

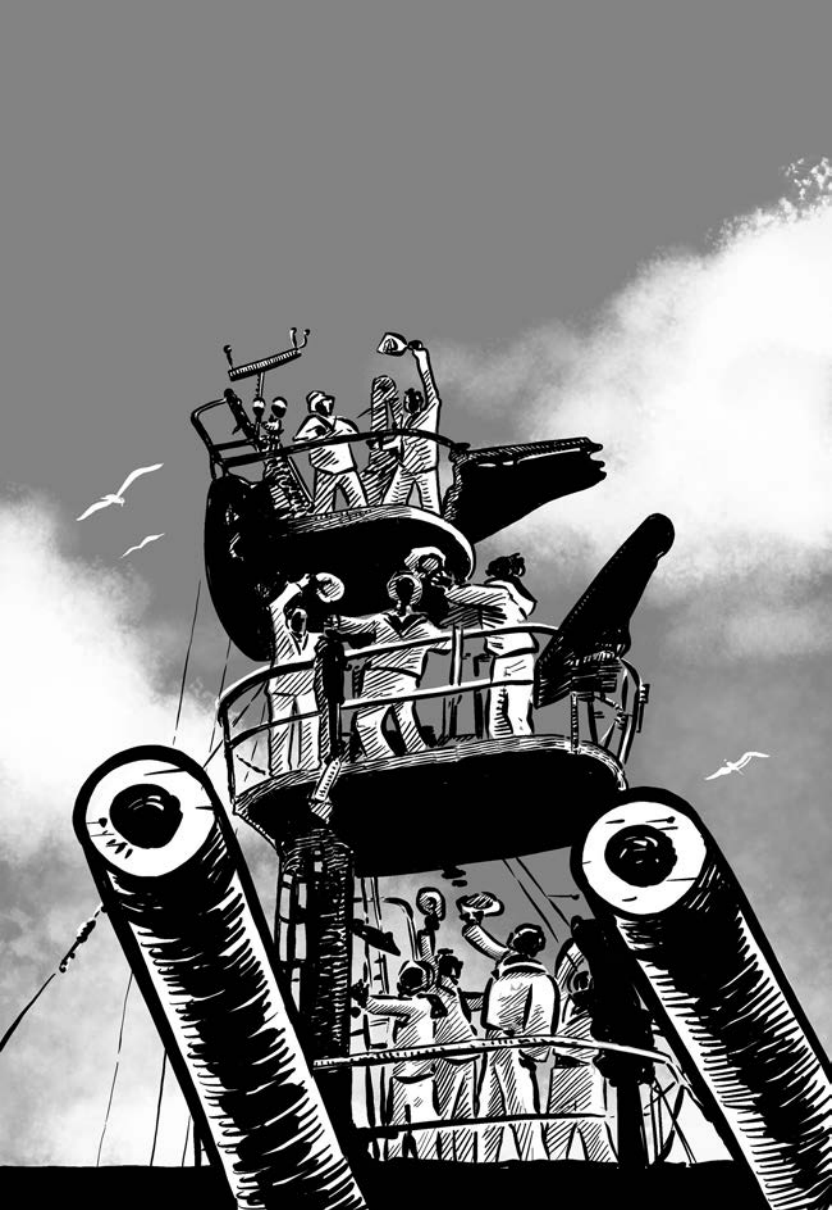
FELIPE BENJAMIN

1910

A REVOLTA
DOS
DRAGÕES
NEGROS

LAURO CAMPOS E
MARIELLE FRANCO





C O L E Ç Ã O



REBELIÕES
POPULARES

FELIPE BENJAMIN

1910

A REVOLTA DOS DRAGÕES NEGROS



Felipe Benjamin

1910

A REVOLTA DOS DRAGÕES NEGROS



FUNDAÇÃO LAURO CAMPOS
E MARIELLE FRANCO
2019



COORDENAÇÃO Luiz Arnaldo Campos
EDITORIAL: e Carolina Peters

ILUSTRAÇÕES DE
CAPA E MIOLO: Thaís Linhares

CAPA E PROJETO
GRÁFICO: Estúdio Flicts

PREPARAÇÃO
DE TEXTO: Luiz Arnaldo Campos

REVISÃO: Carolina Peters



Sumário

APRESENTAÇÃO

Foram chamados de cabanos, balaios, malês e outras denominações. Para as classes dominantes, não passavam de infames e malditos. Tiveram a coragem de se levantar contra seus exploradores e opressores, e por esse motivo os poderosos se esforçam em apagar a memória de seus feitos.

Na história do Brasil, ensinada na maioria das escolas, não recebem muita atenção. Porque eram indígenas, negros, mestiços, brancos pobres, mas, sobretudo, rebeldes dispostos a dar suas vidas para mudar o mundo em que viviam.

Para levantar o véu do esquecimento, a **FUNDAÇÃO LAURO CAMPOS E MARIELLE FRANCO** lançou a coleção **REBELIÕES POPULARES**, iniciada com a publicação de *Malês 1835: Negra utopia*. Em cada novo volume, trataremos de rela-

tar e decifrar uma dessas insurgências. Da Revolta dos Malês à Cabanagem. Da Balaiada ao Quilombo dos Palmares, passando pela Guerra do Contestado, Canudos e muitas outras.

Para as lutadoras e lutadores de hoje, estes livros trazem os dramas e desafios enfrentados pelos nossos antepassados nos combates contra a injustiça e a opressão. São ensinamentos preciosos. Como se sabe, sem memória, não existe amanhã.

Boa leitura.

LUIZ ARNALDO CAMPOS

Presidente do Conselho de Curadores

Fundação Lauro Campos e Marielle Franco

Uma história do mar

*Uma revolta contra a escravatura depois da abolição formal
do cativo. Uma insubordinação contra a hierarquia
na mais hierárquica das instituições.*

*Um levante libertário embalado pelo vento do mar.
A Revolta da Chibata é a mais simbólica de nossas rebeliões.
Que seja eterna como o oceano.*

LUIZ ARNALDO CAMPOS

MARES DE ESCRavidÃO

O dia escolhido fora o 15 de novembro, data do 21º aniversário da República e da posse do novo presidente eleito, o marechal Hermes da Fonseca. No entanto, um intenso temporal frustrou o plano dos marinheiros, que tramavam, há anos, uma rebelião contra os castigos corporais e as péssimas condições de trabalho na Marinha brasileira. A decisão de adiar o motim até o dia 24 foi então antecipada após o cruel castigo imposto ao marinheiro Marcelino Rodrigues Menezes na madrugada do dia 16. Na terça-feira seguinte, exatamente uma semana após a posse do marechal, iniciou a maior revolta da história das Forças Armadas brasileiras, que teve como figura central João Cândido, um marinheiro gaúcho negro, imortalizado décadas mais tarde no samba “O mestre-sala dos mares”, de João Bosco e Aldir Blanc.

Embora tenha acontecido já no século XX, mais de duas décadas após o 13 de maio de 1888, quando a princesa Isabel assinou a Lei Áurea, a Revolta da Chibata está inteiramente ligada ao passado da escravidão no Brasil. Não apenas pela execução dos castigos corporais e seu instrumento, a chibata, mas também pelas estruturas da Marinha, na qual negros vulneráveis, quase sempre recrutados praticamente à força, ainda na adolescência, se viam subordinados a oficiais brancos que mantiveram no açoite a ferramenta de opressão contra os social e economicamente excluídos.

Como afirma Marco Morel na apresentação de *A Revolta da Chibata*, de Edmar Morel, obra definitiva sobre o tema publicada pela primeira vez em 1959, “relembrar hoje João Cândido e a rebelião de cerca de 2.300 marinheiros da qual ele se tornou símbolo significa compreender que seus gestos e palavras trazem à tona problemas ainda inquietantes para a sociedade brasileira, como o racismo, a desigualdade social, a violência cotidiana do Estado sobre as camadas pobres da população e a democratização das Forças Armadas – sem esquecer do mito de que existe uma tradição ordeira, pacífica e conciliadora na história do Brasil”.

É essa história de resistência que vamos contar.

OS CATIVOS DE FARDA

Durante boa parte do século XIX, a Marinha de Guerra Brasileira era um dos caminhos seguidos pelos escravos fugidos para alcançar a liberdade. Ainda assim, em muitos casos, após serem incorporados à Marinha e deslocados pelo país, escravos foragidos se viam obrigados a retornar às mãos de seus senhores. A própria ideia de liberdade dentro das fileiras da Marinha também era ilusória, uma vez que, no trabalho dentro dos navios, as condições em quase nada se diferenciavam dos martírios enfrentados nas fazendas e na vida dura das senzalas. Os soldos eram ínfimos, o trabalho era pesado, e a carne podre era um ingrediente frequente nas refeições. Além disso, os temidos castigos físicos eram a principal ferramenta disciplinadora utilizada pelos oficiais.

A Constituição republicana determinava que o Exército e a Armada seriam formados pelo voluntariado sem prêmio e, apenas se os voluntários fossem insuficientes, “pelo sorteio previamente organizado”. Estima-se que no meio século que antecedeu a Abolição, apenas cerca de sete por cento dos marinheiros da armada teriam sido voluntários, sendo os restantes recrutados forçadamente. O fim oficial da

escravidão, no entanto, não foi capaz de reverter esse quadro dentro da Marinha. Coube aos mais vulneráveis na estrutura social a tarefa de completar os quadros da armada, que se viu repleta de órfãos, pequenos delinquentes, filhos considerados rebeldes e subnutridos. Fundadas a partir dos anos 1840 e destinadas a meninos e jovens entre os 10 e os 17 anos, as Escolas de Aprendizes de Marinheiros funcionavam como verdadeiras prisões, nas quais aqueles considerados indesejáveis aos olhos das elites eram alvo da violência de oficiais, e de onde saíam quase sempre brutalizados e analfabetos, sem grandes chances de ascensão na carreira militar.

Nas embarcações, a rotina quase que interminável de trabalhos, se somava a uma completa falta de estrutura para acolher os jovens marinheiros. Além dos baixíssimos soldos, os marujos eram obrigados a dormir em redes nos porões, e a comida, além de racionada, era de péssima qualidade. Embora o recrutamento forçado tenha sido mais comum nos tempos do Império, quando eram recorrentes as invasões de tavernas e prostíbulos por patrulhas militares à busca de futuros marinheiros, a realidade não se modificou substancialmente nos anos iniciais da República: pessoas detidas à noite em ruas desertas e alistadas literalmente “no laço” eram relativamente frequentes nos quadros da

Marinha. Além disso, pais que alistassem seus filhos na Marinha recebiam um prêmio em dinheiro, reproduzindo claramente práticas da tradição escravista.

Uma vez incorporados à armada, os jovens marinheiros – em sua imensa maioria negros e mestiços – não se viam livres de práticas análogas às da escravidão. Deveriam servir por quinze anos sob pena de prisão caso desertassem. Embora a chibata e os castigos corporais tenham sido oficialmente abolidos por decreto em 16 de novembro de 1889, no segundo dia da República, e o tempo de serviço obrigatório tenha sido reduzido para nove anos, não demorou muito para que a pressão dos militares revertesse esse cenário. O decreto n.º 328, de 12 de abril de 1890, criou uma “Companhia Correccional”, que instituiu como possíveis castigos para infrações a perda de regalias, o rebaixamento de grau, a perda de tempo de serviço, a prisão em solitária a pão e água e a tão temida chibata. A pena máxima fora estabelecida em 25 chicotadas, mas castigos maiores seriam deixados ao “prudente arbítrio do comandante”.

Historicamente, o julgamento dos comandantes sempre foi o mais cruel, o historiador Álvaro Pereira do Nascimento cita como exemplo o caso do marinheiro Laurentino Manoel da Silva, um forte marujo castigado no encou-

raçado *Bahia*, em 1873: “Vendo porém o pouco efeito no delinquente que fazia o castigo, fui forçado a fazê-lo continuar até chegar ao número de quinhentas chibatadas”, teria justificado o comandante.

