

Nas páginas da Canhoneira *Guarany*: hierarquia, disciplina e rotina a partir dos livros de bordo (1885-1900)*

On the pages of the Guarany Gunboat: hierarchy, discipline and routine from the board books (1885-1900)

Matheus Gomes de Lima

Mestrando em história da Amazônia pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Pará - UFPA.

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo analisar o dia a dia da Canhoneira *Guarany* abordando questões de hierarquia, disciplina e alimentação militar na Marinha de Guerra, considerando as atividades, relações sociais e ações de oficiais e praças. Como caminho para a compreensão das relações sociais a bordo do vaso de guerra, analisamos os livros de bordo e alguns periódicos que circularam no final do século XIX e início do XX. Na pesquisa também procuramos identificar os gêneros da dieta alimentar de oficiais e praças, os conflitos culturais e os rituais relacionados à alimentação e à rotina da referida canhoneira. Como principal referência metodológica, utilizamos a noção do paradigma indiciário de Carlo Ginzburg para investigar as minúcias dos documentos, a fim de elucidar os eventos já citados.

PALAVRAS-CHAVE: Marinha do Brasil; Amazônia; Vida a Bordo, Canhoneira *Guarany*

INTRODUÇÃO

“Já tenho conhecido que não há coisa melhor para eles do que se alegrarem e fazerem bem na sua vida;

E também que todo homem coma e beba e goze do bem de todo o seu trabalho. Isso é um dom de Deus”.

- BÍBLIA, Eclesiastes 3:12-13

ABSTRACT

The following article aims to analyze the daily life of the Guarany Gunboat, addressing issues of hierarchy, discipline and military food in the Navy, considering the activities, social relations and actions of officers and soldiers. As a way to understand the social relations on board the warship, we analyzed the ship's books and some periodicals that circulated in the late 19th and early 20th centuries. In the research, we also sought to identify the types of diet of officers and soldiers, cultural conflicts and rituals related to food and the routine of the aforementioned gunboat. As the main methodological reference, we used the notion of Carlo Ginzburg's evidential paradigm to investigate the details of the documents, in order to elucidate the events already mentioned

KEYWORDS: Brazilian Navy; Amazon; Life on Board, Gunboat *Guarany*

Este artigo objetiva discutir questões a respeito da vida a bordo Canhoneira *Guarany*, embarcação da Marinha de Guerra, no período de 1885 a 1900, considerando os conflitos sociais e as diferenças culturais entre oficiais e praças da tripulação. A pesquisa resulta de um levantamento de dados realizado pelo grupo de pesquisa Militares, Políticas e Fronteiras na Amazônia. Nesta perspectiva, analisamos os livros de bordo da Canhoneira *Guarany*

*Artigo recebido em 21 de novembro de 2022 e aprovado para publicação em 10 de novembro de 2023.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 19, nº 38, p. 110-129 – 2023.

para acompanhar a vida cotidiana dos sujeitos que serviam a bordo do referido vaso de guerra. Analisando o cotidiano da embarcação com seu respectivo contingente, podemos obter um panorama mais abrangente dos conflitos ou tensões culturais em diversos âmbitos das Forças Armadas do final do Império e dos primeiros anos de República.

Nos livros de bordo, o oficial de serviço registrava à mão tudo aquilo que considerava relevante de acordo com os quartos de serviço, além de outros procedimentos formais da embarcação enquanto uma unidade militar¹, como: aquisição de produtos, itens de limpeza, gêneros alimentícios, bebidas e afins. O comandante, sendo o militar de maior grau hierárquico na embarcação, deveria ficar ciente dos fatos mais relevantes do cotidiano através do livro de bordo. Podemos dizer que esta documentação era de uso restrito aos oficiais da embarcação, não somente porque os documentos eram controlados pelos oficiais, mas também porque muitos praças não eram alfabetizados na virada do século XIX para o XX, ainda que progressivamente e de forma parcial as escolas de aprendizes tentaram modificar essa realidade.

De acordo com os estudos de Sílvia Capanema, durante o século XIX o baixo número de voluntários era reparado com o recrutamento forçado, resumindo-se nas seguintes origens sociais: “excluídos, indigentes, homens livres pobres e escravos enviados, frequentemente, como substitutos de seus proprietários” (ALMEIDA, 2010, p. 155). A cautela com a educação primária e alfabetização teve um alerta na sociedade brasileira durante a Primeira República.

Após a proclamação da República brasileira, em 1889, o país se viu diante da necessidade de criar outro modelo de educação

pública. Os republicanos viam a instauração da escola primária como ação extremamente urgente — urgência justificada, talvez, pela taxa de analfabetismo, que chegou a 80% da população em 1900. (FERREIRA, 2013, p.18)

Como principal referência metodológica, utilizamos o paradigma indiciário para investigar as minúcias dos documentos, a fim de elucidar essas tensões internas e cotidianas na Marinha, cruzando dados encontrados nos livros e em jornais periódicos da época em questão. Assim como um médico analisa os sinais da patologia que o corpo apresenta para um diagnóstico mais eficaz, como, por exemplo, as dores no corpo, febre, hematomas ou inchaços, utilizaremos os sinais encontrados nas documentações para elucidar as questões com as quais estamos trabalhando na pesquisa (GINZBURG, 2016, p.143-179).

Para a história, ou “ciência da história”, tal paradigma é imperativo, haja vista que o objeto de estudo do historiador é o homem no tempo, temos que rastrear as minúcias de suas ações passadas. O olhar crítico do historiador perante esses vestígios é primordial, pois as minúcias das fontes possuem um propósito e transformar os pormenores em documentos faz parte do ofício do historiador (LE GOFF, 1990, p.535-539). No garimpo das fontes, encontramos diversas situações interessantes, questões que ajudaram a tecer a realidade do período trabalhado. Além dos livros de bordo e periódicos também foram utilizados alguns relatórios ministeriais.

Procedendo ao cruzamento de dados das documentações, conseguimos captar um panorama abrangente da época, como, por exemplo, através das informações sobre os preços de alguns alimentos e objetos adquiridos pela embarcação, já que os livros de bordo nos fornecem dados registrados no cotidiano da embarcação e

que podem ser utilizados na reconstrução de aspectos importantes da vida a bordo. O historiador Carlos Bacellar sublinha que: “O abnegado historiador encanta-se ao ler os testemunhos de pessoas do passado, ao perceber seus pontos de vista, seus sofrimentos, suas lutas cotidianas” (BACELLAR, 2008, p.15).

SOBRE A CANHONEIRA GUARANY

A Canhoneira *Guarany* fazia parte da segunda geração da Flotilha do Amazonas. A embarcação recebeu esse nome em homenagem ao grupo de indígenas habitantes da América do Sul, principalmente do território brasileiro. Em 18 de setembro de 1879 foi determinada sua construção no Arsenal da Marinha da Bahia, tendo como características:

Dimensão de 35.80 m de comprimento, 7.90 m de boca, 2,56 m de pontal e 1.75 m de calado. Tinha a propulsão de 2 máquinas gerando 280 hp, acionando 2 hélices. Velocidade de 8 nós. Possuía um armamento de 1 canhão de calibre 32, 25 carabinas, 25 sabres com baionetas e 25 espadas de abordagens².

