

# Revolta dos Marinheiros e Revolta do Batalhão Naval (1910)

José Carlos Mathias <sup>a</sup>

**Resumo:** A Revolta da Chibata e a Revolta do Batalhão Naval foram acontecimentos importantes na história do Brasil no início do século XX. Ambos foram relacionados às condições precárias enfrentadas pelos marinheiros e soldados da Marinha do Brasil, que eram submetidos a castigos físicos e trabalhados em difíceis condições. A Revolta dos Marinheiros desenvolveu-se em 1910, no Rio de Janeiro, e envolveu motins nos principais navios da Esquadra. Após intensas negociações, o governo decidiu abolir os castigos físicos e implementar reformas nas condições de trabalho dos marinheiros. Já a Revolta do Batalhão Naval ocorreu no mesmo ano, também no Rio de Janeiro, e, assim como na Revolta dos Marinheiros, as principais exigências eram o fim dos castigos físicos e melhorias nas condições de trabalho. O presente artigo analisa o desenvolvimento das revoltas, bem como as ações adotadas para o restabelecimento da hierarquia e disciplina na Marinha do Brasil.

**Palavras-chave:** Marinha do Brasil, Revolta dos Marinheiros de 1910, Primeira República.

## CONSIDERAÇÕES INICIAIS

No contexto do processo de consolidação da República, movimentos de contestação e de cunho reivindicatório sacudiram o país, em especial o Rio de Janeiro, então capital da jovem República brasileira. Essas mobilizações, algumas

de caráter revoltoso, originadas na sociedade civil e no meio militar, tinham suas demandas relacionadas ao descontentamento de alguns segmentos da sociedade com o câmbio do regime monárquico para o republicano e nas expectativas por transformações que o novo regime suscitava em diferentes

---

<sup>a</sup> Vice-almirante, diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Associado titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil..



setores sociais e núcleos de poder regionais. Foi nesse quadro tensionado e de notada efervescência social que ocorreram dois dos mais importantes e emblemáticos levantes militares da história republicana, a Revolta dos Marinheiros e a Revolta do Batalhão Naval, ambas separadas por poucos dias entre novembro e dezembro de 1910 e percebidas, por muitos, como um só levante.

## CONTEXTO HISTÓRICO

A Revolta dos Marinheiros de 1910 ou “Revolta da Chibata”, como ficaria popularmente conhecida após a publicação, quase cindo décadas depois dos acontecimentos, do livro de mesmo nome do jornalista Edmar Morel, em 1959, se deu no contexto de um processo de afirmação da identidade e da nacionalidade brasileiras, em meio a uma acirrada disputa política pela Presidência da República entre diferentes segmentos da cena política nacional, os quais direcionavam seus apoios, principalmente, a

dois candidatos: o marechal Hermes da Fonseca, apoiado pela oligarquia mineira e pela maioria dos núcleos regionais de poder (presidentes [hoje governadores] dos estados federados); e o senador Rui Barbosa, este último a frente da “campanha civilista” que congregava a poderosa oligarquia paulista e o apoio dos estamentos médios urbanos.

Em um cenário em que o país buscava se distanciar de seu passado monárquico recente, mostrando-se ao mundo como uma nação pujante e contemporânea, o governo brasileiro buscou evidenciar por meio de sua Armada a sua força e modernidade. Nesse período, entre 1908 e 1910, foram adquiridos junto a estaleiros britânicos os navios da chamada “Esquadra de 1910”, cujos principais representantes foram os encouraçados do tipo *Dreadnoughts*, que, à época, figuravam entre os mais poderosos navios de guerra em todo o mundo. Não por acaso foram batizados com os nomes de dois dos mais prósperos estados brasileiros: *São Paulo* e *Minas Gerais*. Fontes es-



Fig. 1 – O Encouraçado *Minas Gerais*



Fonte: DPHDM

parsas indicam, inclusive, que a cantiga popular que tem o famoso refrão “*Oh! Minas Gerais / Quem te conhece / Não esquece jamais*”, e que hoje é o hino do Estado de Minas Gerais, visava originalmente homenagear o navio (figura 1) e não o estado da federação.