Não apenas a chibata, como também outros castigos corporais que marcaram a escravidão continuaram a ser aplicados após a proclamação da República. Entre eles estavam a “grunilha”, uma tábua com um buraco usada para prender a vítima pelo pescoço; os “bolos”, golpes de palmatória desferidos contra mãos, pés e nádegas dos marinheiros; os “ferros”, estruturas metálicas que imobilizavam marinheiros pelos pés, enquanto eram submetidos a surras; os golpes com espadas de lâmina cega, usados frequentemente durante a Guerra do Paraguai; a “sueca”, uma série de exercícios exaustivos, repetida até que o indivíduo desmaiasse; e o “marche-marche”, que consistia em vestir o marinheiro infrator com uma mochila e fazê-lo marchar aceleradamente por um trajeto de cinquenta quilômetros ininterruptamente, antes de condenar seu corpo desfalecido a um período na solitária.

Nos conveses eram reproduzidas as terríveis práticas recorrentes, nas décadas anteriores, nas fazendas de engenho como punições previstas para os marinheiros – quase todos negros ou

mestiços – que olhassem de cabeça erguida para seus superiores ou fitassem oficiais nos olhos.

A MARINHA SE MODERNIZA

Ao contrário de seus marinheiros – pouco instruídos, marginalizados e oriundos das camadas mais pobres da sociedade – a tecnologia da Marinha evoluiu em ritmo acelerado, impulsionada por incentivos dos poderes vigentes. No Império, teve importante papel no combate a revoltas insurgentes, entre elas o movimento da Confederação do Equador, a Revolução Farroupilha, a Cabanagem, a Cabanada, e a Balaiada. Atuou também na Guerra do Paraguai, quando centenas de escravos foram alforriados e integrados à Marinha de Guerra. No período, os enormes veleiros passaram a ser substituídos pelos chamados navios mistos, que combinavam velas e rodas de pás, movidas a vapor. No início da segunda metade do século XIX, o governo chegou a adquirir e até mesmo produzir navios impulsionados por hélices, tendo em 1865 chegado ao país o *Brasil*, primeiro couraçado nacional, encomendado à França.

Herdeira direta da armada portuguesa e de uma longa tradição monarquista, a Marinha de Guerra do Brasil manteve, a princípio, uma tensa relação com a recém-criada República.

Em 1891, em meio a uma série de crises no governo de Deodoro da Fonseca, a esquadra se rebelou e, sob o comando do almirante Custódio de Melo, ameaçou bombardear o Rio de Janeiro, forçando a renúncia do presidente. Seu sucessor, Floriano Peixoto, também se viu diante de uma revolta da Marinha, que se estendeu até março de 1894, quando foi finalmente derrotada. Não é difícil imaginar que a objeção da Armada em se adaptar aos novos tempos também seja uma das razões pelas quais os castigos corporais, tão comuns no tratamento dado aos escravos, tenham se mantido vivos dentro da instituição.

Uma vez contidas as aspirações revoltosas, o governo brasileiro percebeu a necessidade de modernizar sua Marinha, e se valendo de um bom momento econômico, fez encomendas milionárias de belonaves, entre elas os poderosos *dreadnoughts*, conhecidos popularmente como dragões do mar, encomendados à Inglaterra. A chegada do encouraçado *Minas Gerais*, descrito como “o orgulho da esquadra brasileira”, às águas da Baía de Guanabara reuniu uma multidão que saudava a embarcação, que estampou as páginas dos jornais como “o colosso dos mares sul-americanos, o símbolo soberano da sua própria pujança, a expressão concreta da sua energia de nação”.



No entanto, a modernização dos navios não foi acompanhada de uma evolução no treinamento dos marujos e muito menos nas relações sociais entre oficiais e subalternos. Ainda que muitos marinheiros tenham partido para a Inglaterra para acompanhar a construção dos encouraçados, e apesar do país ter se transformado na terceira potência naval do planeta, o corpo técnico das embarcações ainda era formado em grande parte por indivíduos sem instrução, alistados praticamente à força e que deveriam rapidamente se transformar em marinheiros especializados no manejo de armas modernas e equipamentos complexos. E mesmo que, na prática, esses marinheiros tenham se tornado trabalhadores especializados, continuaram a ser tratados como pouco mais do que escravos.

UMA VIAGEM INSTRUTIVA

Em 1906, João Cândido, que era timoneiro, e outros marinheiros com funções especializadas seguiram para a Inglaterra a fim de acompanhar a construção e assim aprender a manejar os encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*. Foram aproximadamente quatro anos em contato com a Marinha britânica, que abolira os castigos corporais e lidava com profissionais cada vez mais organizados, com forte atuação no movimento sindical e participação em greves. O historiador americano Zachary R. Morgan cita, entre diversos motivos que poderiam ter inspirado a Revolta da Chibata, a natureza de Newcastle, cidade onde se deu a construção dos *dreadnoughts* encomendados pelo governo brasileiro.

Na primeira década do século XX, Newcastle era um importante centro naval, com estaleiros

e indústrias que atendiam à enorme demanda das armadas de outros países. A grande presença de estrangeiros desenvolveu em Newcastle uma cultura de tolerância, diferente de Londres e Liverpool, cada vez mais hostis à presença de migrantes e pessoas de outras nacionalidades. Além disso, Newcastle ostentava um pujante movimento operário, com uma intensa agitação social e greves, duas delas ocorridas durante o período em que os brasileiros acompanhavam a construção dos encouraçados.

Para os marinheiros brasileiros, foram anos de aprendizado. Nas décadas que precederam a Revolta da Chibata, a Marinha britânica passara por uma série de importantes transformações, iniciadas com a implementação da Lei de Disciplina Naval, em 1860, e sua subsequente reforma nos anos seguintes. Entre as muitas renovações estavam o fim do uso de castigos corporais contra marinheiros, sancionado em 1881, além do aumento de salários, pensões, seguros de vida, promoções e uma preocupação com o bem-estar dos trabalhadores, simbolizada pela inclusão de treinamento físico no programa naval. Todas essas não eram apenas medidas para melhorar a imagem da corporação, mas sim uma verdadeira alteração da natureza do trabalho na Marinha britânica, que culminou no esperado aumento de inscrições volun-

tárias, determinado pela Lei de Defesa de 1889.

A exposição dos marujos brasileiros a um cenário onde os marinheiros eram respeitados e tratados de forma humana foi, sem dúvida, um dos principais ingredientes da Revolta da Chibata. Na chegada da tripulação a Plymouth, dois integrantes foram diagnosticados com beribéri, uma doença causada por insuficiência de vitamina B1 no organismo. Assim como o uso da chibata, a beribéri fora comum nos navios até o século XIX, mas, com os novos tempos, tornara-se praticamente uma exclusividade da Marinha brasileira. O número de diagnosticados rapidamente chegou a 40, mas os enfermos receberam tratamento nas cercanias da cidade e 39 deles se recuperaram. O evento ajudou a solidificar as reclamações dos marinheiros em relação à dieta servida nas embarcações e muito provavelmente abriu os olhos dos futuros revoltosos para um novo cenário possível dentro da corporação, distante dos tons escravocratas que encontravam em suas carreiras na Marinha.

UM ENCOURAÇADO CHAMADO POTEMKIN

Além das experiências presenciadas, João Cândido e seus companheiros certamente ouviram histórias que percorriam os portos do

mundo. Uma delas contava que, no dia 27 de junho de 1905, o encouraçado russo *Potemkin* realizava treinamentos na costa da Ucrânia quando marinheiros se recusaram a comer o *borsch*, servido à tripulação, afirmando que a tradicional sopa – um dos principais pratos da culinária do Leste Europeu – fora preparada com carne podre, infestada de larvas. Ameaçada pelo tenente Ippolit Giliarovsky, a tripulação se rebelou, matando sete dos dezoito oficiais do navio, tomando o controle da embarcação e seguindo para Odessa, onde a polícia local tentava conter uma revolta popular em meio a uma greve geral convocada na cidade. O episódio – classificado posteriormente por Vladimir Lênin como “um ensaio” da Revolução que aconteceria doze anos mais tarde – ficou imortalizado na cultura popular após ser levado às telas pelo cineasta Sergei Eisenstein, em 1925. No final da primeira década do século, os feitos da tripulação do *Potemkin* eram narrados por marinheiros de toda parte, e não passaram despercebidos pelos envolvidos na Revolta da Chibata.

O contato com a legislação inglesa e os direitos da marinhagem britânica, a convivência com um movimento operário forte e atuante e as histórias de rebelião contadas pelos portos transformaram João Cândido e os outros tripulantes brasileiros. Nas palavras do historiador



Mário Maestri, “aqueles marinheiros, negros, pardos, tratados como semi-escravos, vão para a Inglaterra para serem treinados no trabalho desses navios de guerra extremamente modernos, e se transformam num verdadeiro proletariado embarcado”.

ACENDENDO O PAVIO

Em setembro de 1910, dois meses antes da revolta, o cruzador *Bahia* regressou de uma viagem ao Chile, na qual foram registradas “911 faltas disciplinares”, tendo sete marujos sido punidos com chibatadas. O oficial imediato da embarcação, Alberto Durão, encontrou, sob a porta de seu camarote, uma carta anônima, repleta de ameaças de morte, assinada por “Mão Negra”, que lhe pedia “não maltratar a guarnição deste navio que tanto esforça-se a fim de trazer este limpo, assim como o vosso caráter”. A carta também antecipava que a revolta já fermentava nos porões dos navios e alertava Durão para que se lembrasse da “esquadra russa no Báltico”, mostrando que assim como as lendas sobre sereias e monstros marinhos, a sublevação do *Potemkin* ganhara o mundo, sendo transmitida oralmente por marinheiros de porto em porto.

A identidade de “Mão Negra” não ficou oculta por muito tempo. Tratava-se do cea-

rense Francisco Dias Martins, um dos únicos marinheiros alfabetizados a bordo, ex-presidente de uma associação literária e responsável posteriormente pela carta que comunicou aos governantes as reivindicações dos amotinados na revolta de novembro. Meses mais tarde, Durão reconheceria o erro de ignorar o alerta dos marinheiros: “Não demos à ameaça maior importância. Hoje, seria o caso de acreditar ser um apelo justo, feito às autoridades contra a chibata!...”.

Segundo o chefe do gabinete do ministro da Marinha à época, comandante H. Pereira da Cunha, “a partir do contato com a marinha inglesa, adiantada de um século sobre o nosso pessoal, essa gente foi sofrendo a inevitável influência da comparação”. Embora o Projeto de Reaparelhamento Naval buscasse a diminuição desse atraso, seus investimentos concentravam-se nas máquinas de guerra e não na melhoria de condições de trabalho dos marinheiros. Além disso, os imensos navios exigiam tripulações muito maiores, o que acabou por sobrecarregar os marujos que atuavam nos *dreadnoughts*, sem que suas exíguas remunerações ou o tratamento desumano que recebiam nos porões fossem considerados pelo governo.

OS DRAGÕES DO MAR SE REBELAM

Em abril de 1910, o encouraçado *Minas Gerais* adentrava as águas da Baía da Guanabara, vindo de Newcastle, na sua viagem inaugural. Segundo o relato do jornal *O Paiz*, “a chegada foi o acontecimento que fez palpitar numa vibrante emoção patriótica toda a alma nacional”. Recebidos com júbilo pela população, João Cândido e seus companheiros mergulharam em cheio na conturbada cena nacional. Estava em marcha a campanha eleitoral para a Presidência da República.

