



João Cândido e a Revolta de 1910

Helio Leonicio Martins

Vice-Almirante, membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB)

A perspectiva do ano de 1910 constituía um marco na vida e na eficiência da Marinha de Guerra, substituindo fase anterior de estagnação, mas foi rompida no dia 22 de novembro por motim eclodido nos seus mais poderosos navios recém-adquiridos, os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, o Cruzador *Bahia* e o antigo blindado *Deodoro*.

A estrutura disciplinar, básica em organização militar, fendeu-se de alto a baixo. No *Minas Gerais*, foram assassinados o comandante e dois oficiais. No *Bahia*, morto o oficial de serviço que reagiu. No *São Paulo* e no *Deodoro*, os oficiais foram desembarcados, mas, no primeiro, um tenente escondeu-se, pretendendo retomar o navio. Ao ver-se isolado, suicidou-se.

Exigiam os amotinados, em mensagem enviada ao governo, a modificação do regime de punições, com o fim do emprego da chibata, e reclamavam do excesso de trabalho vigente nos no-

vos navios. Caso não fossem atendidos, destruiriam o Rio de Janeiro, o que seria possível com mais de 60 canhões, 24 deles os de maior calibre existente, atirando à queima-roupa sobre cidade de edificações frágeis.

Noticiada a revolta, o primeiro dia foi pleno, no Congresso e na Imprensa, de veementes declarações de repulsa à rebelião e de apoio à reação governamental, independente de coloração partidária. Quando, porém, à tarde, o emissor do mais influente político de então, Senador Pinheiro Machado, que tivera contato com os marinheiros, informou na Câmara de Deputados da im-

Encouraçado
São Paulo



◀ A bordo do Encouraçado São Paulo, os marinheiros revoltados aguardam a anistia para entregar o navio ao comandante nomeado pelo governo

possibilidade de ser dominada a rebelião, do perigo dos bombardeios, e que os rebeldes estavam realmente dispostos a cumprir as ameaças, os discursos e artigos inverteram-se. Passaram a justificar com ênfase o movimento dos que já denominavam “reclamantes”, com ditirambos imaginosos à sua ação, e providenciando, em dois dias, incondicional anistia.

Os oficiais voltaram aos navios, naturalmente em situação disciplinar insustentável. Mas, três dias depois, a regulamentação que impedia a exclusão imediata de elementos molestos foi modificada, dependendo agora apenas de rápido julgamento. Com isto começaram a ser afastados os elementos mais radicais. Ao mesmo tempo, os aparelhos de disparo dos canhões e a munição foram retirados dos navios rebelados. Havia assim promessa de ir-se modificando o ambiente de desconfiança, de apreensões, e criando-se a expectativa de dias melhores.

No início de dezembro, entretanto, repetiram-se os levantes no Cruzador *Rio Grande do Sul* e no Batalhão Naval, estes sem apresentarem justificativas nem finalidades. Esperavam ter a adesão dos revoltosos de novembro, o que não sucedeu. Dominada a

segunda insurreição, houve o ensejo para violenta reação das autoridades, atingindo tanto os insurretos de dezembro quanto os de novembro, na verdade sem que ditames jurídicos regulares fossem atendidos, com aspectos de desforra, o que, aliás, não despertou protestos daqueles congressistas e cronistas que com tanta indignação – e manifesta admiração – haviam aclamado a revolta.

Esta página negra na História da Marinha brasileira, afetando da mesma forma o País, com repercussão internacional, incluindo ameaça de ato que hoje classificaríamos como “terrorismo” nunca havido, qual fosse a destruição da capital de uma nação, tem sofrido, em sua descrição e comentários, dupla deformação. A oficialidade da época, vítima cruenta de ataques candentes do Congresso e da imprensa, limitou-se a clamar contra o que o evento apresentou de primitivo e feroz, mantendo atitude defensiva em relação à própria honorabilidade e à da Marinha. Por outro lado, escritores “da esquerda” utilizaram sublevação puramente militar, sem conotação política ou ideológica, apresentando-a como movimento popular, para o que dispunham do necessário: elemento humilde lutando por motivo justo, enfrentando e vencendo classe dominante. Não houve preocupação de analisar com profundidade o que teria causado aquela explosão, se teria sido possível evitá-la, que conseqüências trouxe, mais útil historicamente do que a simples descrição dos acontecimentos.