## **A ESQUADRA DE 1910 E AS CONTRADIÇÕES DA ARMADA**

A partir de um esforço político no sentido de recuperar a capacidade da Esquadra Brasileira, notadamente deficiente nos primeiros anos do século XX, muito por causa da Revolta da Armada, foi concebido o Plano de Reaparelhamento Naval de 1904, durante a



gestão do ministro da Marinha almirante Júlio de Noronha. Modificado e expandido na gestão de seu sucessor na pasta da Marinha, almirante Alexandrino de Alencar, em 1906, o referido plano foi então executado de modo que, em 1910, sucessivamente, os navios começaram a ser incorporados à Armada, entre os quais cruzadores leves (*scouts*) e contratorpedeiros. Esses novos meios navais incorporavam modernas tecnologias e considerável poder de fogo à Esquadra brasileira, especialmente os encouraçados *São Paulo* e *Minas Gerais*, que juntos ostentavam 24 canhões de 305 mm (12 polegadas), em suas baterias principais, e 44 canhões de 120 mm nas baterias secundárias. Para se ter uma vaga ideia do poder de fogo desses navios, os canhões navais de maior calibre hoje utilizados pela Marinha tem calibre de 114,7mm (4,5 polegadas) e o maior dos obuseiros autopropulsados utilizado na Guerra da Ucrânia é um modelo russo dos tempos da Guerra Fria de 240mm (2S4 “Tulip”).

Entretanto, a formação e preparo das tripulações e a capacidade de manutenção dos arsenais de marinha e estaleiros privados nacionais, especialmente o já centenário Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, não acompanhou a rápida incorporação dessas novas tecnologias. Desse modo, com tripulações reduzidas e rotinas de trabalho e operação mais intensas nos novos navios, se intensificaram as contradições entre os perfis dos marinheiros que guarneciam os navios – ainda oriundos de modelos antigos de recrutamento e formação de uma Marinha de navios veleiros – e as capacitações técnico-profissionais exigidas desses militares frente às novas tecnologias. Situação que, associada à manutenção dos castigos corporais na Marinha, cujo restabelecimento se deu por força do Decreto nº 328, de 12 de abril de 1890, com a criação da Companhia Correccional, elevou as latentes tensões na Armada. Assim, em reuniões clandestinas, lideranças junto aos marinheiros de alguns desses novos navios de guerra decidiram que um motim



seria deflagrado no navio em que fosse primeiro aplicado castigo corporal.

Fig. 2 - Grupo de Foguistas com suas ferramentas



Fonte: DPHDM

## A REVOLTA DOS MARINHEIROS

No dia 21 de novembro de 1910, a bordo do encouraçado *Minas Gerais*, o marinheiro Marcelino Rodrigues Menezes foi punido à chibata “por ter cortado a navalha o rosto e o ombro do cabo Walde- mar de Souza [...] vingando-se de parte dada de que havia introduzi- do duas garrafas de cachaça a bor- do”, segundo aponta o almirante Hélio Leôncio Martins<sup>1</sup>, historiador

naval que se dedicou a história dessa revolta, escrevendo um dos mais relevantes livros sobre o as- unto: *A Revolta dos Marinheiros, 1910*, publicado na venerável “Co- leção Brasiliana” da Companhia Editora Nacional.

Assim, na noite seguinte, 22 de novembro de 1910, foi então deflagrado o levante, quando o comandante do navio, o capitão de mar e guerra João Batista das Ne- ves, regressava de um jantar ofere- cido pela oficialidade do navio de guerra francês *Duguay-Trouin*, então atracado na Baía de Guana- bara. Naquele momento, grande parte da guarnição do *Minas Ge- rais* se sublevou.

O então segundo-tenente Ál- varo Alberto da Mota e Silva, que depois teria brilhante carreira no campo da energia nuclear, que estava de serviço naquela noite, foi o primeiro oficial a ser ferido pelos amotinados, que logo tomaram o convés, lá encontrando o coman- dante Batista das Neves, além de outros oficiais e praças que tenta- ram, sem sucesso, contê-los. O confronto resultou na morte do



comandante João Batista das Neves (figura 3), do capitão-tenente José Claudio da Silva e algumas praças que não se sublevaram. A violência nesse navio atingiu um grau bastante elevado, comandante Batista das Neves foi massacrado e teve seu corpo, em seguida, desrespeitado, inclusive tendo um dos marinheiros urinado sobre o cadáver, segundo relatos da época.