As eleições presidenciais eram tradicionalmente mornas, marcadas pela disputa entre setores da oligarquia agrária nacional, mas desta vez a campanha do candidato opositor, Rui Barbosa, esquentara o clima, realizando cortejos, comícios, distribuição de panfletos, práticas até então inéditas que acabaram por



polarizar a sociedade, dividindo-a entre os heremitas – representados pelo marechal Hermes da Fonseca, apoiado pelo então presidente, Nilo Peçanha, e próximo dos membros do Partido Republicano Mineiro – e os civilistas, apoiadores do advogado e senador baiano Rui Barbosa, candidato pelo Partido Republicano Paulista.

Apresentado como o candidato para deter os perigos do militarismo excessivo, Barbosa, um intelectual de renome internacional, abolicionista e amigo de Castro Alves, soube galvanizar os sentimentos das classes populares urbanas, ainda sentindo os efeitos do processo de modernização das grandes cidades, que expulsou para as periferias os antigos moradores do centro, e de todos aqueles que reclamavam uma participação maior nos ganhos e direitos da República. Seu programa defendia uma revisão constitucional, reformas na Justiça e no processo eleitoral, apoio à educação e, inclusive, atendia a algumas das reivindicações dos setores subalternos das Forças Armadas, destacando a necessidade de melhorias nas condições de vida e trabalho no Exército e na Armada nacional.

Embora Rui tenha conseguido a maior quantidade de votos nas capitais, liderando as apurações em centros urbanos como Rio de Janeiro, São Paulo e Salvador, no interior, o voto de cabresto e o poder dos coronéis, mais uma vez,

sobressaiu nas eleições presidenciais. No dia 1º de março de 1910, o resultado indicou 403.867 votos para Hermes da Fonseca e 222.822 para Rui Barbosa. Em meio a acusações de fraude proferidas pelo lado derrotado, o marechal conquistou a Presidência, mas os efeitos de uma dura campanha com forte participação popular não se perderiam simplesmente com o resultado das urnas. Ainda que a campanha civilista não tenha criado a Revolta da Chibata, ela certamente foi um dos ingredientes que compôs o motim dos marinheiros na Guanabara. Certamente, somada a diversos fatores anteriores, a ânsia de participação nos rumos da política nacional, estimulada pela campanha civilista de Rui, deu aos marinheiros – que já se reuniam em comitês secretos, preparando alguma ação contra o uso dos castigos corporais nos navios – a sensação definitiva de que era possível se levantar contra a opressão da chibata.

Em 1949, o oficial da Marinha de Guerra Pereira da Cunha escreveu um relato no qual destacou “a grande agitação causada por essa campanha, das que mais exaltaram os ânimos em nosso país e que teve também sua dose de responsabilidade nas tristes ocorrências de 1910”, ressaltando ainda: “Dividida a Nação em pró e contra militares, foram assacadas contra estes todas as torpezas possíveis, isso trouxe bastante abalo à disciplina [...]”.

AS ÚLTIMAS CHIBATADAS

A revolta, que vinha sendo tramada há anos nos porões de navios e em encontros secretos dos comitês organizados espontaneamente pelos marinheiros, foi apressada pelo castigo imposto a Marcelino Rodrigues Menezes, o “Baiano”. Flagrado pelo cabo Valdemar Rodrigues de Souza tentando embarcar no encouraçado *Minas Gerais* com duas garrafas de cachaça, Marcelino foi preso pelos pés no convés do navio e, à noite, pediu para urinar. Enquanto caminhava pela embarcação, passou ao lado do cabo, e feriu o delator com uma navalha. De acordo com o oficial Milcíades Portela Alves, Marcelino teria “desfechado enorme golpe sobre o rosto do cabo, que foi desde a testa passando pela face e chegando até o peito”.

Após ser contido, foi punido pelo comandante do encouraçado, o capitão-de-mar-e-guerra João Batista das Neves. A tradicional punição de 25 chibatadas, que já era motivo de revolta entre os marinheiros, fora ampliada para punir não somente a infração de Marcelino, mas também seu ataque ao cabo. Com os marinheiros perfilados no convés do encouraçado, Marcelino foi despido da cintura para cima e amarrado ao mastro da embarcação. Ao rufar de tambores, começou seu martírio. Fazendo jus à fama

de sádico que o acompanhou durante sua carreira na Marinha, Batista das Neves ordenou que Marcelino recebesse dez vezes mais chibatadas que o tradicional, e sob o olhar de oficiais vestidos com seu segundo uniforme completo – com luvas e espadas – e de marinheiros que já carregavam consigo a sede de revolta, teve início o açoite.

Embora o número exato de golpes ainda seja motivo de discussões, acredita-se que o marujo baiano foi submetido a nada menos que 250 chibatadas, aplicados com uma corda de linho molhada atravessada por agulhas de metal. Muitos oficiais chegaram a fechar os olhos e virar os rostos, enquanto Marcelino, já desmaiado, continuava a ser chicoteado e ter a carne de suas costas dilacerada pelo látigo. Posteriormente, o ex-capitão da Marinha, José Carlos de Carvalho, diria ao presidente Hermes da Fonseca que as costas de Menezes se assemelhavam a uma “tainha lanhada para ser salgada”. Com isso, a revolta, que deveria acontecer na quinta ou sexta-feira da semana seguinte, teve início no toque das dez da noite da histórica terça-feira, 22 de novembro de 1910.

Batista das Neves deixara o navio ao lado do segundo-tenente Trompowsky para jantar a bordo do cruzador francês *Duguay-Trouin*, aliás, o nome de um pirata que saqueara o Rio



de Janeiro no século XVIII, e seu retorno, por volta das 22h, marcou o início do levante no *Minas Gerais*. O segundo-tenente Álvaro Alberto da Mota e Silva foi o primeiro alvo dos amotinados, recebendo um golpe de baioneta no peito. Enquanto cambaleava, conseguiu ferir o marinheiro com sua espada, e os gritos deste fizeram sair ao convés toda a guarnição, que avançou sobre o grupo de oficiais bradando, como Alberto descreveria, “vivas sediciosos” e gritos de “Liberdade” e “Abaixo a chibata”.

No tombadilho, o comandante Batista das Neves ordenou o transporte do tenente ferido por uma canoa, conseguida com a ajuda dos poucos marinheiros que não se revoltaram. Diante do motim, o comandante foi cercado no tombadilho e, determinado a combater os marinheiros, recebeu a intimação: “Salta ou morre”. Escolheu enfrentar os revoltosos e morreu, atingido inicialmente por uma barra de ferro na cabeça, sendo posteriormente trucidado pelos marujos.

O sinal seria a corneta das 22 horas. O Minas Gerais, por ser muito grande, tinha todos os toques de comando repetidos na proa e popa. Naquela noite o clarim não pediria silêncio e sim combate. Cada um assumiu o seu posto e os oficiais de há muito já estavam presos em seus camarotes. Não houve afobação. Cada canhão ficou guarnecido por cinco marujos, com ordem de atirar para matar contra todo aquele que tentasse impedir o levante. Às 22h50, quando cessou a luta no convés, mandei disparar um tiro de canhão, sinal combinado para chamar à fala os navios comprometidos. Quem primeiro respondeu foi o São Paulo, seguido do Bahia. O Deodoro, a princípio, ficou mudo. Ordenei que todos os holofotes iluminassem o Arsenal de Marinha, as praias, as fortalezas. Expedi um rádio para o Catete, informando que a Esquadra estava levantada para acabar com os castigos corporais. Os mortos, na luta, foram guardados numa improvisada câmara mortuária e, no outro dia, manhã cedo, enviei os cadáveres para terra. O resto foi rotina de um navio em guerra.

(João Cândido, em depoimento a Edmar Morel)

A CIDADE SOB OS CANHÕES

“Acordei em meio duma maravilhosa aurora de verão. A baía esplendia com seus morros e enseadas. Seriam talvez quatro horas da manhã. E vi imediatamente na baía, frente a mim, navios de guerra, todos de aço, que se dirigiam em fila para a saída do porto. Reconheci o encouraçado Minas Gerais que abria a marcha. Seguiam-no o São Paulo e mais outro. E todos ostentavam, numa verga do mastro dianteiro, uma pequenina bandeira triangular vermelha. Eu estava diante da revolução. Seria toda revolução uma aurora?”

Oswald de Andrade

Por volta das quatro horas da manhã do dia 23 de novembro, as notícias davam proporções das mais diversas aos fatos ocorridos, desde um “mero” motim a bordo do encouraçado *Minas Gerais* até o levante completo da Armada. Ainda durante a conturbada madrugada, o Palácio do Catete – cuja segurança fora reforçada com mais 100 homens do Exército – foi informado sobre o que de fato ocorria. A rádio estação do morro da Babilônia notificou e repassou radiogramas dos navios revoltosos endereçados ao Ministro da Marinha e ao Presidente. Os marinheiros dos encouraçados *São Paulo* e *Minas Gerais* e do *scout Bahia* notificaram o início do levante e suas demandas. Eles exigiam o fim dos

castigos corporais, aumento do soldo e melhores condições de trabalho, sob pena de bombardear a capital e demais navios da esquadra.

Enquanto os radiogramas dos revoltosos não eram respondidos, bombardearam a Ilha das Cobras, o Arsenal de Marinha e alguns pontos da cidade e de Niterói por acidente. Como resultado da sublevação dos encouraçados, os mais novos e mais poderosos da esquadra, outros vasos de guerra aderiram depois ao levante: o *República*, o *Deodoro*, o *Floriano*, o *Tiradentes*, e o *Benjamin Constant*. Restaram ao governo alguns contratorpedeiros de baixo poder de fogo, em comparação aos novos encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, entre os mais poderosos do mundo na época.

Além de Batista das Neves, morreram no levante do *Minas Gerais* o capitão-tenente José Cláudio da Silva Junior e os primeiros-tenentes Mario Lahmayer, Mario Alves de Souza e Américo Sales de Carvalho. Em *Cisnes Negros*, sua obra sobre a Revolta da Chibata, o historiador Mário Maestri levanta a possibilidade de que os marinheiros tenham evitado lançar os corpos ao mar inspirados pela má repercussão do comportamento dos marinheiros do *Potemkin*. Batista das Neves foi promovido *post-mortem* a contra-almirante e foi homenageado, em 1940, com uma poesia do então Arcebispo de Cuiabá, Dom

Francisco Aquino Corrêa, que em suas infelizes palavras, louvou a coragem do capitão “calmo e audaz”, de “alma de diamante”, diante da “vandálica” perpetrada pela “turba” de marinheiros.

A notícia do levante se espalhou pela cidade de maneira impressionante, e já na manhã do dia seguinte, enquanto o presidente Hermes da Fonseca recebia ofertas de apoio de líderes regionais, uma pequena multidão começava a se aglomerar nas imediações do Palácio do Catete em busca de informações, transformando a então sede do governo federal no que João Ignácio de Medina classificou como “a principal central de boatos da capital”.

Não demorou para que o motim dos marinheiros começasse a despertar a simpatia dos cidadãos cariocas. Enquanto oficiais militares e as elites se apressavam em deixar a capital, temendo um bombardeio, nas praias, a população curiosa observava, com admiração, as manobras náuticas das belonaves amotinadas, e o nome de João Cândido ganhava força nas conversas pelas ruas da cidade. Em artigo publicado em *O País* em 27 de novembro – antes, portanto, da devolução dos navios – o jornalista Gilberto Amado se derreteu em elogios a Cândido, chamando-o de “almirante”, “árbitro da nação”, “herói” e “homem que violentou a História”. “Para esses marinheiros não precisa-

mos de instrutores estrangeiros. João Cândido é formidável. Entre nós é excepcional um marujo que sabe navegar, dirigir um navio, fazer parnasianismos de manobras”, escreveu o jornalista. As palavras de Amado acabariam por criar a alcunha pela qual João Cândido seria, ainda que sob protestos da Marinha, conhecido até o fim de seus dias: o “Almirante Negro”.