Os estudos de Pablo Nunes Pereira nos permitem compreender o desenvolvimento do processo de modernização na Marinha de Guerra, no período de 1860 a 1920, juntamente com a mudança nos comportamentos dos militares, abordando a figura do tenente como agente principal deste feito. A Flotilha do Amazonas foi criada nesse processo, sendo a primeira unidade militar da região, pois a “criação da Flotilha do Amazonas, um ano após a criação do 13º Distrito Naval com sede no Pará, tinha como objetivo, policiar a fronteira naval com as repúblicas vizinhas” (PEREIRA, 2020, p.85-86).

No dia 1º de agosto de 1884 a Canhoneira *Guarany* foi incorporada na Armada

e em 1904 teve sua baixa. Em vinte anos atuando nos rios amazônicos, a embarcação desempenhou um papel fundamental para a manutenção da ordem e o controle dos rios. O vaso de guerra exerceu a importante missão de ser a principal embarcação utilizada pela Marinha de Guerra na Revolta de 11 de junho 1891³. De acordo com o historiador William Gaia Farias, esta revolta se estabeleceu quando um embate de grupos políticos que almejavam o controle do Pará se transformou em conflito armado, o apoio naval à força do governo do Estado foi essencial para a consolidação da República no Pará (FARIAS, 2005, p.253-327).

Em 1899, a *Guarany* foi importante na participação da Comissão de Demarcação de Limites Territoriais entre Brasil e França, na localidade de *Conany*⁴. Nessa missão, a embarcação desempenhou diversas funções como ser a base de assistência médica e prisão para alguns militares indisciplinados, estando de prontidão em caso de um conflito bélico (PEREIRA, 2016, p.36). Em março de 1904, ano da respectiva baixa, a Canhoneira *Guarany* localizava-se no Porto do Pará. Próximo à embarcação estava ancorada a Canhoneira *Cabedello*, que seria vítima de uma explosão cujos motivos não foram identificados na documentação. O comissário de quarta-classe, segundo-tenente Inácio Augusto Linhares, que fazia parte da tripulação da *Guarany*, salvou a vida de dois praças da *Cabedello* que estariam prestes a se afogar⁵. O militar requereu a concessão da medalha de distinção por mérito por ter salvado os dois militares naquela ocasião.

A rotina na canhoneira era mensurada por quartos de serviços, portanto a pontualidade era uma obrigação na instituição que primava pela disciplina e cumprimento do dever. Com isso, nos livros de bordo, o principal tipo de fonte

analisada nesta pesquisa, há registros de procedimentos rotineiros definidos pelos comandos superiores da Marinha e obrigatoriamente seguidos por todas as unidades da instituição no Brasil, tais como: as cerimônias de hasteamento e arreamento da bandeira nacional, horários das refeições, divisão dos quartos de serviço e afins. Os quartos de serviço registrados pelo oficial de serviço eram divididos em cinco períodos e da seguinte forma: das 8 às 12 horas; das 12 às 18 horas; das 18 às 24 horas; das 24 às 4 horas; e por fim, das 4 às 8 horas.

Além dos procedimentos definidos em regulamento da instituição com horários padronizados, certos hábitos eram escritos diariamente como forma de protocolo de bordo. Nessa linha, independentemente do quarto e do oficial de serviço, os registros começavam pela apresentação das condições climáticas, velocidade do vento, clima e condições de enchente ou vazante dos rios. As atividades da rotina oficial nas embarcações eram marcadas e informadas pelos silvos de apito efetuados por um marinheiro de serviço. No período da manhã, o oficial de serviço anotava os procedimentos de limpeza e a situação da embarcação (fundeadas, em movimento etc.). Questões específicas eram registradas apenas para que o comando da canhoneira tomasse conhecimento, como, por exemplo, as pessoas que ingressavam e deixavam a embarcação.

Das 12 às 18 horas era quando se trocava o serviço e se dava início ao primeiro quarto. O jantar e a ceia são concebidos no decorrer deste quarto. O rito de arriar a bandeira era realizado antes do pôr do sol e após a cerimônia. Se a embarcação não estivesse em viagem os tripulantes que não se encontravam na escala de serviço poderiam ir “para o chão”, termo usado pelos militares quando deixavam a embarcação e seguiam para a esfera civil.

No quarto das 18 às 24 horas, ocorria o toque de silêncio na embarcação, para o descanso ou a vigilância para quem estava de serviço. Já o quarto da meia-noite às quatro da manhã era normalmente o mais tranquilo, uma vez que geralmente somente as pessoas de serviço circulavam pela embarcação. Logo em seguida, o quarto das quatro às oito horas da manhã era conhecido como “quarto d'alva” e era nele que ocorria a alvorada (despertar). Nesse quarto, com a embarcação parada, alguns militares saíam em um escaler para obter as rações de alimentos e retornavam a bordo.

As faxinas começavam a ser executadas, na sequência, como a baldeação e esfregação. O rito diário mais singular do cotidiano a bordo se dava nesse quarto, o cerimonial de hasteamento da bandeira em um mastro com movimentos contínuos até chegar ao topo, momento no qual toda tripulação prestava continência como uma forma de respeito, deferência e demonstração de sentimento pátrio. O içar da bandeira demarca o início do próximo quarto de serviço. Por fim, tinha início o quarto das oito às doze horas, habitualmente um dos mais movimentados a bordo, principalmente quando a canhoneira estava atracada em algum trapiche, na medida em que o tráfego de civis⁶ e militares era mais constante. O almoço dos militares era servido por volta das onze horas à guarnição⁷.

DISCIPLINA, INDISCIPLINA E PUNIÇÕES A BORDO

Os princípios da hierarquia militar eram definidores da relação entre praças e oficiais em regulamento. As teias de relações sociais eram marcadas por conflitos culturais e sociais nos espaços militares na virada do século XIX para o XX. Ao mesmo tempo em que conflitos existiam, a inadequação de praças em alguns

setores deveria ser tolerada por parte dos oficiais, dependendo do local discutido, uma vez que a quantidade de oficiais para certas funções encontrava-se em *déficit*.

A hierarquia foi a engrenagem fundamental nesse âmbito. Por meio dela, a ordem e a disciplina se fizeram presentes. Por outro lado, como reflexo invertido de um espelho, a indisciplina se manifestava nas relações sociais em unidades militares e na canhoneira, como uma face dos aspectos marcantes que demonstram a dinâmica da vida nas casernas. Os conflitos internos da Marinha enfrentaram outros problemas no processo de transição do Império para a República. A esse respeito, é notório o evento de 1893, conhecido como a Revolta da Armada, propiciado pelo ambiente deixado na Proclamação da República (MARTINS, 1995, p.9-23).

Arias Neto afirma que a revolta foi galgada através de armas e punhos, pois a “escravidão na marinha” era infernal, o termo “escravidão” remete a uma herança deixada pelo império, onde as condições de igualdade e liberdade são nulas, pontos que os marinheiros consideravam um direito (ARIAS NETO, 2010, p.87). Nos primeiros passos que a Marinha de Guerra dava no alvorecer republicano, a diferença de trabalho entre oficiais e praças era gritante.