Basicamente a revolta foi causada pela dissintonia que houve entre o tipo de elemento humano recrutado e a complexidade tecnológica dos modernos barcos de guerra que ele deveria guarnecer. A aplicação da chibata como castigo das faltas cometidas a bordo dos navios, inconcebível nos tempos atuais, era, até a metade do século XIX, o último resquício do

O prédio danificado pela artilharia legal é o Quartel do Batalhão Naval, na Ilha das Cobras. João Candido ajudou o governo, depois de anistiado, a sufocar a nova rebelião



ambiente bárbaro da vida nos veleiros. Estes, de dimensões reduzidas, transportavam guarnições desproporcionadamente numerosas, necessárias para atender às manobras vélicas e operar os muitos canhões. O que o trabalho no alto dos mastros, debaixo de mau tempo ou em combate, exigia de robustez física, inconsciência do perigo, correndo a par com a resistência precisa para sobreviver nos esquifes, que eram os navios de então, centenas de dias no mar, em condições higiênicas precaríssimas, alimentação deteriorada e água poluída, é inimaginável hoje. Para tripulá-los, só se encontrava sub-homens recrutados à força nos níveis mais baixos da humanidade. Na solidão oceânica, longe de qualquer possibilidade de intervenção terrestre, manter aquelas feras disciplinadas, sem o que mesmo a sobrevivência do navio era duvidosa, só se conseguia com tratamento impiedoso, do qual o uso da chibata era o mais suave. Isto aconteceu durante séculos, em toda a epopéia dos Descobrimentos, nas guerras nelsonianas, entre as nações mais civilizadas do tempo.

Com o advento dos navios mecanizados, tecnicamente complexos, tudo mudou. Ao invés da força bruta dos “homens de ferro em navios de madeira”, passou-se a recrutar técnicos, especialistas, gente preparada e educada. Os navios eram maiores, com menos tripulantes, deslocamento rápido permitindo cruzeiros de menor duração, passadio assegurado pelas frigoríficas e a água destilada. Os sistemas disciplinares abrandaram. Os castigos corporais foram desaparecendo: na Espanha em 1823, na França em 1860, nos Estados Unidos em 1862, na Alemanha em 1872, na Grã-Bretanha em 1881.

No Brasil, entretanto, essas transformações não se deram de forma tão rápida e nítida. Mesmo depois de 1885,

quando os primeiros encouraçados “modernos” foram incorporados, ainda envergavam eles armações vélicas e o recrutamento do pessoal não melhorara sensivelmente. Continuou-se na prática de utilizar a ralé das cidades, ex-presidiários e condenados enviados



pela polícia como para uma casa de correção, ou escravos fugidos da senzala e do tronco. O tempo de serviço era de 15 anos. Expulsar um mau elemento era quase impossível pelas dificuldades burocráticas a vencer. Preferia-se recorrer aos castigos. Quando havia condenação, o tempo de prisão acrescentava-se ao tempo de serviço.

As tentativas de melhor preparo do pessoal nas escolas de aprendizes e profissionais falhavam devido ao lamentável nível intelectual dos alunos. Das primeiras, os grumetes saíam analfabetos ou quase. Mas, de qualquer forma, mesmo em número insuficiente e não no nível desejável, elementos novos, como telegrafistas, eletricitas, maquinistas, passaram a ombrear com os rudes marinheiros antigos. Mas o sistema da chibata persistia. Grande parte da oficialidade não o aprovava. Mas a virulência imperava de tal forma a bordo que isto dava força aos “chibateiros”, embora visivelmente não melhorasse a disciplina, o que só se conseguiria com a subida do nível mental e moral das guarnições, o que também não se fazia. O faltoso que foi chibateado, e serviu de pretexto para a deflagração do movimento, havia navalhado todo o corpo

▲
*Encouraçado
Minas Gerais*



▲
Marinheiro de primeira classe João Cândido



▲
Deputado e Capitão-de-Mar-e-Guerra Honorário José Carlos de Carvalho que, a mando do Senador Pinheiro Machado, contactou os revoltosos e praticamente pôs fim à rebelião prometendo obter o que desejavam e a anistia

de um companheiro que, de serviço, o denunciara por trazer bebida alcóolica para o navio.

As determinações legais sobre o assunto eram confusas. A rigor, desde a Constituição Imperial os castigos corporais nas Forças Armadas ficaram proibidos, determinação que nunca foi cumprida. Tanto que o Decreto nº 3 da República, de 16 de novembro de 1889, tornou a proibi-los. Mas, a 12 de abril de 1890, novo Decreto, o de número 328, assinado por Deodoro e Wandenkolk – Ministro da Marinha (não aparece publicado no *Diário Oficial*), dispunha sobre a criação das “Companhias Correccionais”, nas quais a chibata era admitida apenas com limitação de número. E daí por diante muitos regulamentos contemplavam este tipo de castigo. Não era portanto a prática da chibata algo oculto ou ignorado. Executivo, Legislativo, Judiciário e Imprensa sabiam de sua existência e a ela nunca se opuseram.