Rapidamente a guarnição amotinada dominou o *Minas Gerais*, sinalizando para o levante nos outros navios da Esquadra, dispostos pela Baía de Guanabara. Praticamente todos esses navios tinham a bordo núcleos de marinheiros que conspiravam pela revolta então deflagrada, contudo, efetivamente, apenas em outros três a situação se mostrou tão favorável aos revoltosos como no *Minas Gerais*, os encouraçados *São Paulo* e *Deodoro* e o cruzador *Bahia*. Os amotinados dos quatro navios passaram a intimar os demais navios a aderirem ao levante, sob pena de serem destruídos por seus poderosos canhões. Frente ao imenso poder de fogo, especialmente dos dois en-

couraçados tipo *Dreadnoughts*, permaneceram em silêncio as Fortalezas de São João e Santa Cruz, assim como a Ilha das Cobras e a Fortaleza de Villegagnon, e a bandeira dos amotinados passou então a tremular nos mastros de quase todos os navios de guerra brasileiros nas águas da Guanabara.

Ainda na noite do dia 22 de novembro, o presidente da República, marechal Hermes da Fonseca, empossado há poucos dias, ao ser informado que parte das guarnições de alguns navios da Esquadra havia se revoltado, seguiu, imediatamente, para a sede do governo, onde encontrou o Ministro da Marinha, o também recém-empossado almirante Joaquim Marques Baptista de Leão, entre outras autoridades. As primeiras informações davam conta de que apenas as guarnições dos encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, além do cruzador *Bahia* haviam efetivamente se sublevado, desconhecendo-se ainda a situação a bordo dos demais navios da Esquadra, inclusive no encouraçado *Deodoro*, também sublevado.



Segundo Hélio Leôncio Martins, a primeira comunicação dos marinheiros amotinados às autoridades informava que o objetivo do movimento seria por termo aos castigos corporais na Marinha e que, caso não fossem atendidos, bombardeariam a capital federal. A resposta do ministro da Marinha se deu com uma mensagem informando que “as reclamações, quando justas e baseadas na lei, só podem ser atendidas quando feitas com subordinação e respeito aos poderes constituídos”<sup>2</sup>.

Diante das ameaças dos amotinados e do imenso poder de fogo dos navios sublevados, capazes de conferir severos estragos à capital federal, aos demais navios da Esquadra e às fortificações de terra, as opções dos governantes, autoridades civis e militares se resumiam em buscar uma solução negociada junto aos amotinados ou responder ao levante com uma ação de força, mesmo diante da real possibilidade de bombardeio ao Rio de Janeiro e perda de alguns dos principais navios da Esquadra.

Fig. 3 - Capitão de mar e guerra João Batista das Neves, comandante do encouraçado *Minas Gerais*



Fonte: DPHDM

Nesse cenário, sob a condução do marinheiro João Cândido Felisberto, a bordo do *Minas Gerais*; do cabo Manuel Gregório do Nascimento, no encouraçado *São Paulo*; do marinheiro Francisco Dias Martins, no cruzador *Bahia* e do cabo José Araújo, no encouraçado *Deodoro*; os navios amotinados passaram a entrar e sair da barra do Rio de Janeiro, realizado disparos com seus canhões no intuito de intimidar as demais forças de mar e de



terra que permaneciam fiéis à autoridade do governo central, mantendo assim a capital federal sob constante ameaça de bombardeio.

## A REAÇÃO DO GOVERNO

Surpreendido e incerto das reais intenções daquele movimento, o presidente Hermes da Fonseca demorou a organizar as ações do governo em relação aos amotinados. Assim, logo no dia 23, a convite do senador Pinheiro Machado, o deputado federal pelo Rio Grande do Sul e oficial superior honorário da Marinha, José Carlos de Carvalho, seguiu para os navios sublevados a fim de estabelecer um diálogo com suas lideranças e verificar, *in loco*, a situação a bordo das belonaves. No caminho, recebeu de um mensageiro um memorial escrito pelos marinheiros e destinado ao presidente da República, onde apresentavam suas reivindicações, entre as quais, além do fim dos castigos corporais, a elevação de seus vencimentos, melhor qualificação técnico-

profissional e a adoção da tabela de serviço por eles indicada. Arrolando, ainda, suas intenções com aquele levante e ameaçando, ao final, “aniquilar a pátria” caso não fossem atendidos. Nesse instante, o presidente da República, ministros e o alto-comando da Marinha já articulavam uma reação armada contra os navios sublevados, ao passo que, no Congresso Nacional, iniciavam-se as tratativas para uma negociação com os amotinados, no sentido de garantir-lhes a anistia.

