



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

*David Patrício Lacerda*

**Trabalho, política e solidariedade operária:**  
uma história social do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro  
(c. 1860 – c. 1890)

Campinas  
2016

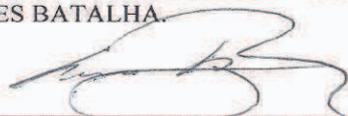
David Patrício Lacerda

**TRABALHO, POLÍTICA E SOLIDARIEDADE OPERÁRIA: UMA HISTÓRIA  
SOCIAL DO ARSENAL DE MARINHA DO RIO DE JANEIRO (C.1860-C.1890)**

Tese apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas como parte dos requisitos exigidos para a obtenção do título de Doutor em História, na Área História Social

*Supervisor/Orientador:* Prof. Dr. Claudio Henrique de Moraes Batalha

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA TESE DEFENDIDA PELO ALUNO DAVID PATRÍCIO LACERDA, E ORIENTADO PELO PROF. DR. CLAUDIO HENRIQUE DE MORAES BATALHA.



CAMPINAS

2016

**Agência(s) de fomento e nº(s) de processo(s):** CNPq, 141471/2012-3

Ficha catalográfica  
Universidade Estadual de Campinas  
Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas  
Cecília Maria Jorge Nicolau - CRB 8/3387

L116t Lacerda, David P., 1984-  
Trabalho, política e solidariedade operária : uma história social do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (c. 1860 - c. 1890) / David Patrício Lacerda. – Campinas, SP : [s.n.], 2016.

Orientador: Claudio Henrique de Moraes Batalha.  
Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Arsenais. 2. História social. 3. Brasil - Marinha de Guerra. 4. Rio de Janeiro - História - Século XIX. I. Batalha, Claudio Henrique de Moraes, 1957-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

**Título em outro idioma:** Labour, politics and working class solidarity : a social history of the Navy Arsenal of Rio de Janeiro (c. 1860 - c. 1890)

**Palavras-chave em inglês:**

Dockyards

Social history

Brazil - War Navy

Rio de Janeiro - History - 19th century

**Área de concentração:** História Social

**Titulação:** Doutor em História

**Banca examinadora:**

Claudio Henrique de Moraes Batalha [Orientador]

Álvaro Pereira do Nascimento

Ronaldo Pereira de Jesus

Michael McDonald Hall

Fernando Teixeira da Silva

**Data de defesa:** 19-12-2016

**Programa de Pós-Graduação:** História



**A Comissão Julgadora dos trabalhos de Defesa de Tese de Doutorado, composta pelos Professores Doutores a seguir descritos, em sessão pública realizada em 19 de dezembro de 2016, considerou o candidato David Patrício Lacerda aprovado.**

Comissão examinadora:

Prof. Dr. Claudio Henrique de Moraes Batalha (Orientador)

Prof. Dr. Álvaro Pereira do Nascimento

Prof. Dr. Ronaldo Pereira de Jesus

Prof. Dr. Michael McDonald Hall

Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva

**A Ata de Defesa, assinada pelos membros da Comissão Examinadora, consta no processo de vida acadêmica do aluno.**

Para meus pais, Maria da Glória e José Antonio.

## Agradecimentos

---

A elaboração desta tese não teria sido possível sem o apoio de várias instituições e a colaboração generosa de muitas pessoas.

Agradeço, inicialmente, ao pessoal da Biblioteca Nacional, da Biblioteca da Marinha, do Departamento de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha e da biblioteca do Clube Naval. No Arquivo Nacional, devo agradecimentos à equipe da sala de consultas, especialmente a Joyce Helena, Rosane Coutinho, Claudio Teixeira e Sátiro Nunes pelas conversas e troca de informações que muito me ajudaram a desvendar os mais recônditos segredos do arquivo. Na Unicamp, contei com a atenção dos funcionários do Arquivo Edgar Leuenroth, da biblioteca Central Cesar Lattes e da biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Sou grato a Flávia Peral do CECULT/IFCH/UNICAMP e a Daniel Hatamoto da Secretaria de Pós-graduação pela ajuda com trâmites burocráticos e questões de ordem prática. Também agradeço ao pessoal das instituições onde pesquisei durante o estágio doutoral no King's College de Londres (KCL): British Library of Political and Economic Science (London School of Economics), Maughan Library (King's College), Senate House Library (University of London e School of Advanced Studies), British Library, The National Archives, National Maritime Museum e o Department of Manuscripts da Cambridge University Library. Em Londres, minha dívida principal é para com o professor

Anthony W. Pereira, diretor do King's Brazil Institute, que acolheu minha proposta e providenciou o vínculo institucional.