O diferencial entre os marinheiros dos veleiros e os modernos navios cresceu com a aquisição “à uma” de 14 unidades do Programa de 1906. A estadia de muitos marinheiros na Inglaterra mostrou-lhes a odiosidade do sistema. Aos da facção antiga incomodava especialmente o regime de trabalho nos novos navios, verdadeiros estabelecimentos industriais, com horários fixos de serviço, o que não acontecia nos veleiros. Aos mais moços, repugnava a chibata e todo o cerimonial que cercava sua aplicação, com semelhança à escravidão, havia pouco abolida.

Foram estes últimos que realmente tramaram a revolta, organizaram-na, planejaram-na. A mensagem enviada ao governo foi redigida por dois telegrafistas. O cérebro virtual do movimento foi o marinheiro-paioleiro do Cruzador *Bahia*, Francisco Dias Martins, de melhor procedência no Ceará (um dos “meninos impossíveis” postos na Marinha para se corrigi-

rem...). Já se manifestara antes em uma viagem ao Chile, enviando ao comandante carta com assinatura “Mão Negra”, protestando contra os castigos demasiados e citando o Encouraçado russo *Potemkin*, cuja guarnição se rebelara em 1905.

Não possuíam, entretanto, os moços, posição dominante sobre os “antigalhaços”, rudes, valentões. Tiveram que escolher um deles para líder, recaindo a escolha no Marinheiro de Primeira Classe João Cândido Felisberto, considerando um moderado (“híbrido”, o chama uma testemunha da época), com trânsito nas duas facções, mas violento quando provocado, como mostra sua fé-de-ofício, com punições causadas por luta corporal, ostentando uma cicatriz a navalha nas costas (nunca foi chibateado). Exercera funções de ajudante de sinaleiro sem sucesso, mas era excelente “talha-ao-lais”, como se classificava os hábeis veleiros, tendo sido “gajeiro”, isto é, encarregado da operação de um mastro nos navios a vela *Primeiro de Março* e *Benjamin Constant*, deste passando para o *Minas Gerais* em construção, permanecendo quatro meses na Inglaterra. Saíentava-se também como timoneiro.

Não se sabe exatamente quando foi indicado para liderar a rebelião. Estava ausente em reunião a 13 de novembro, quando se decidiu a eclosão do motim. Nada teve a ver com a redação da mensagem enviada ao governo, mas possivelmente já havia sido aceito como chefe. Talvez tenha influído em sua escolha o natural condicionamento dos marinheiros pela hierarquia naval. O chefe deveria estar no capitânia, como ele estava, pois, para ele a Esquadra continuava a existir, só que sob sua direção.

Daí por diante, João Cândido foi sempre apresentado como o líder, o “comandante-em-chefe” da Revolta. O emissário político que procurou conta-

to com os revoltosos dirigiu-se primeiro ao *São Paulo* de onde foi orientado ao *Minas* para conferenciar com João Cândido. Em seu regresso, anunciou-o como o dirigente da rebelião. Jornalis- tas o procuraram, e um deles romanti- zou-o com a alcunha de “Almirante Negro”. Até onde ia sua liderança interna- mente pouco se sabe. O sinal da insur- reição foi um tiro disparado pelo *Bahia*. Ao irromper o motim no *Minas Gerais*, não teve força para cercear os instin- tos sanguinários dos celerados que massacraram os oficiais. Não tomou parte nos ataques, nem mesmo na al- gazarra que os acompanhou. Segundo testemunhas, permaneceu no passadi- ço, conservando-se assim como figura capaz de dialogar, contemporizar, che- gar a um acordo pacífico.