Embora Morel afirme que “Dias Martins foi o cérebro. João Cândido, a ação”, não existe consenso entre os historiadores sobre o autor da carta levada a Hermes da Fonseca pelo deputado federal gaúcho José Carlos Carvalho, e os nomes de Adalberto Ferreira Ribas e Ricardo de Freitas também são apontados como possíveis idealizadores da mensagem. Não há dúvidas, porém, de que ela apresentava as reivindicações de um grupo bem organizado e que suas palavras deram ao presidente a dimensão da gravidade do motim que se desenrolava nas águas da Guanabara.

Rio de Janeiro, 22 de Novembro de 1910

*Ilmo. e Exmo. Sr. Presidente da República
Brasileira*

Cumpre-nos comunicar a V. Exa. Como Chefe da Nação Brasileira:

Nós, marinheiros, cidadãos brasileiros e republicanos, não podendo mais suportar a escravidão na Marinha Brasileira, a falta de proteção que a Pátria nos dá; e até então não nos chegou; rompemos o negro véu, que nos cobria aos olhos do patriótico e enganado povo. Achando-se todos os navios em nosso poder, tendo a seu bordo prisioneiros todos os Oficiais, os quais, tem sido os causadores da Marinha Brasileira não ser grandiosa, porque durante vinte anos de República ainda não foi bastante para tratar-nos como cidadãos fardados em defesa da Pátria, mandamos esta honrada mensagem para que V. Exa. faça os Marinheiros Brasileiros possuímos os direitos sagrados que as leis da República nos facilita, acabando com a desordem e nos dando outros gozos que venham engrandecer a Marinha Brasileira; bem assim como: retirar os oficiais incompetentes e indignos de servir a Nação Brasileira. Reformar o Código Imoral e Vergonhoso que nos rege, a fim de que desapareça a

chibata, o bolo, e outros castigos semelhantes; aumentar o soldo pelos últimos planos do ilustre Senador José Carlos de Carvalho, educar os marinheiros que não tem competência para vestir a orgulhosa farda, mandar por em vigor a tabela de serviço diário, que a acompanha. Tem V.Exa. o prazo de 12 horas, para mandar-nos a resposta satisfatória, sob pena de ver a Pátria aniquilada

Bordo do Encouraçado São Paulo, em 22 de novembro de 1910.

Nota: Não poderá ser interrompida a ida e volta do mensageiro.

Marinheiros.

As águas do Rio de Janeiro amanheceram diferentes naquele 23 de novembro de 1910. Preparados para um longo cerco à capital caso necessário, os marinheiros amotinados manobravam os navios pela Baía da Guanabara à espera de uma resposta por parte do governo. Na noite anterior, um simples telegrama do ministro Joaquim Marques Batista de Leão, afirmava que as reivindicações, “ainda que justas e baseadas na lei, só podem ser feitas quando apresentadas com o devido respeito pelos poderes constitucionais”. Reunida no Palácio do Catete, a cúpula do governo distribuiu uma nota à imprensa afirmando que não consentiria no desembarque de marinheiros no litoral, salvo no Arsenal de Marinha. Além disso, radiogramas dos rebeldes não seriam respondidos, e, caso os rebeldes não se rendessem, os navios revoltados seriam torpedeados. Foi, sem dúvida, um dos dias mais intensos na história da cidade maravilhosa.

“Não queremos fazer mal a ninguém, porém não queremos mais a chibata”, foi a resposta dos amotinados.

A posição inicial do governo não trouxe a tão esperada tranquilidade à população. Pelo contrário. Uma onda de pânico tomou conta do Rio de Janeiro, com boletins afirmando que o marechal dera ordens para que se investisse

contra os navios insubordinados, o que obrigou as autoridades a voltarem atrás, afirmando acreditar que a situação seria normalizada “dentro de curto prazo”.

Embora dispusessem de um enorme arsenal, capaz de colocar de joelhos a República, os marinheiros envolvidos na revolta tiveram o cuidado de se concentrar, na maior parte do tempo, em armas de menores calibres e em dispará-las contra áreas desertas da cidade. Isso, no entanto não impediu uma tragédia: um tiro de canhão disparado do Minas Gerais tinha como alvo o Arsenal da Marinha, mas atingiu o número 16 da Rua da Misericórdia, no Morro do Castelo, matando duas crianças. Décadas mais tarde, João Cândido diria que esse, e somente esse, era seu único arrependimento no processo da Revolta da Chibata.

“Foi uma desgraça! Do miserável soldo que recebíamos, arranjamos duzentos mil réis e mandamos à família para fazer o enterro dos meninos.”

(João Cândido, em depoimento a Edmar Morel)

A nota oficial na qual o governo disse não ter planos de atacar os rebeldes foi respondida com duas proclamações por rádio, transcritas por Morel em A Revolta da Chibata:



Ao Povo e ao Chefe da Nação. Os marinheiros do Minas Gerais, do São Paulo, Bahia, Deodoro e mais navios de guerra vistos no porto, com a bandeira encarnada, não têm outro intuito que não seja o de ver abolido das nossas corporações armadas o uso infamante da chibata que avilta o cidadão e abate os caracteres. A resolução de içarem no mastro dos navios as bandeiras encarnadas e de se revoltarem contra o procedimento de alguns comandantes e oficiais só foi levada a efeito depois de terem reclamado, por vezes insistentemente, contra esses maus-tratos, contra o excesso de trabalho a bordo e pela mais absoluta falta de consideração com que sempre foram tratados.

Do Chefe da Nação, o illustre Marechal Hermes da Fonseca, cujo governo os marinheiros desejam seja coroado pela paz e pelo mais inexcedível brilho, só desejam os reclamantes a anistia geral, a abolição completa dos castigos corporais para engrandecimento moral das nossas classes armadas.

Os marinheiros lamentam que este acontecimento se houvesse dado no começo da Presidência de S. Exa. o Sr. Marechal Hermes da Fonseca, a quem a guarnição do São Paulo é especialmente simpática.

Ao Povo Brasileiro os marinheiros pedem que olhem a sua causa com a simpatia que merece, pois nunca foi seu intuito tentar contra as vidas da população laboriosa do Rio de Janeiro.

Só em última emergência, quando atacados ou

de todo perdidos, os marinheiros agirão em sua defesa. Esperam, entretanto, que o Governo da República se resolva agir com Humanidade e Justiça.

Os marinheiros da Armada Brasileira

A segunda proclamação manteve o tom da primeira, deixando clara a reivindicação dos marinheiros e apostando em palavras conciliadoras:

Ao Ministro da Marinha Brasileira — Temos a honra de, com o maior sacrificio, implorar de S. Exa a Liberdade, pois nada mais nos aflige do que passar pelas decepções de que continuamente temos sido alvo e acabar por completo com estas infâmias a que ninguém nos dá direito, temos a tristeza de escolhermos estes termos tão desastrosos em nosso procedimento.

Por isto pedimos a V. Exa. abolir o castigo da chibata e os demais bárbaros castigos pelo direito da nossa liberdade, a fim de que a Marinha Brasileira seja uma Armada de cidadãos e não uma fazenda de escravos que só têm dos seus senhores o direito de serem chicoteados.

Na Marinha Brasileira de há tempos já andávamos prevenidos para demonstrar que na Marinha atual não eram precisos a chibata e nem os castigos violentos de que temos sido vítimas, para sermos bons marinheiros e para isto damos prova

de que basta V. Exa. dar um golpe de vista pelas contínuas reclamações que sempre temos feito implorando aos comandantes, ao ministério e, enfim, até às redações dos jornais.

Chegamos a rogar-vos que acabasse com esses castigos bárbaros, essas violências e enfim, todas essas infâmias que só fazem manchar e desgostar o bom andamento e união da Marinha Brasileira.

Chegamos até o último extremo — que a paciência nos levou e, por isso, convencidos de que não éramos atendidos, fomos obrigados a mandar uma circular a todos os navios da nossa Esquadra, declarando a todos que a Marinha carecia de união e lealdade, a fim de, com um pouco de heroísmo, acharmos de comum acordo obter a nossa liberdade e o nosso direito e retirar essa dinastia, sendo que, se possível fosse, resistíamos até perder a última gota de sangue, mas conquistávamos o nosso bom senso. Esta circular, distribuída, há dias, na nossa Esquadra, tinha por sinal que o primeiro navio que comandante ou oficial ou qualquer usasse de bárbaros castigos se fizesse revoltoso e contasse com todas as almas, reunidos em um só corpo. E, por isso, foi esta a causa do fato que nos levou a este procedimento, logo que soubemos que a bordo do Minas Gerais na noite de 21 do corrente, era castigado barbaramente um dos nossos companheiros. Tramou-se o deflagar da revolução e, por isso, somos obrigados a dizer a V. Exa. que a

Marinha Brasileira se achava resolvida a aceitar a paz pela seguinte maneira: que o Sr. Presidente da República venha em pessoa, com uma comissão de Senadores e Deputados, a fim de que S. Exa., com esta comissão, lavre o termo de paz pela seguinte maneira: por decreto do Sr. Presidente da República ficam abolidos os castigos corporais na Marinha, como também não haja direitos de oficiais e inferiores maltratarem praças com palavras agravantes, como, por decreto do Sr. Presidente, ficam perdoados todos os marinheiros que fizeram a revolta.

Confiante na pessoa de V. Exa. a marujada faz-se humilde aos vossos pés, mas não se descuidando, desta data em diante, de andarmos prevenidos para uma outra ocasião, quando forem violados nossos direitos, bem como pedimos que nesses direitos o marinheiro tem por fim de proceder com a melhor forma de correção.

Outrossim a Marinha pede a garantia de todos os revoltosos e que nenhum castigo soframos depois da nossa entrega.

Em nome da Marinha Brasileira, somos de S. Exa. humildes subordinados — Saúde e fraternidade.

Os marinheiros revoltosos

O entardecer da agitada quarta-feira trazia cenários bastante distintos ocorrendo lado a lado. Enquanto populares observavam, curiosos, os navios amotinados navegando pelo litoral da capital, as elites e a classe média – tomadas pelo pânico de um bombardeio contra o Rio – lotavam conduções rumo a Petrópolis e a cidades da serra fluminense, longe das incertas águas da Baía da Guanabara. Registros indicam que até o fim do dia, pelo menos 3 mil pessoas haviam deixado a cidade, ainda que os rumores de uma verdadeira batalha naval estivessem longe de se concretizar.

No entanto, há de se destacar que a calma no mar no 23 de novembro esteve sim, bem próxima de ser quebrada. Em sua obra, Morel revela que uma ordem para atacar os navios revoltosos com força máxima chegou a ser redigida pelo ministro Leão, que prometia punir severamente “a mínima hesitação”. Embora a ordem não tenha sido transmitida à Marinha, a informação de que os destroieres atacariam à noite chegou, por meio de um informante, radiotelegrafista do *Timbira*, a João Cândido. Com isso, o almirante negro ordenou a saída para o alto mar de sua esquadra. Caso tivesse

sido levada adiante, a ofensiva contra os revoltosos se provaria uma tragédia para a Marinha, que seria facilmente derrotada, algo que provavelmente foi percebido pelos oficiais antes que a ordem fosse transmitida à corporação.

“No meio do mar a gente se espalhava, apagava as luzes e desligava o sem-fio”, afirmou Cândido em entrevista a Morel. “Os destroieres eu mandaria afundar com meia dúzia de tiros, reduzindo tudo a um montão de ferro velho. O que eu não queria era o sacrifício inútil de vidas, de lado a lado”.