O apoio de agências de fomento à pesquisa foi de fundamental importância para a consecução das várias etapas da pesquisa e escrita da tese. Sou grato ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelas bolsas de estudo que forneceram suporte material indispensável à realização do doutorado, incluindo a estada em Londres no primeiro semestre de 2014.

Ao professor Claudio Batalha, meu orientador em duas teses ao longo de oito anos, minha mais profunda e sincera gratidão pelas observações e conselhos que ajudaram a definir os rumos de minhas investigações. Agradeço, especialmente, por todo apoio, incentivo e confiança que me deram força para seguir adiante quando tudo parecia naufragar.

Na Unicamp, participei das melhores e mais acaloradas rodas de discussão em cursos e seminários de pesquisa. Minha formação deve muito aos ensinamentos dos professores ligados ao Centro de Pesquisa em História Social da Cultura (CECULT): Silvia Lara, Sidney Chalhoub, Robert Slenes, Michael Hall e Fernando Teixeira. Agradeço a Michael e Fernando as referências e encaminhamentos propostos no exame de qualificação e a generosidade com a qual me ajudaram a escolher a instituição para realizar o estágio doutoral e a estabelecer os contatos necessários para viabilizar tal empreitada.

Os professores Álvaro Pereira do Nascimento, Ronaldo P. de Jesus, Michael Hall e Fernando Teixeira integraram a banca examinadora. Sou imensamente grato a todos pelas críticas, comentários e desafios apresentados durante a arguição da tese. Meus agradecimentos às dicas bibliográficas dos professores Carlos Gabriel Guimarães e Ivone Gallo. Aos professores Mary Hilson e Alastair Reid, agradeço as sugestões que muito me ajudaram a definir a abordagem da tese e a precisar o objeto de estudo.

Há muito venho contando com o ombro amigo, o entusiasmo e a solidariedade de muita gente querida. Cristiane Miyasaka, Karina Melo e Soraia Dorneles, colegas de doutoramento, agradeço a amizade e a chance de partilhar as idas e vindas dessa jornada. Sou grato a Virgínia Mancilha por todo apoio, paciência e atenção. Ricardo Pirola, Marcelo Mac Cord, Vinícius Rezende e Márcia Cury, companheiros de ofício da Unicamp, dividiram comigo prosas bem-humoradas em diversos momentos e lugares. No Rio, fui acolhido de braços abertos por Moema Alves, Caroline Fernandes e Alberto Carvalho. Durante minha permanência na cidade, pude reforçar a afetuosa parceria com “os primos” Glaydson Matta e Marcelino Junior. Leandro Braga, “o pai” dessa turma, segue acompanhando meus passos

desde a graduação na UFOP, assim como Rafael Fanni, amigo de todas as horas, que se tornou meu melhor interlocutor e referência sobre linguagens e história política. Dessa época, ainda guardo a sólida amizade de Maykon Rodrigues e Ezequiel Barel, a quem devo agradecimentos especiais pelo auxílio na preparação dos mapas. Paulo Mesquita embala meu interesse pela pesquisa histórica com seu apetite e capacidade de vasculhar arquivos e bibliotecas. Sou grato pelas intermináveis conversas virtuais, pela hospedagem em Paris e por compartilhar comigo fontes sobre política, economia e relações internacionais. Paulo Bráulio, outro patricio dos tempos de graduação, suportou minhas constantes variações de humor no último ano e ajudou a melhorar a redação da tese. Espero ser capaz de retribuir o carinho externado em cada leitura, puxão de orelha, incentivo e tantos outros afetos que recebi e ainda recebo de vocês.

Este trabalho é dedicado a Maria da Glória e José Antonio, que acompanharam meus passos com entusiasmo, mandando as melhores energias. Mas bem sei meus pais que o gesto é insuficiente para expressar o amor que sinto por vocês. Obrigado por tudo!