Os oficiais já possuíam parâmetros definidos como remuneração, aposentadoria e afins. Silvia Capanema P. Almeida analisa o paradigma que marcou o início da Primeira República, caracterizado por um abismo entre a dimensão material (supervalorizada) e pessoal (menosprezada), apontando certas nuances nesse paradigma, mas indicando que havia um mal-estar presente no meio dos marujos, que enxergam essas contradições. De fato, instituições como a Marinha buscavam um modelo de modernidade, acelerando a aquisição de materiais modernos e agravando, em muitos momentos, as tensões

e o excesso de trabalho a bordo. As contradições existentes não eram tanto entre a dimensão do pessoal e do material, já que havia tentativas de avanços nos dois campos, mas no interior dessas duas esferas. O que os marujos começam a sentir, no início da República é que, diferentemente dos oficiais, não eram tratados como cidadãos. (ALMEIDA, 2010, p.148)

Todo esse cenário de busca de inovações nos equipamentos e de mudanças para os indivíduos na Marinha foi fomentando um terreno ríspido no âmbito naval, o período se caracteriza por uma forte sede por modernização. No entanto, o estabelecimento da República não trouxe mudanças significativas ao cotidiano naval no sentido de melhorias de trabalho. Os sujeitos submetiam-se a longas horas de trabalho e às severas punições previstas em lei da época. Cabe ressaltar que o 3º decreto presidencial, ainda de 1889, extinguiu os castigos físicos, mas como a historiografia sobre a revolta de 1910 ressalta, ele nunca foi de fato aplicado⁸. “Os castigos corporais continuavam sendo aplicados com base na lei, que previa no máximo 25 chibatadas por dia, mas na prática esse número era ultrapassado em muito” (ALMEIDA, 2010, p.148).

De acordo com o historiador Álvaro Pereira do Nascimento, os oficiais da Armada utilizavam o Artigo de Guerra para punir as faltas cometidas pelas praças. Assim, tal artigo acabava criando dois tribunais: o Tribunal do Convés, para punir faltas leves, e o Conselho de Guerra, para punir faltas graves. Entretanto:

A morosidade dos Conselhos de Guerra e o número insuficiente de marinheiros para substituir o réu impulsionavam o oficial comandante a resolver a falta disciplinar ali mesmo no seu domínio, no próprio navio, de forma imediata e exemplar sem desfalcas a guarnição, através do castigo

corporal. Dessa forma a dominação dos oficiais comandantes era reafirmada, demarcando os limites entre oficiais e marinheiros, ou seja, entre quem castiga e quem é castigado (NASCIMENTO, 1997, p.110-111).

Geralmente os detalhes desses castigos corporais não se encontravam mencionados diretamente nas cadernetas e livros de bordo. Nas fontes da *Guarany*, corriqueiramente constavam informações sobre praças sendo presos a ferros, ficando passivo às punições dos oficiais de bordo. Ademais, Nascimento também assinala a respeito dos 5 meses que a Marinha suspendeu os castigos corporais após a instauração da República, sendo este um momento em que o Governo Provisório adota um sistema de punição ainda mais rigoroso denominado Companhia Correccional:

A Companhia Correccional punia o faltoso de diversas formas, rebaixando-o de posto, descontando-lhe o salário, retirando-lhe a liberdade, castigando-o através da chibata e da prisão a ferros, entre outras perdas e humilhações que tornaram a relação entre marinheiros e oficiais praticamente insustentável (NASCIMENTO, 1997, p, 111-112).

Outrossim, Arias Neto argumenta que a Companhia Correccional foi introduzida pelo Decreto 328 de 12 de abril de 1890, de maneira discreta sem ao menos ser publicada nas decisões do Governo Provisório (ARIAS NETO, 2001, p.73-74). Na documentação do Centro de Memória da Amazônia, referente à primeira década do século XX, há um processo criminal sobre o homicídio cometido pelo Marinheiro nacional Manoel do Nascimento Vila Nova, conhecido como “gato”, acusado de matar Manoel Gregório Nascimento com um tiro de pistola nas redondezas do Bote-

quim Pátria, localizado em Belém⁹.

O réu Manoel Nascimento relata que, no dia 8 de fevereiro de 1910, estava saindo de serviço do Vapor *Comandante Freitas* e seguiu para o botequim, situação recorrente para uma parte dos militares que saíam de serviço. No entanto, no estabelecimento, encontrava-se Manoel Gregório com quem o réu já tinha desavenças passadas. Os dois marujos discutiram bastante antes do disparo de um tiro de pistola *mauser* na dorsal superior que levou à morte de Gregório. De acordo com o exame do cadáver, o projétil ficou alojado na coluna vertebral da vítima. Manoel Nascimento confessou o crime argumentando que agiu “de cabeça quente”, devido às punições severas que sofria a bordo do Vapor *Comandante Freitas*, com longas sessões de chibatadas e severas horas de serviço.

Os tenentes da Marinha exerciam um papel relevante a bordo, levando à frente a missão disciplinadora regulamentada pela instituição como meio de garantia da ordem de sua tripulação. Esses oficiais (tenentes) eram responsáveis por identificar problemas e situações não esperadas a bordo, quando estavam ocupando a condição de oficiais de quarto (PEREIRA, 2020, p.272-275). Manter a ordem e a disciplina era questão de grande importância na visão de um oficial de quarto. Não há dúvidas de que os imprevistos ocorriam, mas tais fatores poderiam afetar diretamente a performance da embarcação, como, por exemplo, no dia 22 de maio de 1890, quando a Canhoneira *Guarany* estava atracada no porto de Vizeu, rota que fazia quando viajava para o Maranhão. Nesse dia, um fato triste e inesperado ocorreu no quarto das oito da manhã ao meio-dia:

Tempo bom e susto como procede, largou-se o 3º escaler por ordens dos oficiais superiores que se achavam em terra, regressando logo apoz com os mesmos. As

11 horas e 50 minutos atracou uma canoa trazendo para bordo o cadáver do Grumete Arthur Firmino que se afogara no quarto das 1/2 dia as 6 horas do dia 20, imediatamente foi o cadáver colocado sobre duas taboas e foram dados os passos para que o enterro fosse feito, sendo incubido deste trabalho o Sr. Imediato. O Carpinteiro de bordo desta canhoneira recebeu ordens para construir um caixão para que o cadáver fosse colocado, do mesmo grumete, sendo o caixão coberto com a bandeira nacional. (Mario G. Silveira – 2º Tenente)¹⁰

Tendo em vista que a decomposição cadavérica começa quatro minutos após a morte, o corpo do grumete encontrava-se no segundo estágio de decomposição, pois foram quase vinte e quatro horas até o cadáver ser trazido para bordo. Ou seja, o corpo do grumete¹¹ já estava começando a inchar, devido à dissolvência progressiva dos tecidos transformando-se em gases (MORGADO, 2018, p.10). A situação mudaria a rotina dos militares naquele dia, afetando diretamente o horário de almoço da guarnição. Através do livro de bordo escrito pelo 2º tenente Mário G. Silveira, podemos observar a questão da ordem e disciplina no trato da situação em destaque.

Os oficiais, sabendo da situação, já se encontravam em terra, pedindo para que o 3º escaler fosse buscá-los, faltando dez minutos para o meio-dia, o corpo do grumete chegou a bordo. Imediatamente o processo para sepultamento foi iniciado, mas como o ambiente estava desagradável por conta do forte odor, o almoço da guarnição foi adiado para o quarto seguinte. O imediato¹² da canhoneira foi encarregado de tomar frente do caso, ordenando que o carpinteiro de bordo construísse um caixão para conduzir o cadáver ao cemitério local com a bandeira nacional sobre a urna mortuária. A cerimônia de sepulta-

mento do militar ocorreu de forma rápida e simples, pois se tratava de um grumete. O caso foi relatado de forma prévia na documentação no livro de bordo.