Na primeira noite da rebelião, os na- vios revoltados mantiveram-se em mo- vimento dentro da baía, intimando os não aderentes que o fizessem. Os que se conservaram fiéis ao governo e ca- pazes posteriormente de reagir – cru- zadores e contratorpedeiros – refugia- ram-se para o lado da Ilha do Governador (a reação planejada foi cancelada). Navios auxiliares ou em reparos içaram

bandeiras vermelhas da rebelião, em- bora não estivessem rebeldes. Alguns tiros de canhões de pequeno calibre foram disparados, sem acertos. Logo pela manhã, o referido emissário do Senador Pinheiro Machado, Capitão-de- Mar-e-Guerra honorário e Deputado José Carlos de Carvalho, praticamente acabou com a sublevação. Tomou co- nhecimento das reivindicações dos marinheiros, prometeu-lhes obter o as- sentimento do governo em atendê-las – e a concessão da anistia. Levou o as- unto à Presidência e ao Congresso, mudando-se, imediatamente, a atitude reprovativa existente, com a explosão de inflamados discursos e artigos. En- quanto aguardavam, sendo os rebeldes informados do andamento das negoci- ações por Carlos de Carvalho, os navi- os limitaram-se a rondar a cidade, exi- bindo os canhões apontados, para não haver dúvidas sobre sua força, até re- ceberem a notícia de ter sido concedi- da a anistia.

Nos 15 dias que durou a “Marinha da anistia”, até a eclosão do segundo movi- mento, a ação do “comando” revolucio- nário, inclusive a de João Cândido, dimi- nuíu muito, substituída a chefia por ele-

João Cândido, que aparece na foto com um lenço no pescoço, posa com repórteres dos jornais cariocas, enquanto espera o decreto do perdão





▲
Antes de entregar o navio, João Cândido obrigou o Comandante Pereira Leite a lhe dar explicações sobre o significado de certas expressões constantes do decreto, as quais não entendia

mentos radicais que se intitulavam os “Faixas Pretas” (por usarem o lenço de marinheiros cruzado no peito), conservando tensa a atmosfera a bordo, agora com receio que os navios, desarmados, fossem invadidos pelo Exército, o que aliás nunca foi cogitado.

Ante a ebulição do ânimo dos que se haviam rebelado em novembro, os oficiais resolveram desembarcar, o que os marinheiros pediram que não o fizessem, pois seriam eles importantes para a defesa contra os imaginários invasores. Entretanto, à vista da persistência do clima de relativa rebeldia, ainda que passiva, foi decidida a evacuação completa das guarnições das quatro unidades revoltadas em novembro.

Com a nomeação da Comissão de Investigação, que verificaria ter havido ou não ligação entre as duas insurreições – e modificou o Regulamento facilitando as expulsões – começaram os castigos. Mais de mil marinha-

ros foram expulsos da Marinha, a maioria sendo transportada para seus Estados de origem, mas uma centena dos considerados mais perigosos foram embarcados, juntamente com prostitutas e ladrões, em um mercante e levados para Amazonia. No caminho, uma ameaça de motim, verdadeira ou não, resultou no fuzilamento de sete deles.

Mas João Cândido recebeu o peso das represálias. Os panegíricos dos plumitivos e discursadores haviam dado enorme ênfase ao papel que desempenhara, tornando-o um símbolo da Revolta, nele resumindo tudo que ela representara de odioso, cruel, de selvagem, o que não reproduzia a verdade. Foi preso sem menor razão de ser. Não pretendia fugir. Havia sido anistiado. Não participara dos motins de dezembro. Suas intervenções tinham-no mostrando ao lado do governo. Não tomara parte no clima de insubordinação que reinava nos navios. Os “Faixas Pretas” dirigem-nas. Foi entretanto colocado com 17 companheiros em uma cela do Presídio da Ilha das Cobras, exígua, mau ventilada, em noite quente. Os prisioneiros gritaram sufocados, mas o carcereiro não dispunha da chave, guardada por falta de confiança. Na manhã seguinte, só foram encontrados dois vivos, um deles João Cândido. Como

►
A chegada do Capitão-de-Mar-e-Guerra Pereira Leite a bordo do Minas Geraes, sendo recebido pelo marinheiro João Cândido, que se encontra na escada, fazendo continência



seria de esperar, apresentou “perturbações sensoriais, com perturbações visuais e auditivas” (laudo médico), sendo levado para o Hospital de Alienados. Em abril novo exame considerou-o vítima de “astenia cerebral com melancolia e episódios delirantes”.

Estes sintomas foram cedendo. Em maio, voltou ao presídio, onde permaneceu até 1912.

Em liberdade, embarcou nos pequenos veleiros que ainda faziam o comércio costeiro, de acordo com suas habilitações. Queixou-se que as capitânicas dos portos dificultavam seu embarque. É possível que isto tenha acontecido em alguns casos. Mas essas faluas não eram controladas pelas capitânicas dos portos no tempo, e em breve tudo caiu no esquecimento.