A explicação histórica não pode tratar de absolutos e não pode apresentar causas suficientes, o que irrita muito algumas almas simples e impacientes. Elas supõem que, como a explicação histórica não pode ser Tudo, é portanto Nada, apenas uma narração fenomenológica consecutiva. É um engano tolo. A explicação histórica não revela como a história *deveria* ter se processado, mas porque se processou dessa maneira, e não de outra; que o processo não é arbitrário, mas tem sua própria regularidade e racionalidade; que certos tipos de acontecimentos (políticos, econômicos, culturais) relacionaram-se, não de qualquer maneira que nos fosse agradável, mas de maneiras particulares e dentro de determinados campos de possibilidades; que certas formações sociais não obedecem a uma “lei”, nem são os “efeitos” de um teorema estrutural estático, mas se caracterizam por determinadas relações e por uma lógica particular de processo.

E. P. Thompson. *A miséria da teoria, ou um planetário de erros.*

*Operários da Construção Naval*

Tu... Oh! Arte querida  
Por meu coração fanatizada;  
Estava por nós esquecida,  
No descuido... condena.

Chegou a hora... caminhemos,  
Saíamos da solidão,  
Acompanhemos as co-irmãs  
Temos por guia... a Razão.

Despedaçamos as correntes  
Que nos martirizavam de dores;  
Que dos espinhos indolentes  
Formaremos ramos de flores.

Unamo-nos irmãos e companheiros,  
União... seja o nosso "Estandarte";  
Reclamamos nossos direitos  
Aqui, ali, em qualquer parte.

Ideal... um simples principiante  
Que deseja caminhar;  
Para o futuro, para a sua arte,  
No apogeu... Glorificar.

Companheiros, sejamos unidos  
Todos por um só ideal;  
Para um dia dizermos: somos livres  
"Operários da Construção Naval"

A.J.N.  
*Accordem!*

## **Resumo**

Esta tese de doutorado pretende oferecer uma contribuição original aos estudos sobre os mundos do trabalho no Brasil, examinando um aspecto ainda negligenciado pela historiografia. A preocupação central da investigação consiste em explorar a formação do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX. O mais importante estaleiro de reparo, montagem e fabrico de embarcações da Marinha de Guerra brasileira é entendido como um espaço de trabalho inserido nos quadros da sociedade escravista e das transformações ocorridas na indústria de construção naval do período. Sob a ótica da história social, a análise busca compreender processos e experiências constitutivos dessa complexa dinâmica histórica. Para tanto, a tese explora inicialmente os modos de organização do trabalho nos arsenais e as características da numerosa mão de obra empregada nas oficinas do estabelecimento sediado na capital; em seguida, direciona atenção ao papel do ensino primário e profissional de menores pobres como estratégia política para garantir e reproduzir uma força de trabalho especializada; e, finalmente, trata da problemática dos vínculos entre insegurança e proteção social a partir de dois enfoques distintos: o primeiro recai sobre os mecanismos de amparo introduzidos nas relações de trabalho dos arsenais e as circunstâncias que compeliavam os operários do arsenal da Corte a reivindicar licenças, pensões, gratificações e outros benefícios; e o segundo enfoque mira as sociedades de auxílio mútuo organizadas pelo operariado do arsenal, procurando descobrir os laços de solidariedade que estruturaram e tornaram visíveis suas identidades coletivas.

## **Palavras-chave**

Arsenais; História Social; Brasil – Marinha de Guerra; Rio de Janeiro – História – Século XIX

## **Abstract**

This dissertation intends to offer an original contribution to worlds of labour studies in Brazil by examining an aspect that has been largely neglected by historiography. The main concern of the investigation is to explore the making of the Navy Arsenal of Rio de Janeiro in the second half of the nineteenth century. The most important Brazilian War Navy vessels repair, maintenance and construction dockyard is understood as a workplace in the context of a slave society and the transformations in the shipbuilding industry of the period. From the social history point of view, the analysis tries to understand the processes and experiences of this complex historical dynamics. Thus, the research initially explores forms of organisation within the dockyards and the features of a large workforce employed in the arsenals' workshops in Rio de Janeiro; it then focuses on the role of primary and professional education for the poor as a political strategy to guarantee and reproduce a skilled workforce; and, finally, it addresses the controversial relation between insecurity and social protection from two distinct points of view by examining: first, the social support mechanism introduced in labour relations in the dockyards and the circumstances that led the arsenal of Corte workers claim leaves, pensions, bonuses and other benefits; and second, the mutual aid societies organised by the arsenals' working class, and the solidarity ties that structured and made their collective identities visible.