A noite de 24 e madrugada de 25 de novembro foram de negociações pela anistia no Congresso, mas também de preparativos para um eventual ataque aos navios amotinados pelas forças navais que se mantinham na legalidade. Ação essa que consistia em torpedeá-los e, em seguida, abrir fogo a partir das fortalezas e de alguns navios fiéis ao governo que estivessem em condições de combater. Entretanto, esse plano de ataque não pode ser levado a cabo por não ter havido ordem do presidente da República para tal ofensiva, haja vista, durante esse mesmo dia, ter sido aprova-





do no Senado um projeto de anistia apresentado pelo senador Rui Barbosa, que seguiria então para votação na Câmara dos Deputados logo no dia seguinte.

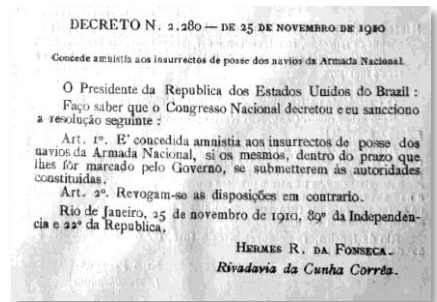
## O FIM DA REVOLTA E A ANISTIA

Aprovado também na Câmara, na tarde do dia 25, o projeto de anistia seguiu então para a sanção presidencial, que ocorreu no início daquela noite e foi imediatamente comunicada via rádio ao *Minas Gerais* e demais navios sublevados. O Decreto nº 2.280, que concedeu a anistia aos revoltosos dispunha, em seu artigo 1º, que seria “concedida anistia aos insurrectos de posse dos navios da Armada Nacional, se os mesmos, dentro do prazo que lhes for marcado pelo Governo, se submeterem às autoridades constituídas” (figura 4).

Em que pese não lhes terem sido oferecidas quaisquer garantias formais por parte do governo quanto ao atendimento de suas demandas, inclusive o fim dos castigos

corporais, as guarnições sublevadas aceitaram os termos na anistia apresentada pelo Congresso. Na manhã do dia 26, os quatro navios arriaram enfim as bandeiras de motim, sinalizando o fim da revolta e a disposição de suas tripulações em submeterem-se às autoridades navais.

Fig. 4 -Decreto nº 2.280/1910 – Concede anistia aos revoltosos



Fonte: DPHDM

Mesmo com o fim da revolta e visando evitar novos acontecimentos do tipo a bordo dos navios da Esquadra, o alto-comando naval optou por, logo no dia 27 de novembro, retirar os armamentos portáteis, munições e as partes móveis dos canhões de muitos navios, principalmente daqueles



que se sublevaram, com destaque para os dois poderosos encouraçados, *Minas Gerais* e *São Paulo*. Adicionalmente, foi aprovado o Decreto nº 8.400, de 28 de novembro, que autorizava “a baixa, por exclusão, das praças do Corpo de Marinheiros Nacionais cuja permanência no serviço se tornar inconveniente à disciplina”.

## A REVOLTA DO BATALHÃO NAVAL

Porém, na noite do dia 9 de dezembro parte das guarnições do Batalhão Naval e do cruzador *Rio Grande do Sul* se revoltaram. Iniciava-se assim, em um intervalo de menos de vinte dias, o segundo motim entre as guarnições de unidades de mar e terra na Marinha do Brasil.

Sob a liderança do sargento Benedicto Rodrigues de Oliveira e do cabo Jesuíno da Lima Carvalho, o Batalhão Naval foi dominado pelos amotinados, com o apoio de muitos detentos do Presídio Naval, por eles postos em liberdade.

Diferente do levante na Esquadra, o comandante do batalhão, o capitão de fragata Francisco José Marques da Rocha, e a oficialidade (à época, não havia quadro de oficiais no Corpo de Fuzileiros Navais, sendo as posições ocupadas por oficiais do Corpo da Armada) conseguiram deixar o complexo naval sem baixas.