Nos livros de bordo há muitos registros de práticas da rotina da tripulação, como as atividades do alvorecer, limpeza dos cômodos, cerimonial da bandeira, horários das seguintes alimentações: café, almoço, janta e ceia, assim como licenças dos oficiais. No entanto, as licenças das praças não constam nas anotações. Sobre estes, aparecem registros de situações adversas, envolvendo casos de deserção, punições e morte, como foi o fato do Grumete Arthur Firmino, além de outras situações voltadas às questões disciplinares.

Nas primeiras páginas dos livros de bordo, é detalhado o contingente de militares da embarcação, indicando nominalmente os respectivos oficiais de bordo. A tripulação da Canhoneira *Guarany* possuía em torno de 32 militares a bordo com a seguinte distribuição: Estado Maior (4 militares); Estado Menor (6 militares); praças (22 militares), e estes são definidos apenas pela numeração e a função exercida. Na documentação de 1890 essa questão fica visível: “2 cabos, 4 marinheiros de 1ª classe, 4 marinheiros de 2ª classe, 6 marinheiros de 3ª classe, 4 grumetes e 2 fogueiros contratados”¹³.

Por mais que existissem divergências entre os indivíduos da Marinha, a relação entre eles poderia ganhar outras proporções dependendo do cenário. A falta de oficiais para determinados postos de serviço era comum, por isso praças e oficiais subalternos poderiam ocupar postos importantes nas embarcações. De acordo com Pablo Pereira, as ordens do dia de 1891 a 1904 detalham casos de cabos atuando em funções de prático, guardião, fiel de 2ª classe na Flotilha do Amazonas.

Essa escassez de mão de obra na instituição militar naval era uma situação

que assolava o governo desde o período imperial, se prolongando pelas primeiras décadas da República. Analisando alguns documentos de meados do século XIX, encontramos ofícios que detalham esse panorama de *déficit* de sujeitos. Em um ofício circular reservado do Ministério dos Negócios da Marinha do dia 29 de setembro de 1859, expedido para o presidente da província do Grão-Pará, é ordenada, em nome do Imperador Dom Pedro II, a atividade imediata de recrutamento para suprir essa falta de militares:

Tudo bastante sensível à falta que há de praças para guarnecer os navios da Armada e para o Batalhão Naval e Corpo de Imperiaes Marinheiros. Sua Majestade O Imperador manda recomendar a V. Ex. a maior atividade no recrutamento, tendo em vista as ordens em vigor acerca da remessa de recrutas.¹⁴

Entre os dias 22 e 27 de novembro de 1910, ocorreu a “Revolta da Chibata”. Dentre um dos principais motivos da revolta, apresentado pela historiografia, constava justamente a forma de tratamento dada aos marinheiros, com forte presença de ações com justificativas de cunho racial por parte dos oficiais e as péssimas condições de trabalho dos que compunham a base na hierarquia militar das embarcações. Nas Forças Armadas, era expressiva a quantidade de ex-escravizados, a presença de jovens nas instituições militares pode ser explicada pelas poucas alternativas de oportunidade de emprego e de reconhecimento na sociedade da época.

Silvia Capanema assinala que, em 1911, o Tenente da Reserva da Marinha Macedo Soares publicou um trabalho em Paris, que teve sua circulação proibida no Brasil, como uma forma de censura dos militares da República. Macedo Soares utiliza dados identificados pelo historia-

dor Alvaro Pereira do Nascimento que esboça uma estatística da cor da tripulação dos marinheiros que seria o seguinte: “50% negros, 30% mulatos, 10% caboclos, 10% brancos ou quase brancos” (ALMEIDA, 2012, p.15-33).

Os casos de castigos físicos eram frequentes na transição do século XIX para o XX na Marinha, pois chibatadas e outras punições eram praticadas como formas de represálias por parte dos oficiais. Na documentação da *Guarany*, também eram relatadas as punições de militares, sendo muitos marinheiros presos a ferros na embarcação, e outros ficavam presos na solitária chegando a sofrer castigos físicos. Tomando como exemplo um caso ocorrido no dia 31 de dezembro, na virada de ano de 1897 para 1898, em uma noite nublada de *reveillon* em Belém, o Marinheiro de Primeira Classe Francisco Coelho saiu de bordo em um escaler da Canhoneira *Guarany*, regressando à embarcação por volta das três horas da manhã, momento em que os militares de serviço já estavam cientes de sua investida.

A sentinela que estava de serviço, Souza Ribas D. Bispo, notou sua ausência e informou toda a situação para o Segundo-Tenente Ariloxenos A. Lima. Às três e quarenta da manhã, o marinheiro de segunda classe já havia sido posto a ferros, tal qual permaneceria o dia inteiro. Além de Francisco tentar burlar o sistema da *Guarany*, abandonou o escaler da embarcação no cais e voltou para bordo por outros meios, o que fica explícito quando, no quarto das oito ao meio-dia, alguns militares foram ordenados a buscar no cais o referido escaler usado na fuga pelo marinheiro. Francisco seguiu preso na embarcação pelos próximos seis meses.¹⁵

Além da alimentação escassa, o trabalho de praça na Marinha era bastante exaustivo e as péssimas condições de trabalho colaboraram para que grande

parte dos militares desertassem. Em 1897, a quantidade de praças fugitivos foi alar-

mante, como demonstra levantamento feito a partir dos dados dos livros de bordo :

Quadro 1 - Praças desertores na Canhoneira *Guarany* em 1897

Canhoneira <i>Guarany</i>	Patentes
Caciolano Ferreira da Costa	Marinheiro
Manoel Augusto	Marinheiro
Jaime Marques de Bulhões	Marinheiro
Ludigenio dos Reis	Marinheiro
Augusto Joaquim Amancio de Souza	Marinheiro
Inacio Carlos Lisbôa	Marinheiro
João Antonio Rodrigues	Marinheiro
G. Bernardo	Marinheiro
Francisco Alcino Calvino de Maria	Marinheiro
Francisco José de Castro Costa	Marinheiro
José Evaristo	Marinheiro
Paulo da Costa Ribeiro	Marinheiro
Severino Paulo da Silva	Marinheiro
Antonio Belanges	Marinheiro
Martiniano P. Ribeiro	Marinheiro
Gulherme Antonio de Souza Barras	Marinheiro
C. Pinheiro da Silva	Marinheiro
Joaquim Teixeira de Amaral	Foguista contr.
Joaquim Canteiro	Foguista contr.
Matheus Moreno	Foguista contr.
Francisco Olaviano de Oliveira	Foguista contr.

Fonte: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1141, Registro de Bordo da Canhoneira *Guarany*.

Foram 21 praças desertadas, um número alarmante uma vez que o contingente da embarcação era, em média, 33 militares, contando com cerca de 9 oficiais. Nesta ocasião, dois marinheiros foram capturados, Guilherme Antônio de Souza Barras e C. Pinheiro da Silva, que ficaram presos na embarcação à disposição dos militares superiores aguardando sentenças. Vale ressaltar que o livro de bordo às vezes ocultava certos tipos de informações, como neste caso dos militares que seguiram presos, pois, pesquisando nos meses seguintes, não foi possível identificar a data que ambos conseguiram a liberdade.