João Cândido reapareceu mais tarde, uma figura melancólica, carregador de peixe no mercado. Com o interesse ideológico e o sensacionalismo da Imprensa, começaram as tentativas de entronizá-lo como herói nacional, o que persiste até agora. Não cremos que tenham tido oportunidade de conhecer, mostrando-lhe o valor dos panegíricos clamados sob a mira dos canhões, dois escritos de um mesmo cronista de nomeada. A 27 de novembro escrevia:

“... o direito que animava os revoltosos era uma garantia desse entusiasmo. Essa alegria popular. Eles mataram o Comandante Batista das Neves e o Tenente Cláudio mas tinham por si o direito da dignidade humana, o primeiro de todos os direitos, que a chibata feriu... João Cândido é um marinheiro formidável, é excepcional, sabe navegar, fazer parnasianismo de manobra (sic)”.

Mas fins de dezembro, tendo desaparecido as ameaças, em outra crônica, prevê ele para o ano seguinte, 1911, “ameaças contínuas de desgraças incalculáveis” e que “o prólogo delas foi representado por João Cândido, com sua reivindicação cruenta de direitos,

com seu puritanismo pernóstico, com sua arrogância heróica, seu parlamentarismo burlesco, com a nação, de miras alçadas ameaçando”.

Em relação à Marinha, não há dúvidas de que das causas preponderantes da revolta tenha sido a falta de visão das autoridades navais, a partir da segunda metade do século XIX, que não souberam – ou não puderam – evitar o descompasso entre os novos equipamentos mecanizados que substituíam os veleiros e as qualidades técnicas e morais do pessoal disponível para guarnecê-los, procurando corrigir as deficiências disciplinares conseqüentes com regime de punições não mais cabíveis e desumanas.

As cenas de assassinatos e de barbárie com que alguns marinheiros reagiram, e a ameaça, que seria cumprida ou não, mas que houve, de arrasar a cidade, também não podem ser aprovadas ou comemoradas. A revolta foi diluída sem luta, na manhã seguinte, pela ação política de Carlos de Carvalho.

A rendição sem dignidade, traduzida pelos discursos altissonantes no Congresso e pelas crônicas e artigos na imprensa, pondo nos páramos a justiça da causa, a habilidade marinheira dos rebeldes, comparando-os até com Nelson (célebre almirante inglês), e aclamando sua generosidade por não destruir imediatamente a cidade, eram manifestações falsas, coagidas pelo medo, pois mudaram de direção quando os navios foram desarmados, do mesmo modo não é lembrança que se guarde.

Por fim os castigos desproporcionais aplicados pelo governo, ao arripio de processos jurídicos, não deixaram na História rastro róseo, para não dizer o pior.

A Revolta de 1910 é uma página sombria da história tanto da Marinha como do País. Precisa ser virada, esperando que fatos semelhantes não se repitam. E como resultado do ala-

rido exultante no Congresso e na imprensa da época, provocado pelo medo ante os canhões ameaçadores, mais o aproveitamento ideológico na ânsia de apresentar um herói popular e, também por ter sido feito mártir com os castigos comandados não por jus-

tiça mas por vindita, João Cândido Felisberto, modesto, primário, tendo ou não tendo os méritos correspondentes, teve seu momento de glória e ficou na tradição popular como o chefe da Revolta dos Marinheiros, a que terminou com a chibata na Marinha.

FONTES

DOCUMENTAIS

Livro de quarto dos Cruzadores *Barroso, Tamoio, Tupi, Tamandaré, República, Tiradentes* e Encouraçado *Florianópolis*.

Relatório do Comandante do Cruzador *Barroso*, Capitão-de-Fragata Amintas José Jorge, enviado com ofício nº291, ao EMA, de 29 de novembro de 1910.

Depoimento do ex-Marinheiro João Cândido ao historiador Hélio Silva em 29 de março de 1968.

ANAIS do Senado, nº IV, 1910

_____, nº V, 1910

Relatório do Comandante do Cruzador *República*, datado de 14 de dezembro de 1910.

Relatório do Ministro da Marinha de 1911.

BIBLIOGRÁFICAS

CARLW, Anthony. *The lower deck on the Royal Navy 1900-1903*. New York: Manchester University, 1981.

CARVALHO, José Carlos de. *O Livro de Minha Vida: na guerra na paz e nas revoluções 1847-1910*. Rio de Janeiro: typ. do Jornal do Commercio, 1912. p.134-308 .

CUNHA, H. Pereira da. *A Revolta da Esquadra brasileira em novembro e dezembro de 1910*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1953, p.90 e 91.

MOREL, Edmar. *A Revolta da Chibata*. 3. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1979, 123 p.