Movimento semelhante teve início a bordo de outro dos navios recém-incorporados da “Esquadra de 1910”, o cruzador *Rio Grande do Sul*. Porém, esse levante foi logo controlado por seu comandante, o então capitão de fragata Pedro Max de Frontin, e sua oficialidade, que, cientes da real possibilidade de um motim a bordo, já estavam previamente preparados e contaram com o apoio de praças que se mantiveram disciplinados e cumpridores de seus deveres. Ainda assim, um oficial do navio foi morto, o capitão-tenente Francisco Xavier Carneiro da Cunha. É relevante destacar que o comandante do *Rio Grande do Sul* assumiria, oito anos depois desse infeliz evento, o comando da Divisão Naval em Ope-



Fig. 5 - Fachada do Quartel do Batalhão Naval após o bombardeio das forças governistas



Fonte: Jornal *Careta*

rações de Guerra, força naval brasileira que demarcou a participação efetiva do país na Primeira Guerra Mundial. Tanto em 1910 como em 1918, Pedro Max de Frontin teve que lidar com situações extremas na gestão de crises envolvendo as guarnições, um motim controlado na Baía de Guanabara e uma epidemia mortal de gripe espanhola durante operações reais de combate na costa ocidental do continente Africano.

Fora o *Rio Grande do Sul*, não houve levantes em quaisquer outros navios ou unidades de terra da Marinha, pelo contrário, muitos, inclusive o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, apoiaram o bombardeio que, ainda na madrugada do dia 10 de dezembro, iniciou-se contra o Batalhão Naval (figura 5), com o apoio de baterias do Exército, levando a óbito 24 insurrectos.

Frente à absoluta desvantagem militar e ao intenso bombardeio



das forças de terra e mar, os revoltosos do Batalhão Naval capitularam ainda na tarde do próprio dia 10, sendo logo restituído ao comando o capitão de fragata Marques da Rocha. Nesse mesmo dia, antes de debelada a revolta, o governo solicitou ao Congresso a instalação de estado de sítio, o que foi autorizado, por um período de trinta dias para a região do Distrito Federal e Niterói. Instrumento legal que possibilitou acelerar o expurgo já em curso nas fileiras da Armada, alcançando, inclusive, os amotinados de novembro.

## **A VOLTA A NORMALIDADE E O RESTABELECIMENTO DA HIERARQUIA E DISCIPLINA**

Nesse sentido, ainda na manhã do dia 10, intensificaram-se as prisões de marinheiros e fuzileiros navais, sendo alguns levados para o Quartel-General do Exército, inclusive o próprio João Cândido, e outros tantos para a Casa de Detenção, onde foram interrogados e

permaneceram presos. Desse modo, tempestivamente, muitas das principais lideranças dos dois motins que atingiram gravemente a hierarquia e a disciplina na Marinha estavam presas e ao dispor do arbítrio legal das autoridades navais e do governo federal, haja vista a vigência do estado de sítio e do Decreto nº 8.400. De modo que, logo no dia 16, estabeleceu-se um Conselho de Investigação para apurar a participação de militares anistiados em novembro no levante do Batalhão Naval.

Assim, no intuito de sanear as fileiras da Armada e trazer a Força Naval de volta à normalidade, restaurando suas bases institucionais, a hierarquia e a disciplina, até abril de 1911, 1.216 praças foram excluídas das fileiras da Armada, muitas das quais receberam passagens do governo para retornarem às suas cidades de origem. Outros desses militares, ainda em 1910, foram presos, alguns enviados para frentes de trabalho no Acre, junto a detentos que se achavam na Casa de Detenção.



Fig. 6 - Recepção ao comandante nomeado, capitão de mar e guerra Pereira Leite, a bordo do encouraçado *Minas Gerais*



Fonte: Jornal *Careta*.

## REFLEXÕES E AS PALAVRAS DO MINISTRO, ALMIRANTE MARQUES DE LEÃO

No que afeta às causas e aos ensinamentos deixados pelos levantes de 1910, na Esquadra e no Batalhão Naval, para além dos castigos corporais – motivação maior e imediata do motim deflagrado em novembro, na Esquadra – podemos considerar que suas raízes se deitam profundamente sobre questões estruturais, não apenas da Força Naval brasileira, mas de nossa própria sociedade. Uma vez que, a Marinha, enquanto instituição do Estado brasileiro, e seus integrantes, são parte do todo soci-

al que constituem o país. Desse modo, assim como hoje, também em 1910 os chefes navais tinham no orçamento e nas leis, frutos de deliberações e definições oriundas dos Poderes Legislativo e Executivo, duas das principais balizas para suas ações institucionais.