No quadro, pode-se constatar a deserção de quatro foguistas contratados. Esses militares trabalhavam diretamente com o maquinário do navio sob as ordens dos maquinistas. Trata-se de um trabalho exaustivo, porém crucial para o funcionamento da embarcação. Pereira explica brevemente alguns costumes da rotina desses militares, que eram indivíduos autorizados a tomar mais banhos no decorrer do dia, devido ao ambiente de trabalho, já que eram responsáveis por alimentar as caldeiras com carvão. Porém, essas medidas adotadas pelos oficiais não supriam todas as necessidades em questão (PEREIRA, 2020, p.286).

Os militares que cometiam deserção ficavam sob a responsabilidade da polícia local e, ao serem detidos, eram encaminhados ao Arsenal de Marinha ou para a própria embarcação para serem submetidos a castigos. Em uma das edições do *Diário de Belém* de 1887, foi publicado a respeito de um militar apreendido pela polícia que tinha cometido o crime de deserção: “Arquivo da Polícia: foram detidos pela polícia ante-hontem: [...] Braz Coelho de Freitas, por ser desertor da Canhoneira *Guarany*”¹⁶.

Os possíveis motivos para essa quantidade de deserção de praças da Canhoneira *Guarany* no ano de 1897 podem ser explicados por dois elementos que as fontes indicam. O primeiro é o próprio ano de 1896, com o pico de casos de beribéri na embarcação. Na época, a medicina ainda não tinha uma resposta para tal doença e esse quadro acabou gerando um certo medo no cotidiano naval, além de indicar a subnutrição a bordo e as dietas alimentares carentes em vitamina B1. Silvia Capanema ressalta que: “Todavia, as verdadeiras causas do beribéri foram conhecidas apenas a partir de 1907, com a publicação de um estudo sobre um hospício em Kuala Lumpur que esclareceu a relação entre a doença e a má alimentação” (ALMEIDA, 2012, p.26).

O outro ponto foi que, no ano de 1897, a embarcação entrou em reforma e ficou por bastante tempo atracada no trapiche do Arsenal da Marinha. A reforma da *Guarany* demorou cerca de sete meses e, neste período, foi mais fácil ir para terra e não retornar. Com essa quantidade de tarefas acentuadas, as péssimas condições de trabalho e uma alimentação debilitada, as praças enxergavam a deserção como uma válvula de escape, o que chega a ser intrigante e curioso, pois uma parte desses militares a princípio via a instituição como uma oportunidade para uma vida melhor. Porém, quando se davam conta da realidade

de da vida a bordo, procuravam se desencilhar da vida militar na embarcação.

Em novembro daquele ano, a *Guarany* já se encontrava em boas condições. No dia 9, às oito horas e cinco minutos, atracou a bordo alguns oficiais do Arsenal, e às oito e quarenta, subiu para bordo o governador Paes de Carvalho do Partido Republicano Federal¹⁷. O comissário de bordo se fazia presente, assim como os oficiais superiores. Podemos ter uma ideia clara de normas e etiquetas que uma parte da tripulação estava habituada a conviver, enquanto outra parte lidava com um cotidiano pesado, com ciclos de vivências distintas. Dois mundos diferentes compartilhando um mesmo espaço em uma linha tênue onde a hierarquia ditava as regras.

ALIMENTAÇÃO, DOENÇAS E HIERARQUIA

No início do século XIX, a sociedade paraense ainda não tinha definido seus “pratos típicos”. Desse modo, podemos afirmar que o século em questão foi um período crucial para esta formação. A “mestiçagem” foi um fator importante nesse processo da alimentação, assim como em todo âmbito cultural (MACÊDO, 2020, p.4), pois, neste processo, a hibridação dos hábitos alimentares ganhou força e foi predominante neste panorama.

O alimento adquirido pela Canhoneira *Guarany* em um certo período chegou a ser detalhado pelos oficiais de bordo. Assim, foi possível a produção de um quadro com os alimentos consumidos na embarcação, sendo que as rações mais frequentes eram pães, frutas, verduras e carne fresca. O abastecimento da canhoneira quanto a alimentos ocorria no quarto d'alva, antes do café da manhã. O militar escalado para essa missão geralmente atuava por volta das quatro e meia da manhã, sempre com a presença do fiel que era o responsável pelos

objetos do navio e trabalhava diretamente sob as ordens do comissário de bordo.

A alimentação disponibilizada pela Armada no início do século XIX era precária, e a quantidade de patologias nos militares era alarmante. Ademais, essa alimentação não era distribuída de forma igualitária para todos os militares da tripulação e isso acabava influenciando no cotidiano desses sujeitos. Havia um padrão de alimentação para os oficiais e outro para os praças e não existia uma tabela oficial de alimentos para os militares em geral, o que passou a acontecer a partir do ano de 1903 com o art. 3º da ordem Nº 48 do Comando da Flotilha do Amazonas, que estipulava uma dieta para os militares na região amazônica, definida em tabelas (PEREIRA, 2020, p.281).

Havia um regime alimentar discrepante entre os indivíduos a bordo. Os oficiais consumiam alimentação mais balanceada, enquanto os marujos sofriam por mais problemas de saúde em um período com escassos recursos para a assistência aos marinheiros embarcados. A disparidade era evidente entre oficiais e praças, no que se refere às patologias como o beribéri, que estava em alta em todo território nacional. A doença é ocasionada pela deficiência de vitamina B1 no organismo, também conhecida como tiamina, podendo ser agravada pelo consumo excessivo de álcool. Essa vitamina é encontrada em alguns alimentos como castanha do Pará, amendoim, carne de porco assada, entre outros. Alguns sintomas do beribéri são: falta de apetite, fraqueza e irritabilidade, câimbras musculares e problemas de memórias¹⁸. Silvia Capanema P. de Almeida analisou essa questão através dos relatórios dos ministros da Marinha, identificando deficiências na alimentação e vários problemas nos primeiros vinte anos após a abolição, deixando evidente a discrepância da dieta alimentar entre oficiais e praças (ALMEIDA, 2012, p.15-33).

O corpo é um espaço de exercício do poder e do conflito. É um objeto de disputa entre o indivíduo que o é inerente e do outro, que o considera seu superior. Do controle do corpo, nascem as marcas que acabam tocando cada indivíduo e ele, ao olhar seu congênere, percebe e se identifica. Do controle do corpo, há a possibilidade de os indivíduos agirem mais do que um, eles constroem o espírito coletivo de um corpo só (PEREIRA, 2017, p.104)

A passagem do ano de 1895 para 1896 ficou marcada pelo surto de casos de beribéri na *Guarany*, pois foi o período com maiores índices a bordo. Na ocasião, o vaso de guerra não contava com médicos em sua tripulação, havendo apenas um enfermeiro para tratar ferimentos leves ocasionados pelo cotidiano de trabalho. Os militares, ao apresentarem os primeiros sintomas de patologias, eram enviados para a enfermaria do Arsenal, onde eram diagnosticados e, dependendo do estado de saúde, recebiam encaminhamentos específicos, com tratamento em Belém ou na capital federal. A transferência de indivíduos era feita através de pacotes da Companhia Loyd Brasileiro, que eram embarcações de porte médio a vapor e possuíam a locomoção mais rápida quando comparados com um navio da Armada. O quadro 2 apresenta os militares da embarcação diagnosticados no ano de 1896.