## **Keywords**

Dockyards; Social History; Brazil – War Navy; Rio de Janeiro – History – 19th

## Lista de ilustrações

---

### Introdução

Figura I – VOGLER, J. *Panorama da cidade do Rio de Janeiro* 23

### Capítulo 1

Figura I – Faces de moeda cunhada em bronze em homenagem à inauguração do dique imperial (1861) 50

Figura II – *Planta n.º 1 indicando o estado actual do Arsenal de Marinha e do porto do Rio de Janeiro por Henry Law, 1858* 63

Figura III – Corveta *Trajano* (1873-1906) 74

Figura IV – Encouraçado *Sete de Setembro* (1874-1893) 75

Figura V – Cruzador (depois navio-escola) *1º de Março* (1881-1917) 75

Figura VI – Cruzador *Almirante Barroso* (1882-1893) 76

Figura VII – Cruzador *Tamandaré* (1890-1915) 76

Figura VIII – Planta projeto do engenheiro Henry Law (1858) 78

### Capítulo 4

Mapa I – Parte central do Rio de Janeiro (c. 1850) 184

Mapa II – Mapa arquitetural do Rio de Janeiro (1874) 185

Figura I – “Catástrofe do dia 27 de Março no Arsenal de Marinha” 187

### Capítulo 5

Mapa I – Endereços das sedes associativas 217

Figura I – Diploma de sócio da Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha da Corte 227

Figura II – Diploma de sócio da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval 231

## Lista de tabelas, gráficos e mapas

---

### Capítulo 1

Tabela I – Relação das embarcações construídas no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (1842-1890)	42
Tabela II – Relação dos navios de guerra construídos por W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Ltd nos estaleiros Walker (1854-1899)	46
Tabela III – Trabalhadores do Arsenal de Marinha da Corte por oficina (1845)	53
Organograma I – Estrutura produtiva do Arsenal de Marinha da Corte (1860-1890)	77

### Capítulo 2

Tabela I – Distribuição de escravos da nação, africanos livres e trabalhadores sentenciados por oficina (1844)	84
Tabela II – Distribuição de escravos(as) da nação e africanos livres por local de trabalho (1854)	85
Tabela III – Mapas de pessoal artístico do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro por ano/mês	93
Tabela IV – Trabalhadores do arsenal da Corte (Julho de 1875)	94
Tabela V – Jornais e gratificações de carapinas e calafates (Outubro de 1878)	96
Tabela VI – Operários da diretoria de construção naval por ofício (Abril de 1879)	101
Tabela VII – Operários da diretoria de máquinas por ofício (Julho de 1881)	102
Tabela VIII – Distribuição de aprendizes e serventes por diretoria (Julho de 1878)	104

Tabela IX – Distribuição de escravos(as) da nação e africanos livres por local de trabalho (1854)	108
Gráfico I – Número de operários das oficinas do arsenal da Corte (1878-1881)	98
Gráfico II – Total de operários, aprendizes e serventes das oficinas do arsenal da Corte (1878-1881)	99
Gráfico III – Número de operários das oficinas do arsenal da Corte em 1879	99
Gráfico IV – Variação do número total de operários das oficinas do arsenal da Corte em 1884	100
Gráfico V – Distribuição dos trabalhadores do arsenal da Corte por diretoria (Julho 1880)	101
Gráfico VI – Percentual dos trabalhadores da diretoria de artilharia por ofício (Abril de 1878)	105
<b>Capítulo 3</b>	
Tabela I – Pessoal das Companhias de Aprendizes Artífices	127
Tabela II – Aprendizes artífices matriculados em 1871	130
Tabela III – Relação dos menores da primeira turma da Companhia de Aprendizes Artífices da Corte (1857)	142
<b>Capítulo 4</b>	
Tabela I – Pensão por tempo de serviço	171
Tabela II – Petições por acidentes de trabalho	196
Tabela III – Petições por moléstias	198
Tabela IV – Petições por tempo de serviço	200
Tabela V – Petições por motivos outros	202
Tabela VI – Mortos e feridos no desabamento do Morro de São Bento (27 de Março de 1873)	203
<b>Capítulo 5</b>	
Tabela I – Sociedades mutualistas na Corte (1821-1878)	210
Tabela II – Sociedades mutualistas dos trabalhadores da construção naval	215
Tabela III – Total das despesas entre 1858-1877	235

