.

A presente dissertação permitiu abrir outros caminhos de pesquisa, como por exemplo, analisar as trajetórias desses homens negros que ingressaram na oficialidade da Marinha; quais as suas redes de interação que talvez tenham possibilitado tal conquista; quais foram as suas experiências enquanto oficiais negros nos navios da Marinha e que desafios se impuseram a eles para a manutenção do status de oficial e para o exercício de autoridade que agora possuíam, entre outras questões que serão tratadas em futuras pesquisas. Nesse sentido, este trabalho coopera com a historiografia na medida em que revela alguns exemplos dos entraves e dificuldades porque passou a população negra no pós-abolição da escravatura, no entanto, de forma inédita ao revelar tais processos de segregação racial em uma instituição militar, especificamente na carreira de oficiais da Marinha. Também, contribuiu para os estudos que se debruçam sobre os mecanismos de manejo das classificações raciais existentes no Brasil, lançando questões sobre os graus de fluidez das diversas categorias de racialização operacionalizadas em órgãos de identificação que não os pertencentes as esferas policiais.

Assim, tenho a pretensão que este estudo possibilite a abertura de novas frentes de trabalhos que procurem a compreensão dos processos racialistas, quer em estruturas do cotidiano civil, quer em instituições totais, como é o caso das Forças Armadas, de forma a elucidar o grau de inserção e apropriação de mecanismos racializantes que foram fundamentais na consolidação e conformação dos lugares sociais dos grupos raciais que constituem a sociedade brasileira.

A presente pesquisa, certamente, deixa algumas interrogações que procurarei responder na continuidade que a carreira de pesquisador proporcionará, desta vez, realizando um mapeamento das trajetórias desses homens que desafiaram as lógicas sóciorraciais para romperem os “muros do racismo” e conquistarem o estatuto de oficiais da Marinha do Brasil.

FONTES PESQUISADAS

BRASIL, Ministério da Marinha. **Relatório do ano de 1908**: apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Vice-Almirante Graduado Alexandrino Faria de Alencar, Ministro de Estado de Negócios da Marinha, em abril de 1909. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2143/000700.html>> Acesso em 31 out. 2016.

Gabinete de Identificação d'Armada. **Livro 1, Oficiais**. (Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha). 1908.

Gabinete de Identificação d'Armada. **Livro 2, Oficiais**. (Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha). 1917.

LEGISLAÇÃO

BRASIL. Decreto nº 1.945, de 11 de Julho de 1857. **Crêa hum corpo de Machinistas para o serviço dos Vapores da Armada, e dá o respectivo Regulamento**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/18241899/decreto-1945-11-julho-1857-557993-publicacaooriginal-78817-pe.html>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

_____. Decreto nº 3.186, de 18 de Novembro de 1863. **Dá novo Regulamento ao Corpo de Machinistas dos Vapores da Armada**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3186-18novembro-1863-555321-publicacaooriginal-74503-pe.html>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

_____. Decreto nº 6.386, de 30 de Novembro de 1876. **Reforma o Regulamento do Corpo de Machinistas da Armada**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6386-30-novembro-1876549733-publicacaooriginal-65246-pe.html>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

_____. Decreto nº 8.666, de 16 de Setembro de 1882. **Crêa um corpo de foguistas para o serviço dos navios da Armada**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-8666-16-setembro-1882-545848-publicacaooriginal-59279-pe.html>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

_____. Decreto nº 673, de 21 de Agosto de 1890. **Deroga o decreto n. 411 A de 5 de janeiro de 1845, e manda pôr em execução o regulamento para o Corpo de Marinheiros Nacionaes**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-673-21-agosto-1890-552097-publicacaooriginal-69100-pe.html>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

_____. Decreto nº 855, de 13 de Outubro de 1890. **Dá novo regulamento ao Corpo de Machinistas Navaes e revoga e decreto n. 273 de 18 de março do corrente anno**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-855-13-outubro-1890-552356-publicacaooriginal-69587-pe.html>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

_____. Decreto-legislativo nº 40, de 02 de Fevereiro de 1892. **Fixa a força naval para o exercicio de 1892**. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=47338&norma=63109>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