Quadro 2 - Militares com beribéri na Guarany em 1896

Militares Diagnosticados pelo Arsenal	Patentes
Luís Duarte do Amaral Chaves	Maq. Sub. Ajudante
Cassiano B. de Assunção	Contra-Mestre
Olavo Manoel da Costa	Marinheiro 2ª Classe
C. Ferreira da Costa	Grumete

Fonte: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1144, Registro de Bordo da Canhoneira Guarany

Dos militares em questão, apenas o maquinista subajudante Luís Duarte do Amaral Chaves permaneceu no estado do Pará após a consulta na enfermaria do Arsenal, o restante partiu para a capital federal. Luís Duarte atuava como soldador na embarcação, o que pode ter influenciado diretamente em sua permanência no estado, pois, como já foi dito, muitos cargos estavam em falta na Marinha. No dia 4 de janeiro de 1896, fica detalhado no livro de bordo no quarto das oito ao meio-dia a permanência do maquinista que estava se recuperando a bordo da embarcação¹⁹.

Luís Duarte encontrava-se com a saúde mais estável entre os militares, por isso foi recomendado que ele recebesse tratamento na embarcação, constatando-se a tese de que sujeitos de patentes mais elevadas possuíam de fato uma alimentação mais balanceada, como mencionamos no decorrer da pesquisa. As demais praças seguiram para o Rio de Janeiro para dar início ao tratamento adequado.

Além da alimentação precária, a ingestão de bebida alcoólica foi agente direto nos casos de beribéri, pois o cotidiano da Canhoneira Guarany possuía uma demanda altíssima de esforço físico e o álcool serviu como uma espécie de anestésico para aqueles trabalhadores. O consumo de vinho era constante e em grande quantidade a bordo. Tomando como exemplo o dia 5 de fevereiro de 1896, no quarto do meio-dia às seis da tarde, o sol se escondia entre as nuvens, com o tempo nublado, o terceiro escaler seguiu para bordo com alguns mantimentos sob as ordens do comandante, dentre esses mantimentos desloca-se para a embarcação 227 litros de vinho²⁰. Além do vinho comum, o vinho do Porto também era consumido na embarcação, assim como a aguardente.

O quadro a seguir considera alguns alimentos mencionados nos livros de bordo. Investigando-se alguns periódicos, foi possível mapear alguns preços dos seguintes produtos:

Quadro 3 - Alimentos obtidos pela Guarany

Alimentos e Bebidas	Preços	Ano
Azeite Doce	*	*
Milho Branco	77	1890
Pirarucu	1kg 1\$800	*
Café	1kg 450\$	1908
Farinha de Mandioca	1L 200\$	1908
Feijão	1Kg 300\$	1892
Manteiga	*	*

Sal	250g 10\$	1913
Vinagre	*	*
Vinho	*	*
Assucar	*	*
Arroz	3\$ alqueire	*
Azeite	*	*
Batata		
Carne Fresca	1\$000	1908
Carne Seca	1\$000	1908
Frutas	*	*
Tabaco	400\$	1900
Chocolate	*	*
Aguardente	1L 200\$	1908
Vinho do Porto	1L Leilões	1890
Toucinho	*	*
Bolacha	*	*
Carne em Conserva	*	*
Cognac	1L Leilões	1890

Fonte: Arquivo Nacional. Série Marinha. Registros de Bordo da Canhoneira *Guarany* & Biblioteca Nacional – Hemeroteca Digital

Estes foram os alimentos que encontrei nos livros de bordo da *Guarany*. Conseguimos os preços de alguns produtos nos classificados de alguns jornais, como : *Diário de Notícias* (PA), nº41, *O Norte* (PA) nº126, *O Pará* (PA) nº226, *Estado do Pará* (PA) nº4 e *A República* (PA) nº807²¹. Além desses produtos registrados nos livros de bordo, encontramos uma lista de produtos obtidos pela *Guarany* no jornal *Diário de Belém* de 1888. Na coluna de importação, informavam-se os produtos que o Vapor Nacional *Espírito Santo* trazia do Rio de Janeiro para Belém, parte desta carga tinha como destino a Canhoneira *Guarany*:

IMPORTAÇÃO – CANHONEIRA *Guarany*. (Carga do Vapor Nacional ESPÍRITO SANTO do Rio de Janeiro: [...] 3 vls. A' ordem vinho 10 cxs, vinagre 10 brs, vinho do porto 15 caixas, agua de Vichy 10 caixas, cognac 22 caixas,

farinha 30 saccas, feijão 20 scs, calça 1 cx, xarque 150 frs.²²

Sobre o vinho do Porto e o conhaque, além de encomendas feitas pelos oficiais, tais bebidas não eram encontradas nos anúncios junto com os alimentos e bebidas mais comuns do período. Alguns produtos eram encontrados nas pautas de leilões, devido ao valor e preferência da mercadoria na sociedade. Assim, era provável que alguns oficiais frequentassem esse âmbito social; já que as encomendas não eram realizadas frequentemente, as casas de leilões eram destinadas aos que possuíam um certo prestígio social.

Ao analisar esses dados, precisamos considerar a quantidade de oficiais a bordo da embarcação e o número de visitas de sujeitos socialmente relevantes, como, por exemplo, a ida do governador do estado. Geralmente nessas reuniões havia os *drinks*.

As casas de leilões seguiam ganhando força no alvorecer republicano, pois eram muitos os anúncios publicados nos periódicos. Além de bebidas, era comum encontrar produtos alimentícios e outros objetos. Segundo Caroline Fernandes, o leilão se firmou no Brasil como uma prática comercial ao longo do século XIX, visto que o fluxo de mercadorias nos portos do Império e no início da República era intenso e o leilão foi uma forma que os sujeitos encontraram de movimentar esse cenário econômico. Fernandes assinala que: “Os leilões eram realizados em sua maioria em armazéns alugados para o evento ou de propriedade dos comerciantes, mas também costumavam ocorrer no imóvel que seria liquidado” (FERNANDES, 2017, p.67-80). O *Diário de Notícias*, assim como os demais jornais nacionais, possuía uma coluna exclusiva para a divulgação dos leilões que ocorriam semanalmente, com a data e o horário de cada sessão, como, por exemplo a divulgação do dia 23 de fevereiro de 1890:

LEILÕES: DATAS PARA MARÇO, QUARTA-FEIRA, 26. No armazem dos srs. José Alves de Freitas & C., o agente Sampaio venderá em leilão diversas estivas, a saber: arroz, banha, manteiga, fósforos, chumbo, louças de todas as qualidades, estopilha, alhos, cerveja, papel de embrulho, cognac, kerozene, toucinho, sebo de Holanda, vinho Collares em barris e caixas, dito verde em décimos e quintos, vinho do Porto etc. Terminando o leilão com uma importante factura de café, xarque e assucar, não se retira lote – A's 8 horas.²³

Ao levantar dados nos periódicos a respeito das casas de leilões, foi possível perceber que boa parte de suprimentos e bebidas era adquirida nesse ambiente de comércio, o que inclusive pode ser identificado com os dados presentes nos livros de bordo.