Tabela IV – Receitas da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval (Ano social: Maio/1871 a Abril/1872)	240
Tabela V – Despesas da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval (Ano social: Maio/1871 a Abril/1872)	242
Tabela VI – Balanço demonstrativo das receitas (01/03/1863 a 29/02/1864)	243
Tabela VII – Balanço demonstrativo das despesas (01/03/1863 a 29/02/1864)	244
Gráfico I – Sinopse do movimento de receita e despesa (1866-1872)	239

## Lista de abreviaturas (arquivos e bibliotecas consultados)

---

AEL	Arquivo Edgar Leuenroth (UNICAMP)
AN	Arquivo Nacional (RJ)
BCCL	Biblioteca Central Cesar Lattes (UNICAMP)
BCN	Biblioteca do Clube Naval
BL	British Library
BLPES	British Library of Political and Economic Science (London School of Economics – LSE)
BM	Biblioteca da Marinha
BnF	Bibliothèque Nationale de France
BN	Biblioteca Nacional (RJ)
BOI	Biblioteca Octávio Ianni (IFCH/UNICAMP)
CUL	Cambridge University Library/Department of Manuscripts
DPHDM	Departamento de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha
IEB	Instituto de Estudos Brasileiros (USP)
ML	Maughan Library (King's College London, Strand Campus)
NA	The National Archives (Kew Gardens, London)
NMM	The National Maritime Museum (Greenwich, London)
SHL	Senate House Library (University of London)

### Sítios eletrônicos

BBGJM	Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin: <a href="http://www.brasiliana.usp.br/">http://www.brasiliana.usp.br/</a>
BDSF	Biblioteca Digital do Senado Federal: <a href="http://www2.senado.leg.br/bdsf/">http://www2.senado.leg.br/bdsf/</a>
BL	British Library/Ethos – e-theses online service: <a href="http://ethos.bl.uk/Home.do">http://ethos.bl.uk/Home.do</a>
BnF	Gallica (Bibliothèque Numérique): <a href="http://gallica.bnf.fr/">http://gallica.bnf.fr/</a>
IA	Internet Archive: <a href="https://archive.org/index.php">https://archive.org/index.php</a>
CRL/GRN	Center for Research Libraries/Global Resources Network: <a href="http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial">http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial</a>
BND	Biblioteca Nacional Digital: <a href="http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/">http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/</a>

# Sumário

---

<b>Introdução</b>	20
<b>1. Da organização dos arsenais: regulamentos e política de trabalho</b>	30
Estado, território e defesa marítima	32
Os arsenais e a política naval	36
Os regulamentos em perspectiva	55
Estrutura produtiva	57
“Fiscalização, polícia e disciplina”	62
“Vigiar e fazer vigiar...”	66
Anexos	74
<b>2. O arsenal da Corte e sua força de trabalho</b>	79
Diversidade e desigualdade	80
Qual o tamanho da força de trabalho?	90
O problema das fontes e os mapas de pessoal artístico como possibilidade	90
Diferenciação por ganho	95
Operários, aprendizes e serventes	97
Diretorias, ofícios e a divisão do trabalho	100
Anexo	108

<b>3. Companhia de Aprendizes Artífices: educação, trabalho e política</b>	111
Educação e trabalho em estaleiros navais	112
As companhias vistas por dentro	125
Modos de organização	125
Insalubridade, violência e disciplina	134
Menores, artífices e cidadãos brasileiros	140
Perfil social	140
Do ingresso de menores	146
Ler, escrever, contar	152
<b>4. Direito, favor, justiça: inseguranças e política de proteção social</b>	158
Proteção-insegurança social	162
Os regulamentos dos arsenais outra vez	167
Ferimentos, doenças, mutilações, tempo de trabalho	173
Que “ <i>mande abonar o direito que lhe competir</i> ”	177
A catástrofe do Morro de São Bento	183
“... <i>a bem de seu direito e justiça</i> ”	188
Anexos	196
<b>5. Da organização operária: mutualismo e solidariedades horizontais</b>	204
Historiografia, mutualismo e diversidade associativa	205
Uma visão panorâmica	214
Associações e espaço urbano	214
Duração e número de sócios: estimativas	218
Por dentro das associações	221
Montepio dos “operários-irmãos”	222
Formas de admissão como política de exclusão	226
A economia da proteção social	232
“... <i>reverentes esperamos o deferimento com Justiça</i> ”	235
<b>Considerações finais</b>	246
<b>Fontes e bibliografia</b>	249
<b>Anexo</b>	282
Glossário	282