Destarte, quando dedicamos um olhar mais atento para o contexto histórico em que ocorreram os movimentos, percebemos que suas causas vão além da aplicação dos castigos corporais na Marinha, espreado-se por questões relativas à administração, gestão e capacitação militar e técnico-profissional de seu pessoal.

Nesse sentido, no que afeta às motivações dos levantes, o historiador almirante Hélio Leôncio Martins já afirmava:

O problema veio à tona com intensidade quando se decidiu dar um passo de gigante em relação às nossas possibilidades, adquirindo uma Esquadra de 14 navios cuja construção obedecia aos últimos ditames da técnica militar-naval. [...] Esses melhoramentos encontraram a Marinha no máximo de seu despre-



paro, materialmente sem recursos para conservá-los e, no que tocava ao pessoal, deficiente em qualidade e quantidade<sup>3</sup>.

Nesse diapasão, o almirante Guilherme Mattos de Abreu, em seu capítulo sobre a Marinha na Primeira República no livro *Marinha do Brasil: uma síntese histórica*, complementa:

[...] as causas profundas do acontecimento podem ser resumidas no fato de a Marinha não ter sido capaz corresponder aos avanços tecnológicos dos novos meios, que demandava qualificação esmerada das guarnições, as quais ainda eram tratadas com os rigores da Marinha a vela. Também não conseguiu qualificar uma quantidade de praças especialistas suficiente, o que sobrecarregava as tripulações, de maneira geral, incompletas<sup>4</sup>.

Posicionamentos de historiadores que corroboram as palavras do então ministro da Marinha, almirante Joaquim Marques Baptista de Leão, em documento por ele remetido ao Senado Federal após os levantes de 1910:

Iludidos por uma miragem, a nação brasileira assistiu à formação de uma Esquadra respeitável supondo que isto bastasse para uma boa organização naval. No entanto, os fatos vieram mostrar-lhe agora que a posse de material flutuante aperfeiçoado não é um elemento essencial de uma Marinha de primeira ordem. [...] Finalizando, permiti-me que mais uma vez saliente que a solução do problema que nos ocupa não está na simples aplicação das leis existentes, mas na adoção de um novo sistema, expurgado de incoerências e anacronismos<sup>5</sup>.

Frente ao salto tecnológico observado na Marinha com a execução do Programa Naval de 1906, no que concerne especificamente ao pessoal, nesse mesmo documento o almirante Marques de Leão reforçou as seguintes necessidades:

- Regulamento disciplinar atualizado “com as garantias e direitos da forma republicana”;
- Definição perfeita dos direitos e deveres do militar, na ativa e reserva;



- Sistematização do ensino de oficiais e praças; e
- Revisão dos regulamentos do Corpo de Marinheiros e Batalhão Naval.

Fig. 7 - Almirante Joaquim Marques Baptista de Leão



Fonte: DPHDM

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Revolta dos Marinheiros de 1910 marcou a História Naval Brasileira, pois subverteu a hierarquia e a disciplina militares, já que subalternos tomaram alguns dos

principais navios da Marinha do Brasil.

Torna-se importante relembrar quais eram as reivindicações dos marinheiros sublevados, motivadoras do próprio motim, e como intentavam convencer o governo constituído de Hermes da Fonseca a ratificá-las. Estes dados foram explicitados no manifesto redigido pelos insurgentes e remetido para o Presidente da República. Nesse documento, além de reivindicarem a reforma do Código Disciplinar vigente na Marinha, retirando deste as penas de castigo corporal, exigiam, também, aumento salarial, a retirada dos oficiais vistos por eles como incompetentes, educação para os marinheiros e a adoção de uma tabela de serviço diário que acompanhava o referido manifesto.