O leilão no armazém dos senhores José Alves e seu agente Sampaio era um evento que misturava diversos produtos, como bebidas, alimentos e objetos em geral. Analisando os livros de bordo, constatamos que a entrada de produtos na embarcação era variada, pois poderia ocorrer de três maneiras, uma delas era por importação como, por exemplo, o caso do Vapor Nacional *Espírito Santo* que trazia do Rio de Janeiro algumas mercadorias para diversos destinos do estado. A *Guarany* poderia estar incluída nesse trâmite, além de vapores, os paquetes também exerciam esse papel.

A segunda maneira de embarcar alimentação e bebidas era através do Arsenal de Guerra. Quando a embarcação estava fundeada nas proximidades desta unidade militar, os escaleres seguiam para o destino para buscar as rações e alguns produtos variados no quarto das quatro às oito horas. A outra possibilidade era quando o fiel e o comissário eram destacados para executar compras com o soldo que era disponibilizado pela Tesouraria da Fazenda, onde o comandante era encarregado de fazer a distribuição desse montante para suprir as necessidades do vaso de guerra.

Como as casas de leilões abriam geralmente às oito horas, provavelmente os militares encarregados de executar as compras saíam de bordo no quarto das quatro às oito. Dependendo do horário de saída dos militares, os produtos poderiam chegar a bordo no quarto seguinte. No livro de bordo do dia 2 de abril de 1891, foram destacados três escaleres para buscar no porto os produtos adquiridos pela embarcação, eram estes: 18 litros de azeite doce, aliás, 19 litros; 1 fardo com estopas de algodão; 8 barricas com bolachas; 3 barris com toucinhos; 1 garrafão com vinagre, 2 barricas com açúcar²⁴. A seguir, temos uma imagem retirada de um periódico de

1890 que retrata um leilão ocorrendo na capital paraense. As vestimentas dos in-

divíduos presentes na ilustração retratam bem a condição social desses sujeitos:



Figura 1 - Representação de um leilão no alvorecer republicano. Fonte: *Diário de Notícias*, Belém, Edição 25, 31 de janeiro 1890

O comissário de bordo era o militar geralmente autorizado pelo comandante para se ocupar dos leilões e dos preparativos em ocasiões de eventos especiais. Além de trabalhar diretamente com o setor financeiro da embarcação, o comissário de bordo estava habituado na lida com diferentes camadas da sociedade. Como foi mencionado anteriormente, na visita do governador do estado do Pará à Canhoneira *Guarany*, os oficiais superiores se faziam presentes. O comissário teve seu cargo destacado no livro de bordo para presenciar a reunião realizada em novembro de 1897, quando um banquete foi servido ao governador e oficiais presentes na embarcação.

Os banquetes realizados pela alta cúpula da sociedade no alvorecer republicano vão além de uma simples refeição. Sobre essa temática, Daniela de Almeida Moura defende que “os banquetes representam momentos de proximidade dos representantes do poder político com sua base de apoio, evidenciados na disputa por um lugar à mesa do presidente pelos deputados e senadores” (MOURA,

2008, p.67). Moura elucida que os banquetes eram momentos de alimentação que também exerciam um papel político e um local de ostentação de poder para uma certa demanda da sociedade.

Logo, podemos partir da premissa que os banquetes também ocorriam nas embarcações. Não devemos esquecer que o Estado-Maior estava presente em todas as unidades navais e era composto por oficiais. Na Canhoneira *Guarany*, foi possível encontrar os seguintes militares que constituíam esse escalão: comandante, imediato, chefe de máquinas e o chefe de fazenda (comissário de bordo)²⁵. Esses militares detinham o poder hierárquico e discutiam pautas referentes ao campo político da Marinha e do respectivo vaso de guerra onde eles serviam. A visita do governador na embarcação nos diz que essa aproximação de representantes políticos com sujeitos de relevância social também estava presente nas Forças Armadas.

Diferente do vinho do Porto, a aguardente era mais fácil de ser encontrada pe-

las mercearias das cidades. Com um preço bem mais acessível, a bebida era mais popular. Isto não quer dizer que oficiais não consumiam aguardente, mas sim que o produto era de fato mais ingerido pelos militares de classes inferiores. Com teor alcoólico sempre acima dos 32%, o vício e os danos no organismo se darão de forma mais acelerada. Devido ao cotidiano árduo das praças, a aguardente servia como uma forma de anestésico na vida daqueles sujeitos.

O vinho, por outro lado, com o teor alcoólico de 7% a 17% dependendo do produto, quando consumido em pequenas doses, pode trazer alguns benefícios à saúde. Apesar de compartilharem a mesma embarcação, oficiais e praças pertenciam a “mundos” totalmente diferentes, é sensato afirmarmos que o consumo alcoólico e a alimentação desses militares eram bem distintas na maioria das vezes em seus respectivos banquetes e momentos célebres.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A virada do século XIX para o XX foi um tempo de transformações, o país passava por um processo de transição na forma de governo e uma jovem República começava a dar seus primeiros passos. A Marinha de Guerra, assim como o país, também vivia um período de mudanças quanto ao reordenamento do Estado que em geral significaram novos comportamentos das instituições e costumes. Apesar dos conflitos existentes dentro e fora da Marinha, o órgão militar sempre manteve sua força, pois a hierarquia e disciplina, aliadas à função exercida como força de defesa do Estado, eram sustentáculos de prestígio institucional. É certo que nem sempre a situação correu nos trilhos, o que pode ser evidenciado com a eclosão de diversas revoltas.

A Canhoneira *Guarany* vivenciou todas essas etapas, com oficiais e praças compartilhando um mesmo espaço, dividindo momentos bons e ruins sob uma hierarquia rígida presente na regulamentação da Marinha. Com o levantamento de dados realizados na pesquisa, foi possível chegarmos à conclusão de que a alimentação dentro da embarcação era racionalizada e baseada em patentes. Tal fato contribuiu para que uma série de problemas ocorresse no seio da tripulação.

A tripulação da embarcação constituía-se em sua maior parte de praças e esses sujeitos exerciam um papel fundamental no organismo da embarcação, uma vez que eles se encarregavam das tarefas braçais mais desgastantes. A má alimentação e as péssimas condições de trabalho tinham efeitos negativos, causando as patologias presentes na Canhoneira *Guarany* e as deserções das praças de maneira acentuada. Isto fica claro quando analisamos o quadro de militares que desertaram em 1897.

Dessa forma, a partir dos livros de bordo da Canhoneira *Guarany*, podemos levantar dados do cotidiano de oficiais e praças, sendo possível analisar o sistema de hierarquia que se fazia presente até nos momentos de alimentação a bordo, além das tensões que se instalavam no dia a dia desses sujeitos. Além disso, a pesquisa buscou contribuir com os debates da historiografia, dialogando, no processo de construção do trabalho, com diferentes campos historiográficos, como o militar, o político e a história da alimentação, fomentando e abrindo possibilidades de novas pesquisas acadêmicas.

REFERÊNCIAS

ARIAS NETO, José Miguel. *EM BUSCA DA CIDADANIA: Praças da Armada Nacional 1867-1910*. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação do Departamento de História, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.

ARIAS NETO, José Miguel. The Sailors' Revolution. *Antíteses*, v. 3, n. esp. dez. pp. 75-89 2010.