## Introdução

---

Em 1882, Christopher Andrews partiu de Nova Iorque com destino ao Rio de Janeiro. A falta de linhas de navegação mais regulares entre as duas cidades fez com que a viagem cruzasse o Atlântico Norte em direção aos portos de Southampton, Havre e Lisboa antes de chegar à Corte, cidade na qual Andrews permaneceria por três anos no cargo de Cônsul Geral dos Estados Unidos. Durante esse período, o funcionário do governo americano escreveu *Brazil: its condition and prospects*, livro em que descreve os costumes, a geografia, o clima, a política e a economia do país. A obra veio a lume em 1887 com o propósito de demonstrar aos leitores as “diferentes raças” e “países” do continente americano.<sup>1</sup> O Rio é visto como a sede das relações comerciais entre o Império e os mercados estrangeiros, dono de uma área urbana entrecortada por morros e uma zona portuária repleta de estaleiros, fundições, fábricas de algodão e outras manufaturas. Andrews também ressalta que em toda a costa do Atlântico Sul somente no porto carioca é que seria possível encontrar um dique seco capaz de receber os vasos da Marinha americana para serviços de reparo.<sup>2</sup> A menção ao dique é uma referência ao chamado dique imperial cavado na ilha das Cobras, uma das instalações pertencentes ao Arsenal de Marinha, principal estaleiro administrado pelo Estado brasileiro na segunda metade do século XIX.

A história do arsenal remonta ao final do século XVIII. Em dezembro de 1763, meses após a transferência da sede da administração colonial de Salvador para o Rio de Janeiro, o vice-rei conde da Cunha autorizou a criação do Arsenal Real da Marinha nas terras

---

<sup>1</sup> Christopher C. Andrews, *Brazil: its condition and prospects*, New York: D. Appleton and Company, 1887, pp. 3-4.

<sup>2</sup> Idem, p. 22.

cedidas pelos frades beneditinos, localizadas ao sopé do Morro de São Bento,<sup>3</sup> cuja finalidade era receber os navios da esquadra lusitana que necessitassem de consertos. A criação do arsenal era uma das medidas da coroa portuguesa para reforçar o papel econômico e militar da nova capital do Estado do Brasil,<sup>4</sup> em meio ao acirramento das tensões entre as metrópoles europeias e seus domínios coloniais no continente americano. Mais precisamente, tanto a fundação do arsenal quanto a mudança da sede do governo central da colônia faziam parte da política metropolitana para resguardar a mineração e defender as fronteiras do território colonial de ataques estrangeiros, sobretudo das ameaças espanholas à soberania lusa na região platina.<sup>5</sup>

Entre o final do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX, constituiu-se na Baía de Guanabara um complexo militar-naval onde as atividades de defesa foram impulsionadas pela manufatura de panos e cabos para velas, pelo aparelhamento das fortalezas instaladas nas ilhas das Cobras, de Santa Cruz e de Villegagnon e pelos serviços de

<sup>3</sup> Para mais informações sobre a cessão das terras dos beneditinos para a montagem do Arsenal Real, cf. Juvenal Greenhalgh, *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro: 1763-1822*, Rio de Janeiro: Editora A Noite, 1951, especialmente o capítulo 1.

<sup>4</sup> Quando passou a integrar as rotas marítimas envolvendo Lisboa, Angola e Buenos Aires, o porto do Rio de Janeiro assumiu papel estratégico no comércio triangular que unia os lados europeu e sul-americano do Atlântico, conforme escreve Luiz Felipe de Alencastro. Cf., do autor, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*, São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 199 e pp. 202-203. Cf., também, Eulália Maria Lahmeyer Lobo, *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*, 1º volume, Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, p. 27.