As reivindicações direcionavam-se, especificamente, aos anseios daqueles marinheiros partícipes da revolta, não tendo abrangência que as vinculasse a outros movimentos populares ou setores da sociedade. Portanto, advogavam em causa própria e, principalmente, não utilizavam meios cabíveis e



ordinários, instituídos na cadeia hierárquica da Marinha. Tomando os navios pela força, romperam as estruturas basilares de toda e qualquer instituição militar: a hierarquia e a disciplina.

No mesmo manifesto, os marinheiros rebelados ameaçaram, caso suas reivindicações não fossem atendidas no prazo de doze horas, bombardear a cidade do Rio de Janeiro com a artilharia embarcada, ameaçando não somente a Marinha, como instituição, seus superiores hierárquicos ou os outros navios da Esquadra que não aderiram à revolta, mas toda a população civil da então capital da República, tomando cada habitante do Rio de Janeiro como refém para que fossem atendidas suas exigências. A esta ameaça, foram precedidos atos de violência física na eclosão da revolta. Quatro oficiais, um sargento e alguns marinheiros que tentaram se antepor aos insurgentes foram mortos, alguns quando não representavam mais risco aos amotinados, como o tenente e os marinheiros atingidos por uma descarga de fuzis quando se arriava

um dos escaleres do encouraçado *Minas Gerais* para abandonar o navio. Apesar do bombardeio massivo da capital não ter se verificado, disparos dos canhões dos navios amotinados provocaram vítimas fatais no Rio de Janeiro, incluindo duas crianças mortas por projétil que atingiu uma edificação popular no Morro do Castelo.

Com base na História Naval Brasileira, a Marinha do Brasil, como instituição, não considera que os castigos físicos aplicados na época estavam corretos, sendo importante destacar que as prisões de anistiados, realizadas após a segunda revolta de dezembro de 1910, foram consideradas erradas pelo próprio Conselho de Guerra, instalado em 1912, que absolveu os acusados, inclusive o marinheiro João Cândido Felisberto.

Porém, reconhecer erros não justifica avalizar outros exaltando as ações dos revoltosos. As revoltas ocorridas na Esquadra Brasileira e no Batalhão Naval em 1910 foram, de fato, acontecimentos tristes na história do País, em que todos os envolvidos, Marinha,





outras instituições, setores do governo e revoltosos, tiveram suas culpas e omissões.

Esse conjunto de falhas, no entanto, não justifica a quebra premeditada da disciplina e da hierarquia, e a ameaça da utilização de armas sobre a população civil como forma de coagir o governo central a aceitar as reivindicações de qualquer ordem quando havia o pleno funcionamento das instituições do país. Na verdade, uma disputa eleitoral reconhecida como a mais acirrada da “República Velha” tinha se encerrado a pouco e um novo ministro da marinha tinha acabado de assumir seu cargo.

A Marinha do Brasil, enquanto uma das três Forças Armadas brasileira, para as quais os princípios da hierarquia e da disciplina são fundamentais, só pode considerar a Revolta dos Marinheiros e a Revolta do Batalhão Naval, em 1910, como péssimos exemplos e, sobretudo, destacar que a exaltação desses e outros acontecimentos de semelhante violência e gravidade em nada contribui para a educação

e a formação de uma sociedade democrática.

## BIBLIOGRAFIA

ABREU, Guilherme Mattos de (Org.). *Marinha do Brasil: uma síntese histórica*. Rio de Janeiro: SDM, 2018.

MARTINS, Hélio Leôncio; COZZA, Dino Willy. Poderes combatentes. In: *HISTÓRIA Naval Brasileira*. Quinto Volume, Tomo IB, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997.

MARTINS, Hélio Leôncio. *A Revolta dos Marinheiros, 1910*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988. (Coleção Brasileira, v. 384)

MOREL, Edmar. *A Revolta da Chibata*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2016.



---

<sup>1</sup> MARTINS, Hélio Leôncio. *A Revolta dos Marinheiros, 1910*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988. (Coleção Brasileira, v. 384), p. 77.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 18.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 96-97.

<sup>4</sup> ABREU, Guilherme Mattos de (Org.). *Marinha do Brasil: uma síntese histórica*. Rio de Janeiro: SDM, 2018, p. 213.

<sup>5</sup> MARTINS, Hélio Leôncio; COZZA, Dino Willy. Poderes combatentes. In: *HISTÓRIA Naval Brasileira*. Quinto Volume, Tomo IB, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997.