_____. Decreto nº 4.417, de 29 de Maio de 1902. **Approva o regulamento para o Corpo de Machinistas Navaes.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-4417-29-maio-1902-502824norma-pe.html>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

_____. Decreto nº 7.009, de 09 de Julho de 1908. **Reorganiza o Corpo de Machinistas Navaes.** Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7009-9-julho-1908-581675-norma-pe.html>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

_____. Decreto nº 12. 023, de 12 de abril de 1916. **Crêa a Escola de Machinistas Auxiliares e aprova o respectivo regulamento.** Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao3.html>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

_____. Decreto nº 12. 324, de 27 de dezembro de 1916. **Aprova o respectivo regulamento.** Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao3.html>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

_____. Decreto nº 12. 324, de 27 de dezembro de 1916. **Aprova o regulamento do Corpo de Machinistas Auxiliares.** Disponível em < <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao3.html>>. Acesso em: 22 de jan. de 2019.

_____. Lei nº 732, de 20 de dezembro de 1900. **Reorganisa o quadro dos officiaes da Armada e dá outras providencias.** Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao2.html>>. Acesso em: 19 de fev. de 2019.

_____. Decreto nº 10.685, de 14 de janeiro de 1914. **Dá novo regulamento ao Corpo de Engenheiros Navaes.** Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/legislacao/PublicacaoSigen.action?id=419837&tipoDocumento=DEC-n&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 19 de fev. de 2019.

_____. Decreto nº 7.204, de 3 de dezembro de 1908. **Approva o regulamento para o Corpo de Saude da Armada.** Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/legislacao/PublicacaoSigen.action?id=411803&tipoDocumento=DEC-n&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 19 de fev. de 2019.

_____. Decreto nº 11.838, de 29 de dezembro de 1915. **Dá novo regulamento ao Corpo de Commissarios da Armada.** Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/legislacao/PublicacaoSigen.action?id=422108&tipoDocumento=DEC-n&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 19 de fev. de 2019.

_____. Decreto nº 7.009, de 09 de Julho de 1908. **Reorganiza o Corpo de Machinistas Navaes.** Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7009-9-julho-1908-581675-norma-pe.html>>. 19 de fev. de 2019.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Sílvia P. Capanema de. **Vidas de marinheiro no Brasil republicano: identidades, corpos e lideranças da revolta de 1910.** In: Revista Antíteses, v. 3, n. esp. pp. 90-114, dez. 2010.

- ARAÚJO, Marcos Elias Cláudio de; PASQUALI, Luiz. **Datilosopia: a determinação dos dedos**. Brasília: L. Pasquali, 2006.
- BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977.
- BERNARDINO, Joaze. Ação Afirmativa e a Rediscussão do Mito da Democracia Racial no Brasil. In: **Revista Estudos Afro-Asiáticos**, Ano 24, nº 2, 2002, pp. 247-273.
- BLOCH, Marc. **Apologia da História ou o Ofício do Historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- CAMINHA, Herick Marques. **Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no Império**. In: História naval brasileira, Rio de Janeiro: SDGM, 1975.
- CARVALHO, José Murilo de. **Forças Armadas e política no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.
- CASTRO, Celso. **Antropologia dos Militares**. Rio de Janeiro: FGV, 2009.
- CASTRO, Celso, IZECKSOHN, Vitor, KRAAY, Hendrik (Org.). **Nova História Militar Brasileira**. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2004.
- CHARTIER, Roger. **A História Cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: DIFEL; Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.
- CHAUÍ, Marilena. **Brasil: mito fundador e sociedade autoritária**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2000.
- CUNHA, Olívia Maria Gomes da. **Intenção e Gesto: pessoa, cor e a produção cotidiana da (in)diferença no Rio de Janeiro (1927-1942)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2002.
- ELIAS, Norbert. **Estudos sobre a gênese da profissão naval: cavalheiros e tarpaulins**. In: Mana, Rio de Janeiro, v. 7, n. 1, Abr. 2001. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>.
- FERNANDES, Florestan. **A integração do negro na sociedade de classe**. O legado da “raça branca”. 5ª ed. São Paulo: Globo, 2008.
- HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1992.
- HOBBSBAWM, Eric. **A história de baixo para cima**. In: Sobre história. São Paulo: Cia das Letras, 1998.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. (Org.). **A Fonda Pretoriana**. In: História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Monárquico: Do Império à República. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. t. II, v. 7.
- IZECKSOHN, Vitor. **O Cerne da Discórdia**. A Guerra do Paraguai e o núcleo profissional do exército. Rio de Janeiro, E-papers, 2002.
- KRAAY, Hendrik. **Política Racial, Estado e Forças Armadas - na Época da Independência - Bahia 1790-1850**. São Paulo: Hucitec Editora, 2011.