<sup>5</sup> Maria Fernanda Bicalho, *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, pp. 84-85. Como parte da política metropolitana em relação à defesa do território colonial, vale lembrar que outros estaleiros militares foram erguidos entre o final do século XVIII e o início do século XIX em diferentes localidades da costa Atlântica da América portuguesa. Quase todos os estabelecimentos fundados nesse período continuaram em atividade por todo o século XIX, atravessando o período imperial e os anos iniciais da Primeira República. A cidade de Salvador abrigava a Ribeira das Naus, estaleiro criado em fins do século XVI para reparar as embarcações atuantes nas rotas comerciais com as Índias. À época, afirma José Roberto do Amaral Lapa, “Não era apenas em virtude dos recursos locais que o estaleiro baiano progrediu, principalmente depois das disposições regimentais trazidas por Tomé de Sousa. O fato de ser Salvador capital da Colônia, a importância de defesa e conservação do domínio americano ultramarino, sua situação de entreposto comercial e a antevisão de tornar-se praça de guerra, destinada a importante papel na defesa do ultramar africano e asiático, contribuíram para reforçar e tirar a hesitação da autoridade régia nessa escolha, concorrendo para que merecesse, também, o estímulo oficial”. Cf. *A Bahia e a carreira da Índia*, edição fac-similada, São Paulo: Editora HUCITEC; Campinas: Editora da UNICAMP, 2000 (Estudos Históricos), capítulo 3 – “Estaleiro colonial”, pp. 59-60. A Ribeira foi transformada em Arsenal de Marinha da Bahia em 1767, tendo sido completamente extinto em 1899, mesmo ano em que foram fechadas as portas do arsenal criado em Pernambuco nas últimas décadas do século XVIII. Neste período, no Estado do Maranhão e Grão Pará, região de economia predominantemente extrativista, com fatura de madeiras para a construção naval, havia sido erguido outro estaleiro real, transformado, em 1832, em Arsenal de Marinha do Pará. Estabelecimento do gênero foi fundado em Santos, mas suas atividades provavelmente foram encerradas em por volta de 1835. Para informações mais detalhadas, cf. Pedro Carlos da Silva Telles, *História da Construção Naval no Brasil*, Rio de Janeiro: Liga dos Amigos do Museu Naval; Fundação Estudos do Mar, 2001, pp. 78-83.

reparo naval desenvolvidos no arsenal.<sup>6</sup> Em seu relato de viagem, escrito durante a primeira década da corte joanina no Rio, o comerciante John Luccock anota que o arsenal contava com “uma ou duas oficinas miseráveis” e alguns galpões onde navios e mastros poderiam ser reparados.<sup>7</sup> A partir de 1813, observa o viajante inglês, novos vasos foram incorporados à frota portuguesa e algumas de suas velhas embarcações sofreram reparos no estaleiro, que, à época, reunia considerável número de artesãos livres e escravos em oficinas de ferreiros, carpinteiros, calafates, polieiros, canteiros, pedreiros, casa de velas e fábrica de lonas.<sup>8</sup>

As atividades laborais no arsenal, durante seu primeiro meio século de existência, beneficiaram-se da oferta de madeira e fibras vegetais disponíveis nas circunvizinhanças da cidade do Rio de Janeiro. A navegação de cabotagem, a pesca da baleia e o tráfico de escravos também contribuíram para ampliar a capacidade produtiva do arsenal.<sup>9</sup> No decorrer do século XIX, suas instalações pouco a pouco ocuparam outras partes da porção continental próxima ao morro de São Bento, estendendo-se em direção à Prainha e ao Cais dos mineiros (áreas ligadas às freguesias urbanas de Santa Rita e Candelária, regiões do centro mercantil e portuário da Corte) e à ilha das Cobras, para onde foram transplantados e/ou inaugurados edifícios, oficinas, depósitos e repartições administrativas da Armada Nacional.