AS NEGOCIAÇÕES

Na tentativa de apaziguar ânimos e abrir um diálogo com os marinheiros revoltosos, o comandante José Carlos de Carvalho partiu, devidamente fardado, para o porto. Fora procurado por políticos para buscar uma solução não armada para a crise e seguiu até o *São Paulo*, onde conversou com a tripulação, e o *Minas Gerais*, onde foi saudado com todas as honras e recebido por João Cândido. Lá, foram revisadas as reivindicações dos revoltosos, exibidas as costas feridas de Marcelino Menezes e discutidas as condições para uma anistia. Talvez ciente da má repercussão dos marujos do *Potemkin*, que saquearam a em-

barcação após o motim, a tripulação faz questão de mostrar que o cofre do navio permanecia intacto e guardado por quatro marinheiros armados. Apesar da mais absoluta disciplina reinante na embarcação, os revoltosos exigiam garantias de vida, a segurança de que não seriam transferidos a outros navios e a nomeação do capitão-de-mar-e-guerra João Pereira Leite como comandante do *Minas Gerais*. Apesar das súplicas de Carvalho, reafirmam que, se tais exigências não fossem cumpridas até as 17h30, atacariam a cidade.

Paralelamente, o Senado discute a anistia aos revoltosos. Rui Barbosa – que anos antes participara da reintrodução da chibata na marinha de guerra – rechaça os castigos corporais e reconhece a razão da revolta dos marinheiros, além de seu comportamento digno durante o motim. Já Pinheiro Machado, homem forte do governo, solidariza-se com a questão dos castigos corporais, mas destaca que a anistia não pode ser concedida a “marinheiros de armas nas mãos”, que qualifica como “criminosos”. Enquanto o senador baiano destaca que os marinheiros “lançaram ao mar toda a aguardente existente a bordo para não se embriagarem”, guardaram com sentinelas os cofres e os camarotes dos oficiais, fizeram concessões e estabeleceram a luta “como se fossem

forças regulares contra inimigos regularmente constituídos”, o senador gaúcho reforça a ideia de que os castigos na Marinha não eram conhecidos pela classe política, e classifica o motim como “uma revolta capitaneada por nenhum chefe de responsabilidade, e não dirigida por elementos que tinham certo grau de cultura suficiente para avaliarem os danos que podem causar”, além de destacar que “não são os fortes armamentos que produzem revoluções, mas sim a indisciplina e a anarquia das classes sociais”. O debate acirrado entre os dois seguiu até a chegada de um telegrama.

Exmo. Sr. Marechal Hermes da Fonseca

Mui digno presidente da República — arrependidos do ato que praticamos em nossa defesa, por amor da ordem, da justiça e da liberdade, depomos as armas, confiando que nos seja concedida anistia pelo Congresso Nacional, abolindo como manda a lei o castigo corporal, aumentando o ordenado e o pessoal, para que o serviço de bordo possa ser feito sem o nosso sacrifício. Ficamos a bordo obedientes às ordens de V. Exa. em que confiamos.

Os Reclamantes

Embora Carvalho tenha conseguido persuadir os marinheiros a rechearem o telegrama de palavras conciliadoras, a verdade é que os canhões permaneciam apontados para alvos estratégicos da cidade, e era evidente que os marinheiros permaneceriam à espera da votação da anistia. Vinte e cinco minutos antes do prazo final determinado pelos revoltosos, a anistia foi aprovada por unanimidade e enviada à Câmara, onde foi aprovada no dia seguinte, ainda que com votos contrários. Um deputado que criticava ferozmente a decisão de perdoar os marinheiros teve que ser contido por um de seus pares, de pistola na mão.

Mesmo que a decisão tenha sido tomada num cenário no qual o governo se via impotente diante do poderio bélico dos revoltosos, é um equívoco presumir que tudo não passou de uma decisão política para conter a crise que assombrava a capital. Um exemplo é o discurso do deputado Correia de Freitas, que motivado pelas palavras de Rui Barbosa no Senado, bradou:

Dentro de nossos quartéis e dos nossos dreadnoughts passam-se cenas que o decoro manda calar, coisas que se fossem divulgadas cobririam de opróbrio uma Nação que se diz civilizada, e isto com o assentimento dos comandantes, dos almirantes, dos ministros. Há oficiais que se ocupam, a bordo em ler romances, e interrompem essa ocupação para



determinar que se apliquem 250 chibatadas a este ou àquele marinheiro que cometeu uma falta, voltando depois à leitura imaginosa.

Semelhante castigo se aplica como se o marinheiro fosse um homem insensível; como se ele não representasse também o símbolo das forças da Nação Brasileira. Pois inflama-se assim o pobre marujo, degrada-se o cidadão brasileiro? Porque o fato de um indivíduo contratar seus serviços na Armada não quer dizer que ele tivesse descido toda a escala social e que tivesse perdido a sua dignidade.

Apelo para os republicanos sinceros, a fim de que eles levantem sua voz e protestem contra estes atentados.

Embora parecesse uma vitória tanto para marinheiros – que conseguiram o atendimento de suas principais reivindicações – quanto para o governo, que evitara uma tragédia de enormes proporções, a anistia aos revoltosos teve um sabor amargo para ambos os lados. No *Deodoro*, o marinheiro José Alves de Sousa redigiu um manifesto de protesto no qual afirmava que a tripulação teria ficado “imensamente desgostosa com os companheiros”, uma vez que João Cândido aceitara a anistia feita por terra, “e não com a presença a bordo do Presidente da República e do seu Ministério da Marinha”, o que, segundo ele, mantinha os marinheiros “nas mesmas condições de oprimidos”. “Não devemos ter pressa

da anistia”, afirmava o marinheiro. “Esperemos por alguns dias. Não dizem que nosso soldo será discutido no Congresso? Pois aguardemos a sua discussão. Nós temos força. O povo está conosco. Ele há de nos ajudar a forçar o Governo a dar tudo o que desejamos”.

Já o governo federal, mesmo aliviado por ter impedido um mal maior, se via diante da repercussão mundial do caso. A imprensa internacional destacava as motivações dos marinheiros e a necessidade das autoridades evitarem a repetição do cenário, enquanto a nacional classificava a concessão da anistia como uma derrota humilhante e um suicídio político. “É bem doloroso para um país forte e altivo ter de sujeitar-se às imposições de setecentos ou oitocentos negros e mulatos que, senhores dos canhões, ameaçaram a Capital da República”, afirmou a *Fanfulla*, publicação da comunidade italiana de São Paulo.

Ao fim, parecia que estava tudo terminado, e que a insurreição de homens negros e mulatos, marginalizados, submetidos a condições desumanas e tratados como escravos havia se sagrado vitoriosa. Infelizmente, não demorou muito até que a situação se invertesse, com consequências tenebrosas para os envolvidos na Revolta da Chibata.

ÓDIO E VINGANÇA

A recepção ao capitão-de-mar-e-guerra João Pereira Leite no *Minas Gerais* contou com todas as honrarias. A tripulação, formada no convés, foi observada por dezenas de binóculos enquanto dava as boas vindas ao novo comandante sob o som de hinos tocados pela banda de música. Após um longo e vigoroso aperto de mão, João Cândido deu um passo à frente e retirou do pescoço o lenço vermelho que usou durante o período da revolta. Os dias da chibata estavam acabados e, nas palavras de Morel, “estava entendido, claramente, que o marujo Marcelino Rodrigues Menezes, cujo açoite acendeu o estopim da revolução, foi o último marinheiro brasileiro a ser flagelado”.

No entanto, uma revolta produzida pelo setor mais marginalizado da sociedade não poderia ser facilmente digerida pelas autoridades. Nos

funerais dos oficiais mortos durante a revolta – que tiveram seus corpos preservados dignamente, é sempre importante lembrar –, militares e diversos setores da sociedade esbravejavam furiosamente contra os marinheiros e a anistia, vista como uma demonstração de covardia por parte do governo. O Clube Militar manteve as bandeiras a meio mastro, em memória dos oficiais mortos, e, entre os vivos, ganhava força uma onda de insubordinação que preconizava a recusa, por parte de qualquer oficial, de embarcar num dos navios rebelados, onde servissem marinheiros envolvidos na revolta.

A aprovação do decreto n.º 8.400, no dia 28 de novembro, dois dias após a anistia, permitia à Marinha dar baixa a qualquer marinheiro sem maiores explicações. Sedento de vingança, o governo preparava sua retaliação contra os marinheiros negros e, logo na segunda semana de dezembro, a *Gazeta de Notícias* destacava que a Armada já organizava o envio dos marinheiros afastados de suas fileiras para trabalharem na Estrada de Ferro Madeira Mamoré e Port of Pará, em Rondônia, a fim de que não ficassem vadiando pela capital. Listas de marinheiros a serem expulsos se multiplicaram pelos navios envolvidos na revolta e, não por acaso, o nome de Francisco Dias Martins, o “Mão Negra”, era um dos primeiros na listagem do cruzador *Bah-*

ia. Comissões de revoltosos procuraram Rui Barbosa, autor do único voto contrário à aprovação do decreto, mas não foram atendidos. Em poucos dias, a organização dos marinheiros que havia conseguido dobrar o governo se esfacelou. Muitos fugiram, temendo represálias. Outros tentaram se antecipar, pedindo baixa da corporação. Foi o caso de “Mão Negra”, que apesar de tudo terminaria preso pouco depois.

UMA ESTRANHA SUBLEVAÇÃO

Diante da evidente perseguição, com diversas prisões de marinheiros anistiados efetuadas na primeira semana de dezembro, os boatos de uma nova sublevação continuaram a circular e, na madrugada do dia 10 de dezembro, o batalhão dos fuzileiros navais, sediado na Ilha das Cobras, se subleva. Porém, estranhamente, não consegue a adesão das lideranças marinheiras e é atacado por diversos navios, entre eles os principais envolvidos na Revolta da Chibata. Há conflito sobre o número de mortos na ação e mesmo sobre quais seriam as reivindicações do levante. De todo modo, temendo uma nova insurreição, o Congresso Nacional aprovou o estado de sítio, encarado como uma carta branca para o massacre contra fuzileiros navais e marinheiros. Decorrido tanto tempo, essa revolta permanece obscura.

Em *A Revolta do Batalhão Naval*, estudo produzido por Henrique Samet em 2011, é aventada a hipótese que a sublevação tenha sido, se não concebida, pelo menos bastante estimulada por altos oficiais que buscavam um pretexto para atacar os marinheiros anistiados tão somente por sua participação na Revolta da Chibata. A hipótese ganha força quando analisada a sequência de fatos exposta por Maestri em *Cisnes Negros*: No dia 8 de dezembro, um fogueista denunciara uma possível conspiração no cruzador *Rio Grande do Sul*. O comandante do navio pediu ao Ministério que os possíveis líderes do movimento fossem afastados, mas não teve o pedido atendido. No mesmo dia, Manoel Pedro de Oliveira, marinheiro do *Rio Grande do Sul*, enviara um bilhete a João Cândido e Gregório Martins, perguntando se “a revolta continuava marcada para o dia 8”. A não participação do marinheiro na revolta anterior, a forma arriscada da consulta e o fato de que, posteriormente, a nota foi incorporada ao processo instaurado contra João Cândido e outros marinheiros fortalece as suspeitas de que o movimento genuíno dos marujos oprimidos fora manipulado para justificar brutais retaliações por parte da Marinha, cujo orgulho fora destruído pela anistia concedida após o levante.

No dia 11 de dezembro, tendo sido contida a

sublevação dos fuzileiros na Ilha das Cobras, o caminho estava livre para a vingança das autoridades. Mesmo com vários anistiados detidos antes do levante, João Cândido evitou se comprometer com esta nova revolta, esforçando-se para demonstrar que sua luta nunca fora contra o governo, mas sim contra práticas desumanas que se perpetuavam nos conveses. O esforço foi em vão. O líder da Revolta da Chibata foi preso logo após desembarcar no Arsenal de Marinha. Tripulações dos encouraçados se renderam sem oferecer grande resistência, e outros já haviam se entregado voluntariamente, temendo a fúria dos oficiais e buscando, assim, amenizar as possíveis retaliações. João e outros passaram alguns dias no Quartel-General do Exército, onde o major Estanislau Vieira Pamplona tentou fazê-lo afirmar, sob a mira de um revólver, que a segunda revolta fora articulada por ninguém menos que Rui Barbosa. Cerca de seiscentas prisões foram efetuadas, lotando a carceragem da Polícia Central. No 1º Regimento de Infantaria, João reencontrou um amigo de infância, detido após exaltar, na rua, a revolta de novembro. Brutalmente surrado, ficou com um olho vazado e várias costelas quebradas, tendo morrido por falta de atendimento médico. Correia de Freitas se viu novamente obrigado a protestar, em vão, na Câmara: “Não precisava tanta

crueldade, pois não há mérito em dar combate a leões enjaulados, tal qual se achavam os fuzileiros navais na Ilha das Cobras”, afirmou o deputado, acrescentando que não era possível “amparar os membros do Congresso com as imunidades, quando se arrancam do povo todas as garantias e liberdades”.