ALMEIDA, Silvia Capanema P. de. A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910: modelos e contradições. *Est. Hist.*, Rio de Janeiro, vol. 23, jan.-jun. pp.147-169, 2010.

ALMEIDA, Silvia Capanema P. de. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra brasileira no período pós-abolição, 1980-1910, *História, Ciência, Saúde*. Rio de Janeiro: Manguinhos, v.19, supl., dez. pp.15-33, 2012.

BACELLAR, C. de Almeida Prado. Uso e mau uso dos arquivos. In: PINSKY, Carla (org.). *Fontes históricas*. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2008, pp.23-80.

BÍBLIA, A. T. Eclesiastes. In BÍBLIA. Português. *Sagrada Bíblia Católica: Antigo e Novo Testamentos*. Tradução: João Ferreira de Almeida. 19ª edição. São Paulo: King's Cross Publicações. São Paulo, 2010.

FARIAS, William Gaia. *A construção da República no Pará (1886-1897)*. 1ª edição. Belém: Editora Açai, 2016.

FERREIRA, Ana Emília Cordeiro Souto. *ORGANIZAÇÃO DA INSTRUÇÃO PÚBLICA PRIMÁRIA NO BRASIL: Impasses e desafios em São Paulo, no Paraná e no Rio Grande do Norte (1890–1930)*. Tese (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Uberlândia, 2013.

GINZBURG, Carlos. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. Tradução: Frederico Carotti. 2ª edição, 7ª reimpressão. São Paulo: Companhia das letras, 2016.

LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Tradução: Bernardo Leitão. Coleção Repertórios. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.

MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de Macêdo. *A cozinha mestiça: uma história da alimentação em Belém (fins do século XIX a meados do século XX)*. Universidade Federal do Pará. Instituto de Filosofia e Ciências humanas. Tese de Doutorado em História Social da Amazônia, 2016.

MARTINS, Hélio Leôncio. *História Naval Brasileira A*. Ministério da Marinha, Serviço de Documentação da Marinha. 5ª Vol. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1995.

MORGADO, Rui André Gil. *Inumação em modelos de consumo aeróbia: estudo tafonómico das consequências da utilização de caixão e acelerador enzimático na decompo-*



sição. Dissertação (Mestrado em Evolução e Biologia Humanas). Universidade de Coimbra, Coimbra, 2018.

MOURA, Daniella de Almeida. *A República paraense em festa (1890-1911)*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará. Belém, 2008.

PEREIRA, Pablo Nunes. *A MARINHA DE GUERRA NA AMAZÔNIA: SEGURANÇA E MODERNIZAÇÃO (1890-1918)*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará. Belém, 2017.

PEREIRA, Pablo Nunes. O Tempo das Canhoneiras: Organização e atuação dos navios de guerra nos rios amazônicos. *Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro. V. 14. Nº 28, p. 28-40, 2018.

PEREIRA, Pablo Nunes. *Os almirantes dos rios: relações sociais, poder e combate na Amazônia (1868-1924)*. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará. Belém, 2021.

FONTES

Arquivo Público do Estado do Pará. Secretaria da Presidência da Província. Série Ofícios. Ofícios do Ministério dos Negócios da Marinha, caixa 190, 1854-1859.

- Acervo Arquivístico da Marinha do Brasil. Disponível em: <http://www.arquivodamarinha.dphdm.mar.mil.br/index.php/baldeacao-2> Acesso em: 19/01/2022.

- BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 3, de 16 de novembro de 1889. Reduz o tempo de serviço de algumas classes da Armada e extingue nesta o castigo corporal. In: Decretos do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil fasc.1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p.3. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/D0003.htm. Acesso em 31 jan.2022.

- Diretoria do patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dphdm/sites/www.marinha.mil.br/dphdm/files/BenjaminConstant-CruzadorNavioEscola1894-1926_0.pdf Acesso em: 01.Fev.2022.

LIVROS DE QUARTO DA CANHONEIRA GUARANY:

- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 869. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1890-1891

- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 842. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1891.

- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1118. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1893-1894.

- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1144. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1895.

- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1141. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1897.

- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 2353. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1899.

- Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 2353. Livro de Bordo da Canhoneira *Guarany*. 1900.

RELATÓRIO MINISTERIAL - MARINHA:

- BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Vice-Almirante Júlio Cesar de Noronha, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1904.

BIBLIOTECA NACIONAL - PERIÓDICOS:

A República, Belém, 1886 – 1900.

Diário de Belém, Belém, 1888.

Diário de Notícias, Belém, 1881 – 1898.

O Pará, Belém, 1897 – 1900.

Estado do Pará, Belém, 1911 – 1921.

NOTAS

¹ Cada embarcação de uma Marinha de Guerra constitui uma unidade naval, portanto, segue ritos e rotinas pertinentes a um quartel flutuante.

² Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1118, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

³ Também conhecida como Revolta de 11 de junho.

⁴ Região localizada na Guiana Francesa, próxima à área de fronteira com o Brasil.

⁵ BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Vice-Almirante Julio Cesar de Noronha Ministro de Estado dos Negócios da Marinha. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1904, p. 37. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/142?terms=canhoneira%20Guarany&item_id=2416#?h=canhoneira%20Guarany&c=4&m=101&s=0&cv=661&r=0&xywh=-48%2C5%2C2351%2C1658 Acesso em 08-01-2022.

⁶ Ao analisar os livros de bordo constatamos que a presença de certos civis era comum em algumas ocasiões, desde trabalhadores, contratados para auxiliar o contingente da embarcação nos períodos em que ela estava ancorada, a políticos da alta sociedade como ficará explícito no decorrer do artigo.

⁷ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1118, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.



⁸ BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 3, de 16 de novembro de 1889. Reduz o tempo de serviço de algumas classes da Armada e extingue nesta o castigo corporal. In: Decretos do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brazil fasc.1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p.3. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/D0003.htm. Acesso em 31 jan.2022.

⁹ CENTRO DE MEMÓRIA DA AMAZÔNIA – UFPA: Processo criminal: Ano 1910.

¹⁰ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1118, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

¹¹ Graduação mais inferior das praças da Armada.

¹² O “Imediato” é o “Oficial executivo do navio”; é o substituto eventual do Comandante; seu substituto imediato.

¹³ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 869, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

¹⁴ Com base: Arquivo Público do Estado do Pará. Secretaria da Presidência da Província. Série Ofícios. Ofícios do Ministério dos Negócios da Marinha, caixa 190, 1854-1859.

¹⁵ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1141, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

¹⁶ Diário de Belém, Belém. Nº68. p.2. 25 de março de 1887. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 11.nov.2022.

¹⁷ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1141, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*

¹⁸ Disponível em: tuasaude.com/beriberi/. Acessado em 15/2/2021.

¹⁹ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 1144, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

²⁰ Idem.

²¹ Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acessado em 10/1/2022.

²² Diário de Belém, Belém, 28 de agosto de 1888, p.1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acessado em 10/1/2022.

²³ Diário de Notícias, Belém, Edição 45, 23 de fevereiro de 1890, p.1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acessado em 10/1/2022.

²⁴ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 842, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.

²⁵ Com base: Arquivo Nacional. Série Marinha. IVM 869, Registro de bordo da Canhoneira *Guarany*.