MOITREL, Herick Marques. **Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no Império**. In: História naval brasileira, Rio de Janeiro: SDGM, 1975.

MUNANGA, Kabengele. **Uma abordagem conceitual das noções de raça, racismo, identidade e etnia**. In: 3º Seminário Nacional Relações Raciais e Educação. PENESB-RJ, 2003.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. **Cidadania, cor e disciplina na revolta dos marinheiros de 1910**. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2008. _____. “Sou escravo de oficiais da Marinha”: a grande revolta da marujada negra por direitos no período pós-abolição (Rio de Janeiro, 1880-1910). In: Revista Brasileira de História. São Paulo, 2016.

ODALIA, Nilo. **As Formas do Mesmo**: ensaios sobre o pensamento histórico de Varnhagen e Oliveira Vianna. São Paulo: Fundação Editora UNESP, 1997.

PETERSEN, Silvia e LOVATO, Bárbara. **Algumas dimensões do histórico**: tempo, espaço, estrutura e sujeito. In: Introdução ao estudo da história: temas e textos. Porto Alegre: Edição das Autoras/Gráfica da UFRGS, 2013.

RIBEIRO, Darcy. **O povo brasileiro**: a formação e o sentido do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

RODRIGUES, Fernando. **Indesejáveis**: Instituição, pensamento político e formação profissional dos Oficiais do Exército brasileiro (1905-1946). Jundiaí SP: Paço Editorial, 2010.

RODRIGUES, Raymundo Nina. **Os Africanos no Brasil**. Rio de Janeiro: BVCE, 2010. ROMERO, Silvio. História da Literatura Brasileira. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/>.

SCAVARDA, Levy. **Gabinete de Identificação da Armada: apontamentos para sua história**. 1943.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **O espetáculo das raças**: cientistas, instituições e questão racial no Brasil (1870-1930). São Paulo: Companhia das Letras. 2014.

SKIDMORE, Thomas E. **Preto no branco**: raça e nacionalidade no pensamento brasileiro. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

SODRÉ, Nelson Weneck. **História Militar do Brasil**. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

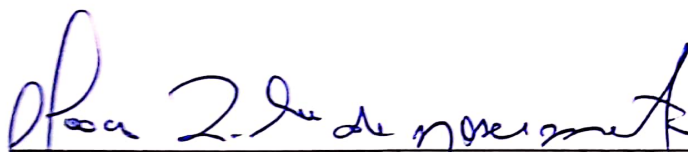
VIANA, Oliveira. **Populações Meridionais do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2005.

WEIMER, Rodrigo de Azevedo. **Felisberta e sua gente**: Consciência histórica e racialização em uma família negra no pós-emancipação rio-grandense. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

TERMO DE RESPONSABILIDADE DE PLÁGIO

Eu, MOACIR SILVA DO NASCIMENTO, matrícula nº17103593 declaro para todos os fins que o texto em forma de Dissertação de mestrado, intitulado **Cor, racialização e sociedade: uma análise sobre a inserção de negros nas fileiras do oficialato da Marinha de Guerra do Brasil no pós-abolição (1908-1917)**, é resultado da pesquisa realizada e de minha integral autoria. Assumo inteira e total responsabilidade, sujeitando-me às penas do Código Penal ("Art. 184. Violar direitos de autor e os que lhe são conexos").

Pelotas, 05 de julho de 2019.


ASSINATURA