Nos quatro primeiros meses de 1911, o governo expulsou da Marinha 1216 marinheiros, número que posteriormente se aproximou dos dois mil. Praticamente todo marinheiro negro ou mulato que tivesse qualquer envolvimento, por menor que fosse, com a Revolta da Chibata, foi retirado dos quadros da força naval. Embora tivessem recebido anistia, sua expulsão significava que se veriam sem pensões ou indenizações, jogados de volta à dura realidade do mercado de trabalho e, ainda por cima, com a fama de revolucionários. A maior parte recebeu da Armada apenas passagens de volta a seus estados de origem, numa clara tentativa de livrar a capital de marinheiros revoltosos. Para João Cândido e outros importantes nomes da revolta, as autoridades reservavam um destino ainda mais cruel.

O MASSACRE DA ILHA DAS COBRAS

Há divergências quanto à data em que João

chegou ao Presídio da Armada, na Ilha das Cobras. O historiador Eduardo Bueno afirma que ele teria chegado, junto com outros companheiros, no dia 24 de dezembro, sendo logo abandonados pelo carcereiro, que teria saído para comemorar o Natal com a família. Já Maestri aponta o dia 26, logo após o feriado cristão, como a data de chegada. Independentemente do dia exato de sua entrada na Ilha das Cobras, sabemos que João e outros dezessete prisioneiros, entre eles o telegrafista Scipião Zanotti, do torpedeiro *Paraíba*, foram alojados na cela 5, uma verdadeira masmorra incrustada na rocha, feita para abrigar não mais que cinco prisioneiros. Uma das chaves da cela ficou em poder do comandante Francisco José Marques da Rocha, que partiu para a cidade, ignorando as condições subumanas enfrentadas por seus prisioneiros.

Era dezembro e a temperatura, que na cidade já era elevada, atingia na cela níveis insuportáveis. Na Ilha das Cobras era tradição atirar uma solução de água e cal nas celas, sob o pretexto de desinfetá-las. Há indícios de que na verdade, tal prática visava secar as gargantas dos prisioneiros, abafando clamores que já seriam mascarados pelo constante rufar de tambores. Os gritos de horror da cela 5 rapidamente deram lugar a lamúrias e sussurros abafados, e em seguida, ao silêncio. No dia seguinte, ao serem



Diário Oficial

Congresso aprova anistia
aos revoltosos da armada

abertas as portas, uma pilha de cadáveres já se amontoava na pequena cela – dezesseis dos dezoito prisioneiros haviam morrido asfixiados. João Cândido e João Avelino Lira, também gaúcho, sobreviveram milagrosamente, respirando minimamente por meio de um minúsculo vão na porta da cela.

O episódio, um dos mais deploráveis e indefensáveis da história do país, foi investigado por um inquérito oficial, no qual o doutor Guilherme Ferreira, médico do Batalhão Naval, se negou – mesmo pressionado – a atestar que os prisioneiros teriam morrido por insolação. Ainda assim, como já se poderia esperar numa nação marcada pela impunidade dos poderosos, especialmente em relação a crimes cometidos contra os mais vulneráveis, o comandante Francisco José Marques da Rocha foi absolvido e inocentado, chegando a ser promovido a contra-almirante nos anos seguintes. Tamanho é o absurdo que até mesmo o vice-almirante Leônicio Martins, historiador conhecido por defender as ações dos oficiais, registrou seu espanto ao ver aceita, pela Marinha, a versão de que os prisioneiros teriam sido mortos por insolação.

FUZILAMENTO NO SATÉLITE

O episódio da cela 5 da Ilha das Cobras entrou para a história por sua barbárie e crueldade, mas não foi, nem de longe, a única medida desumana adotada pelas autoridades ansiosas para vingarem o orgulho ferido da Marinha. O caso do navio *Satélite* é descrito por Morel como “monstruoso” e por Maestri como “sinistro” e não há qualquer exagero na escolha de suas palavras. Possivelmente elas não conseguem expressar inteiramente o horror a bordo do cargueiro que transportou rebeldes do Batalhão Naval na noite do Natal de 1910. Há incertezas quanto ao número exato de passageiros, mas parece haver consenso de que ultrapassava quatrocentos, talvez até quinhentos, sendo eles 250 marinheiros rebelados e o restante formado por “indesejáveis”, de presos políticos a mendigos e proxenetas, passando por ladrões e prostitutas. Todos foram jogados no porão da embarcação, que partiu com destino a Santo Antônio do Madeira, em plena selva amazônica. Nove deles, porém, já teriam chegado a bordo com seus nomes assinalados por um sinal vermelho, eram eles: Aristides Pereira da Silva, Ricardo Benedito, Nilo Ludigero Bruno, Manoel Elísio de Araújo, Hernani Pereira dos Santos, Isaías Marques de Oliveira, Vitalino

José Ferreira, Argemiro Rodrigues de Oliveira e José Alexandrino dos Santos. Estavam marcados para morrer.

O navio partiu em segredo, mas, posteriormente, o presidente Hermes da Fonseca apresentou razões para o desterro. Segundo o presidente, tais elementos “se recusavam a abandonar a capital, preferindo ficar vadiando e viver de exploração inconveniente”. “Tais homens, de instintos maus, sem ocupação e instigados pelos tristes sucessos [...] prosseguiam conspirando contra a ordem”, afirmou o marechal ao Congresso Nacional. “Não era intenção do Governo atirar essa gente, sem proteção nas florestas do Acre; não, o Governo quis lhes proporcionar nessas regiões o trabalho indispensável a sua subsistência e ordenou que metade deles fosse entregue à comissão chefiada pelo coronel Rondon, e a outra metade à Companhia de Estrada de Ferro Madeira Mamoré”.

O marinheiro Hernani Pereira dos Santos foi o primeiro da lista a ser executado, já no dia seguinte à partida, sob a alegação de que estaria tramando uma conspiração. Outros sete nomes foram presos a ferros nos porões do navio e pouco a pouco fuzilados ou atirados ao mar com mãos e pés amarrados – o que, no relatório do comandante Carlos Brandão Storry sobre a viagem, foi descrito como um duplo suicídio.



Aqueles que sobreviveram e chegaram ao destino foram recusados pela Companhia da Estrada de Ferro e a maior parte entregue à Comissão Telegráfica, de Rondon. O restante foi vendido aos seringueiros; morreram em regime de semiescravidão sob o comando dos coronéis da borracha, vencidos pela carga desumana de trabalho ou pela malária, que assolava a região. Outros foram ainda fuzilados nas florestas do Acre, enquanto as mulheres enviadas nos navios foram utilizadas como escravas sexuais pelos trabalhadores da região. Se a Revolta da Chibata foi um levante contra práticas remanescentes do período da escravidão, seu triste desfecho mostrou que o tráfico e o cativo de seres humanos ainda estavam longe de ser uma página virada na história do Brasil.

É LOUCO QUEM SE REVOLTA

Tendo sobrevivido ao horror da cela 5 e assistido impotente ao martírio de dezesseis de seus companheiros que não resistiram à cruel e desumana punição imposta aos revoltosos, João Cândido permaneceu preso na Ilha das Cobras até abril de 1911, sofrendo de terríveis alucinações, nas quais afirmava ser assombrado pelos fantasmas dos marinheiros mortos. No ofício enviado pelo comandante do 55º Batalhão de

Infantaria, o atestado médico informava que “está este praça sofrendo de astenia cerebral, com melancolia e episódios delirantes, pelo que julgo necessário ser o internamento em lugar conveniente”. Seu destino foi então o Hospital dos Alienados, onde seu caso despertou o interesse do professor Juliano Moreira, então diretor da instituição.

É curioso destacar a participação de Moreira na libertação de João Cândido. Nascido em Salvador em 1872, o psicanalista, assim como o marinheiro, era negro e oriundo das classes menos favorecidas, mas apoiado pelo Barão de Itapuá, patrão de sua mãe, prestou concurso e entrou na Faculdade de Medicina antes de completar catorze anos, formou-se aos dezoito e, com vinte e quatro, já era professor titular na Escola de Medicina. Tendo representado o Brasil em diversos congressos internacionais, muda-se para o Rio de Janeiro, onde passa a dirigir o Hospital dos Alienados, função que manteve por quase três décadas.

Após meses de observação, Juliano Moreira e a equipe do hospital concluíram que João Cândido gozava de perfeita sanidade, como indica o trecho final de sua ficha hospitalar, incluída no livro de Morel:

“Nunca observamos alucinação, nem delírios. Concluímos tratar-se de um indivíduo calmo, humilde, em perfeita orientação autopsíquica, memória conservada nas suas duas formas, boa atenção e percepção, associando bem as ideias, sendo perfeita a sua faculdade de julgamento, consciente do seu estado, chamando-nos unicamente a atenção o estado de depressão permanente, excessivamente acentuado nos primeiros dias, certo grau de enfraquecimento da afetividade e seu humor mais comumente reservado”.

Para Antônio Matos, dirigente do Movimento Negro Unificado, a internação de João Cândido teria sido a maneira encontrada pelas autoridades para desqualificar a figura do líder da revolta, uma vez que ele sobrevivera até mesmo ao calvário da cela 5 na Ilha das Cobras. Essa percepção é compartilhada por outros autores e historiadores, embora o próprio marinheiro tenha reconhecido que o trauma do incidente afetou, ainda que temporariamente, sua saúde mental. Os registros do extinto hospital, apresentados por Morel em *A Revolta da Chibata*, apontam um comportamento instável, com grandes variações de humor, no qual menções a “delírios” e “alucinações” se alternam com relatos de enorme sobriedade, inclusive chegando a dizer que “talvez sejam mais loucos os que me

dão como tal”. Talvez um sinal de sua recuperação esteja no desabafo, relatado por funcionários do hospital:

“Neste mundo nem todas as promessas se cumprem. Acreditei na palavra do Marechal Hermes da Fonseca e estou preso nesta desgraça!”

SEM CULPA E SEM TIMÃO

Liberado do hospital, João Cândido retornou à Ilha das Cobras, onde permaneceu preso, em condições precárias, por quase dezoito meses. Era como se as autoridades quisessem terminar o serviço iniciado na cela 5. Enquanto isso, em junho de 1911, um Conselho de Guerra escolhido a dedo pelo governo federal absolvía de qualquer culpa o comandante Marques da Rocha, responsável pelo massacre da cela 5. Dias depois de seu julgamento, amparado por uma moção de solidariedade do Clube Naval, o terrível comandante jantou com o presidente no Palácio do Catete e foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra.

O marinheiro gaúcho – que, como destaca Morel, poderia ter fugido em uma de suas diversas saídas noturnas do Hospital dos Alienados, nas quais mantinha contato com jornalistas e com as famílias de companheiros presos

– se viu, então, após quase um ano e meio de isolamento, diante do tribunal. Anistiado pela revolta que liderara em novembro, ele agora era julgado por sua suposta participação no levante de dezembro, aquele mesmo ao qual se opusera publicamente. Sua defesa, contratada pela Irmandade da Igreja Nossa Senhora do Rosário, aliada de longa data da causa dos negros brasileiros, ficou a cargo de Jerônimo de Carvalho, Caio Monteiro de Barros e Evaristo de Moraes. Evaristo havia, seis anos antes, defendido estivadores negros após uma greve no Rio de Janeiro, em 1906.

Embora existissem acusações contra 64 ex-marinheiros, apenas João Cândido e outros nove participantes da Revolta da Chibata foram julgados, já que muitos haviam fugido para seus estados de origem. Entre os réus, estavam também Francisco Dias Martins, o “Mão Negra” e Manoel Gregório do Nascimento, que comandara o *São Paulo* durante a rebelião, e se tornaria empregado direto do marechal Hermes da Fonseca nos anos seguintes. Os heróis das águas da Guanabara enfrentaram o banco dos réus por 48 horas, tendo a defesa destacado que os marinheiros do levante inicial haviam se mantido leais ao governo durante a sublevação de dezembro. Ao final, absolvidos, celebraram. João Cândido aproximou-se de Evaristo e, num

longo abraço, vencido pela emoção, chorou enquanto era saudado respeitosamente por seus companheiros. A vitória no tribunal, é claro, não poderia ser completa. Incapaz de apontar a participação dos marinheiros na segunda revolta, a Marinha os expulsou dos seus quadros. Aqueles que haviam comandado com tanta maestria os dragões do mar nas águas da capital não tinham mais espaço dentro da instituição que defenderam até o último minuto.

NAS PEDRAS DO CAIS

Enfim livre, com os pulmões atingidos pela tuberculose, João Cândido buscou, sem sucesso, emprego em navios. Morando de favor em Laranjeiras e enfrentando graves dificuldades financeiras, o almirante negro entreteve a intelectualidade da Zona Sul da capital (contando suas histórias na copa, já que nomes da alta sociedade não se sentariam à mesa com um simples marinheiro negro) até conseguir embarcar no *Antonico*, um pequeno veleiro de 400 toneladas.

Embora a embarcação não fosse majestosa como o *Minas Gerais*, a escolha do timoneiro se provou acertada quando o pequeno barco se viu atingido por um forte temporal. A experiência e perícia de João Cândido evitaram um naufrágio, fazendo com que o *Antonico* chegasse a

Santos e, posteriormente, a outros portos do Sul. No entanto, uma exigência do comandante dos portos de Santa Catarina – que fora feito prisioneiro no motim do *Minas Gerais* – selou sua demissão. O mesmo comandante faria com que João Cândido fosse novamente demitido, desta vez do timão do *Ana*, que fazia viagens mensais entre o Rio de Janeiro e Florianópolis.

Perseguido mesmo após sua expulsão da Marinha, o líder da Revolta da Chibata se transformara, nas palavras de Morel, num “marujo de beira do cais, à espera de trabalho”. Como muitos com passado militar, recebeu convite para se juntar à polícia. Recusou, preferindo comprar o modesto caiaque *Três Marias*, com o qual passou a pescar para vender peixes na Praça XV. Sozinho, muitas vezes se sentou e observou, à distância, o *Minas Gerais*, belonave que vira nascer em Newcastle, e que comandara durante importantes dias de novembro de 1910.

O TIMONEIRO JOÃO

Filho dos ex-escravos João Felisberto e Inácia Cândido Felisberto, João Cândido nasceu na fazenda Coxilha Bonita, no município gaúcho de Encruzilhada, em 24 de junho de 1880. Chegou à Marinha aos 13 anos, apresentando-se à Companhia de Artífices Militares e Menores Aprendizes no Arsenal de Guerra de Porto Alegre, sendo transferido para o Rio de Janeiro em 1895. Embora tenha se alistado voluntariamente, diferentemente de tantos companheiros de Marinha recrutados à força, é importante notar que para um jovem do interior, filho de ex-escravos, a vida não oferecia grandes oportunidades. Como contou em depoimento o próprio João Cândido, antes de se juntar à Armada, fora soldado do General Pinheiro Machado, na Revolução Federalista, em 1893, portanto, com não mais que 13 anos de idade.

Sabe-se que, nos anos anteriores à Revolta da Chibata, João Cândido participou de diversas viagens por diferentes países do mundo, visitando, principalmente a Europa. Rapidamente, passou a atuar na instrução de novos marinheiros em navios de guerra, ainda que nunca tenha alcançado nenhuma patente mais alta que cabo – da qual foi rebaixado duas vezes. Não há qualquer registro de que tenha sido submetido a golpes de chibata, ainda que, em nove ocasiões, João Cândido tenha sido punido com prisões de dois a quatro dias em celas solitárias “a pão e água”. Sua ficha registra ainda dez elogios por bom comportamento nos três meses que precederam a revolta e ainda destaca que, em duas ocasiões, foi indicado pelos marinheiros para representar o deus Netuno na travessia sobre a Linha do Equador, e que suas habilidades, principalmente como timoneiro, foram reconhecidas por oficiais durante as viagens internacionais.

Considerando sua capacidade de comandar esquadras, evidenciada pelas manobras náuticas realizadas durante o período do levante de marinheiros, e sua vasta experiência nos conveses dos navios, é possível perceber que a escolha de João Cândido como líder da Revolta da Chibata não foi acidental. Profundamente envolvido na elaboração e coordenação dos comitês de marinheiros antes do motim, o “almirante negro”,

como ficaria conhecido posteriormente, aliava grande conhecimento técnico e bastante visão política. Em inúmeras oportunidades destacou que o objetivo da revolta nunca fora subverter a ordem política e social do país, mas sim acabar com castigos corporais e dar aos membros da Marinha a dignidade necessária a qualquer trabalho humano. Alçado à condição de líder por seus pares, nunca buscou ganhos pessoais, e seu muito elogiado bom temperamento evitou que uma tragédia maior se abatesse sobre o recém-iniciado governo do marechal Hermes da Fonseca.

A simplicidade que sempre o acompanhou também fez com que João Cândido fosse visto, posteriormente, como alguém que perdeu uma oportunidade única de liderar profundas revoluções na estrutura social brasileira. Mesmo entre os defensores da Revolta da Chibata, há aqueles que veem na figura do marinheiro contradições difíceis de serem digeridas, como seu flerte com o integralismo no final dos anos 1930, expresso em entrevista concedida ao Museu da Imagem e do Som, já no fim de sua vida. Seria leviano julgá-lo aqui por tais posições, talvez pouco progressistas, especialmente se considerarmos sua trajetória de vida.

Nascido e criado em condições precárias, com a sombra da escravidão ainda presente na sociedade; integrado ao ambiente absolu-

tamente hostil da Marinha ainda na infância; testemunha de bárbaros atos cometidos contra seus colegas; sobrevivente da terrível prisão na Ilha das Cobras, da qual se salvou por um milagre; internado em um hospício após assistir a mais de uma dezena de companheiros morrerem asfixiados ao seu lado; banido da Marinha e condenado a viver à margem da sociedade, João Cândido ganhou, por sua postura durante a Revolta da Chibata, em 1910, o direito de se equivocar nos anos que viriam.

João Cândido sobrevivera à Revolta da Chibata. Sobrevivera também ao massacre da Ilha das Cobras, ao período no Hospital dos Alienados, à subsequente prisão. Suportara ainda o suicídio da segunda esposa e, exatos dez anos depois, da filha mais velha. Quis o destino que ele também sobrevivesse ao esquecimento. Morel cita em seu trabalho duas obras sobre Rio Pardo que ignoraram por completo que o líder do levante dos marinheiros nascera no vilarejo, agora alçado à condição de cidade; em outros casos, quando não foi olvidado, João Cândido foi pintado com tintas nada elogiosas, como por Vivaldo Coaracy, que em *Couves da minha horta* o descreve como um faxineiro amedrontado, ansioso para se entregar às autoridades, tomado pela covardia.

Morel destaca que João Cândido não foi se-

duzido por movimentos populares, embora se relacionasse de alguma forma com líderes populares. Seu amor pela Marinha pode oferecer uma explicação para sua adesão à Ação Integralista Brasileira (AIB) no início dos anos 1930, uma vez que o grupo se infiltrou rapidamente nos navios e quartéis em busca de apoio. Entrevistado pelo autor, que lhe revelara sua participação na luta contra o integralismo, o almirante negro não titubeou ao afirmar: “Vesti a camisa verde. Pertenci ao núcleo da Pavuna e várias vezes fui recebido pelo Dr. Plínio Salgado, sempre cercado de oficiais da Marinha, com os quais conversei de igual para igual. Entrei no integralismo por ver a minha gente, de corpo e alma, mergulhada no casarão da rua Sachet [quartel-general da AIB]”. Mais ainda, João Cândido chegou a participar da marcha de 11 de maio de 1938, que culminou no ataque ao Palácio Guanabara. Cansado pela caminhada, retornou à casa e, posteriormente, lamentou a “falta de atitude” da liderança integralista, que não teria agido com a precisão que ele e seus companheiros demonstraram durante a Revolta da Chibata. Comparou ainda as retaliações cometidas contra os marinheiros envolvidos com a AIB às sevícias que enfrentara ao lado de outros marinheiros nas masmorras da Ilha das Cobras. Quase trinta anos mais tarde, par-

ticiparia, em 1964, dias antes do golpe militar, da famosa rebelião de marinheiros na sede do Sindicato dos Metalúrgicos, mas sairia decepcionado, afirmando que “revolta de marinheiro só dá certo no mar”.

OS ÚLTIMOS DIAS DO COMANDANTE E SEU NAVIO

Tendo seu comando extinto em dezembro de 1952, o Minas Gerais foi desincorporado da Esquadra pela Circular n.º 27 do EMA em 27 de janeiro do ano seguinte, sendo vendido à firma italiana S.A. Cantiere Navale de Santa Maria em setembro. Em 11 de março, às 11 horas, suspendeu pela última vez do porto do Rio de Janeiro, sendo rebocado para a Europa. Pouco antes disso, porém, João, ciente de que o poderoso dragão do mar que comandara durante os dias da revolta seria transformado em sucata, subiu em seu modesto caiaque, o *Três Marias*, e remou até o ancoradouro em plena madrugada. Lá, sem conseguir conter as lágrimas nos olhos, acariciou o casco enferrujado de seu velho companheiro e oculto na escuridão deu um longo beijo de despedida na carcaça do *Minas Gerais*.

Em seus anos finais, o esquecimento começaria a dar lugar a um tímido reconhecimento



que o levou a ocasionais palestras; às páginas do livro de Edmar Morel e, pouco a pouco, aos livros de História; a pequenas homenagens e menções aqui e ali, sempre sob a resistência da Marinha e das autoridades, que décadas após o levante ainda enfrentavam dificuldades para superar a Revolta da Chibata, chegando até mesmo a impedir que um busto do almirante negro fosse colocado em Porto Alegre. Já com a voz fraca, concedeu uma entrevista, um ano antes de sua morte, ao Museu da Imagem e do Som, na qual, mesmo com a fala debilitada e pontuada por fortes tosses, narrou com clareza e lucidez detalhes sobre o levante que deu fim ao asqueroso uso da chibata nos navios brasileiros. Morreu em 6 de dezembro de 1969, um sábado de tempestade no Rio de Janeiro, aos 89 anos.

VENCENDO AS TREVAS

Enquanto João Cândido era esquecido e posteriormente relembrado pela sociedade, o incidente que marcou sua vida seguiu sendo um tabu para as Forças Armadas. No prefácio de *A Revolta da Chibata*, Edmar Morel relata que Aparício Torelly, o Barão de Itararé, foi sequestrado em 1934 por oficiais da Marinha depois de publicar na *Folha do Povo* duas reportagens sobre a vida de João Cândido; segundo Morel,

foi depois deste episódio que o humorista colocou na porta de sua sala na redação a placa “Entre sem bater”. Durante o Estado Novo, o escritor Gustavo Barroso foi proibido pelo DIP (Departamento de Imprensa e Propaganda) de continuar a escrever sobre a revolta no jornal *A Manhã*. Anos mais tarde, o *Diário da Noite* teve de interromper, por pressão das autoridades, uma campanha para ajudar o ex-marinheiro, que estava doente. Além de ter enfrentado resistência de editores, que temiam represálias caso publicassem o livro, *A Revolta da Chibata* foi “rebatido”, em 1988, por *A Revolta dos Marinheiros – 1910*, do vice-almirante Hélio Leôncio Martins, que refuta o papel de João Cândido como líder da rebelião e o caráter racista da Marinha no período do levante. A publicação do livro rendeu a Morel a cassação de seus direitos políticos por dez anos, sua demissão do cargo de redator da Rede Ferroviária Federal e, indiretamente, seu afastamento da imprensa escrita nacional.

MESTRE-SALA DOS MARES

Quis o destino, porém, que o almirante negro tivesse sua vida narrada pela música de sua cidade adotiva, o Rio de Janeiro. Foi no samba – ritmo que certamente embalou milhões

de marinheiros em diferentes períodos da história da cidade maravilhosa – que o nome de João Cândido foi cantado pelo povo. A canção, composta por João Bosco e Aldir Blanc – que nos deixou no início de maio de 2020, enquanto este livro era escrito –, e gravada em 1975, deveria se chamar “O almirante negro”, título inaceitável para o regime militar que vigorava no país. Entre os diversos obstáculos apresentados pelos censores, estava a alegação de que a palavra “negro” era recorrente nos versos. “Eu havia sido atropelado pelo panzer do racismo nazi-ideológico oficial”, afirmou Aldir, anos mais tarde. “Vocês não estão entendendo’, diziam eles. ‘Estão trocando palavras como revolta, sangue etc., e não é aí que a coisa está pegando... O problema é essa história de negro, negro, negro... Nada de almirante negro. Preto velho não precisa de cartaz!’”. A solução foi alterar “negros” por “santos”, “marinheiro” por “feiticeiro”, e “almirante” por “navegante”, guardando a rima e a métrica originais.

Embora censurado, o compositor se gabaria da tática, anos mais tarde. “O samba só passou por um truque: um funcionário da então gravadora RCA ensinou que, se mudássemos radicalmente o título, eles não leriam a letra e ela passaria com algumas pequenas alterações, bem doidas. Bolamos, então, ‘Mestre-Sala dos

Mares' e, como não tinha a palavra “negro” no título, metemos a bola entre as canetas da censura”. Imortalizada na voz de Elis Regina, a canção caiu no gosto do povo, e Morel disse ter sentido que cumprira uma missão ao ver jovens cantando, em coro, durante uma apresentação de João Bosco, a canção que João Cândido infelizmente morreu sem ouvir.

O samba e a Revolta da Chibata voltariam a se encontrar às vésperas do carnaval de 1985. A União da Ilha do Governador levou o motim dos marinheiros ao desfile das escolas de samba com “Um herói, um enredo, uma canção”, tendo como abre-alas um enorme busto de João Cândido. O desfile da agremiação foi censurado pelas autoridades, e a direção da escola foi obrigada a retirar uma ala na qual marinheiros negros apareciam sendo açoitados por oficiais. Ainda assim, o Brasil já respirava novos ares e os versos iniciais do samba-enredo, impensáveis anos antes, ecoaram pela Marquês de Sapucaí:

*“Lá na minha aldeia
Já não canta a chibata
Sangrando a Guanabara
Um dia
Um novo Dragão Verdes Mares
Bailando nos mares e lares
Um lenço era o seu espadim*

*Unindo a negrura
Sacrifício e destemor
Se o sangue assina a tortura
O sangue se apaga com amor”*

O nome de João Cândido e sua alcunha de “almirante negro” viveram. A partir dos anos 1990, passaram a figurar em ruas de São João de Meriti, cidade fluminense onde o marinheiro se abrigou durante os últimos anos de sua vida, além de Nova Iguaçu (RJ), Rio Pardo (RS), sua cidade natal, e Uberaba (MG). Batizaram escolas, um acampamento do Movimento dos Trabalhadores Sem Teto (MTST) e o primeiro petroleiro do Promef (Programa de Modernização e Expansão da Frota) – com 274 metros de comprimento, o *João Cândido* foi o primeiro petroleiro produzido em estaleiros nacionais após um intervalo de 13 anos. Uma estátua de corpo inteiro, de João Cândido, com o leme em mãos, foi inaugurada nos jardins do Museu da República, antigo Palácio do Catete, em 22 de novembro de 2007, no 97º aniversário da revolta. Posteriormente, foi transferida para a Praça XV, a mesma em que o marinheiro vendeu seus peixes após ser expulso da Marinha. A ação acabou contrariando o samba de Aldir Blanc e João Bosco. Agora, finalmente, o almirante negro tinha por monumento mais do que as pedras pisadas no cais.

ALMIRANTE NEGRO

A lei federal n.º 11.756, de 23 de julho de 2008, promulgada por Lula, concedeu a “anistia pós-morte a João Cândido Felisberto a aos outros participantes do movimento”. No entanto, os marinheiros, anistiados pelos governos federais em 1910 e 2008, nunca receberam da Marinha o devido perdão e reconhecimento. Analisando esse processo, Silvia Capanema P. de Almeida, professora da Universidade de Paris, aponta “a dificuldade que a Instituição militar naval encontra para resolver um conflito entre o esquecimento (a *amnésia*) e o perdão (a *amnístia*)”, o que pode ser exemplificado pelo comunicado oficial da Marinha sobre o tema, publicado pela *Folha de São Paulo*, em 9 de março de 2008: “*A Revolta da Chibata [...] constitui-se em um triste episódio da história do país e da própria Marinha do Brasil (MB) [...] A MB sempre se pautou pela firme convicção de que as questões envolvendo qualquer tipo de reivindicação obteriam a devida compreensão, reconhecimento e respaldo para decisão superior, por meio do exercício da argumentação e sobretudo do diálogo entre as partes, o que é de fundamental importância para o pleno exercício da liderança e para o estabelecimento de vínculos de lealdade. A despeito dos fatos que motivaram aquela crise, o*

movimento não pode ser considerado como ‘ato de bravura’ ou de ‘caráter humanitário’. Vidas foram sacrificadas, material da Fazenda foi danificado, a integridade da capital foi ameaçada. Esta Força entende que outras formas de persuasão e de convencimento não foram esgotadas pelos amotinados, motivo pelo qual considera a Revolta da Chibata uma rebelião ilegal, sem qualquer amparo moral ou legítimo, não obstante a indesejável e inadmissível quebra da hierarquia. Na história do Brasil, muitas questões ligadas a direitos humanitários obtiveram solução pelas vias legais, sem açoitamento. A abolição da escravatura, assunto mais abrangente e de importância maior na escala de valores nacionais, obteve equacionamento de forma gradual, inicialmente, por meio de leis menores, que foram se complementando, até atingir-se a lei definitiva, em maio de 1888. Quaisquer que tenham sido as intenções do sr. João Cândido Felisberto e dos demais amotinados que o apoiaram, fazendo uso do ideal do resgate da dignidade humana, a MB não reconhece heroísmo nas ações daquele movimento. Os estudos oficiais e fidedignos sobre o tema sequer certificam o verdadeiro mentor da revolta”.

“Um povo sem memória é um povo sem futuro”, diziam faixas expostas no Estádio Nacional, em Santiago do Chile. O estádio, palco de clássicos do futebol chileno, fora usado como

centro de detenção durante a brutal ditadura de Augusto Pinochet, lá, cerca de 40 mil chilenos foram torturados, muitos deles assassinados dentro das instalações. A frase – um lembrete de que aqueles que não aprendem com os erros da história estão fadados a repeti-los – se aplica à Revolta da Chibata que, embora mais divulgada em anos recentes, nunca foi examinada a fundo pela sociedade brasileira e, especialmente, pelas Forças Armadas.

Apesar das diversas conquistas ao longo dos anos, negros como os que eram açoitados nos conveses ainda ocupam posições de menor destaque na hierarquia social e são alvos das autoridades que seguem violentando e marginalizando as populações de favelas e bairros populares. Embora alguns possam enxergar a Revolta da Chibata sob um falso daltonismo, classificando-a como um levante contra o autoritarismo militar, é impossível dissociá-la de questões raciais que seguem vivas no Brasil do século XXI. Daí a importância de visitar João Cândido e seus companheiros periodicamente, e gravar na consciência coletiva os feitos, tão pouco celebrados, do almirante negro e daqueles que deixaram de joelhos o governo em busca apenas de algo que nunca lhes deveria ter sido negado: a dignidade de trabalhar sem a ameaça da punição corporal e de comportamentos dos tempos da escravidão.

Ainda que a revolta tenha durado poucos dias, e que no fim seus protagonistas tenham sido vencidos, seja pelas retaliações do governo, seja pelo esquecimento e marginalização dos sobreviventes, o principal legado da Revolta da Chibata está expresso em uma anedota comovente, relatada nas páginas do livro de Morel. Ele reconta que, em 1928, o marinheiro foi surpreendido quando vários tripulantes do *Minas Gerais* apareceram, de surpresa, no funeral de sua companheira, trazendo uma coroa de flores com a mensagem “Homenagem dos marujos à esposa do amigo João Cândido”. Não conhecia nenhum deles, por que estariam ali? Então um jovem se destacou do grupo e murmurou ao lado do antigo chefe rebelde: “A sua história ficou na Marinha. Hoje não apanhamos, temos soldo regular e comemos bem. Agradecemos tudo isto ao senhor!”.

Salve João Cândido, almirante negro, comandante dos dragões do mar e negro herói brasileiro. Hoje e sempre!

MINAS GERAES



REFERÊNCIAS:

ALMEIDA, Sílvia Capanema P. de. Do marinha João Cândido ao Almirante Negro: conflitos memoriais na construção do herói de uma revolta centenária. *Revista Brasileira de História*. v.31 n. 61, São Paulo, 2011.

MAESTRI, Mário. *Cisnes negros: 1910: a revolta dos marinheiros contra a chibata*. Porto Alegre: FCM Editora, 2014.

MARTINS, Hélio Leôncio. *A revolta dos marinheiros, 1910*. São Paulo: Cia Ed. Nacional; Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1988.

MOREL, Edmar. *A revolta da chibata*. Marco Morel (org.). [1959]. 5.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2009.

MORGAN, Zachary Ross. *Legacy of the Lash: black and corporal punishment in the Brazilian Navy, 1860-1910*. Tese (Doutorado em História) – Brown University. Providence (RI), 2001.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Cidadania, cor e disciplina na revolta dos marinheiros de 1910*. Rio de Janeiro: Mauad/Faperj, 2008.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Do convés ao porto: a experiência dos marinheiros e a revolta de 1910*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas (SP), 2002.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Marinheiros em revolta: recrutamento e disciplina na Marinha de Guerra (1880-1910)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas (SP), 1997.

ANDRADE, Oswald de. *Um homem sem profissão; Memórias e confissões; Sob as ordens de mamãe*. São Paulo: Globo, 2002.

SOUZA, Cláudio Barbosa de. *Marinheiros*

em luta: a revolta da chibata e suas representações.
Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) –
Universidade Federal de Uberlândia. Uberlân-
dia (MG), 2012

Vídeos:

Nação | TVE – Revolta da Chibata –
21/11/2014. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=pgmFiwj8Y5k&feature=youtu.be>

Nação | TVE – Entrevista João Cândido – Conteúdo Extra de Revolta da Chibata 14/10/15. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=y3lfcd9B0mE&feature=youtu.be>

A REVOLTA DA CHIBATA | EDUARDO BUENO. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=5Sv6HrN-Rt4&t=736s>

Este livro foi composto em fonte Adobe
Garamond Pro regular e bold em 11/13 e
Anisette Std para títulos impresso em papel
Offset 65g pela gráfica Forma Certa, para
Fundação Lauro Campos e Marielle Franco.