Essa expansão esteve ligada a dois conjuntos de fatores históricos. Na medida em que os arranjos de trabalho e os modos de organização do arsenal se diversificavam, sua existência como espaço produtivo consolidava-se no interior das estruturas do poder naval do Estado nacional em formação.<sup>10</sup> Ao mesmo tempo, transformações tecnológicas começavam a

<sup>6</sup> John Luccock, *Notes on Rio de Janeiro and the Southern parts of Brazil; taken during a residence of ten years in that country, from 1808-1818*, London: Printed for Samuel Leigh, 1820, p. 561. Para mais detalhes sobre a geografia da baía de Guanabara, cf. o levantamento histórico-descritivo elaborado por Augusto Fausto de Souza, *A Bahia do Rio de Janeiro, sua historia e descrição de suas riquezas*. Rio de Janeiro: s/d.

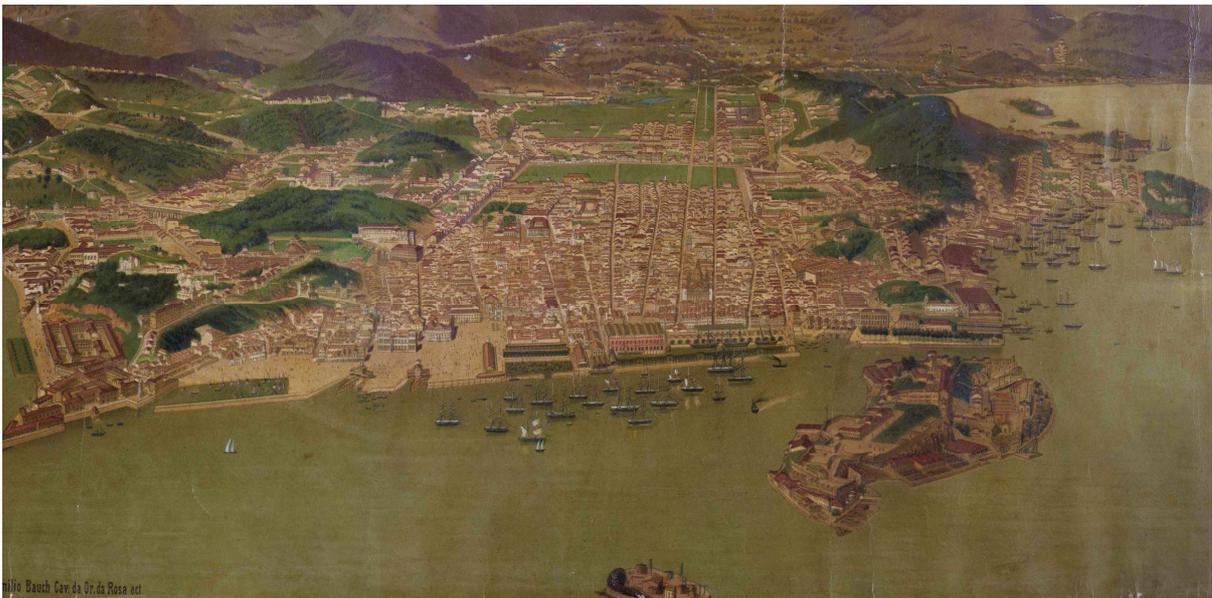
<sup>7</sup> John Luccock, op. cit., p. 85. (Tradução nossa).

<sup>8</sup> Geraldo Beauclair Mendes de Oliveira, *Raízes da indústria no Brasil: a pré-indústria fluminense, 1808-1860*, Rio de Janeiro: Studio F&S Editora, 1992, pp. 86-87.

<sup>9</sup> Eulália Maria Lahmeyer Lobo, op. cit., pp. 52-53.

<sup>10</sup> Os arsenais situados nas principais cidades litorâneas da América luso-brasileira foram incorporados ao poder naval após a emancipação do Brasil da dominação colonial portuguesa, juntamente com outros órgãos da Marinha lusitana (Secretaria de Marinha, Quartel-General, Intendência e Contadoria, Academia dos Guardas-Marinhas, Hospital, Auditoria, Conselho Supremo Militar, Fábrica de Pólvora e Cortes de Madeira) e o material flutuante estacionado nas águas da Guanabara (as naus *Martim de Freitas*, *Príncipe Real*, *Medusa*, *D. João de Castro*, *Afonso de Albuquerque* e *Vasco da Gama*; as fragatas *União*, *Real Carolina* e *Sucesso*; as corvetas *Maria da Glória* e *Gaivota* e os brigues *Reino Unido*, *Real Pedro* e *Leopoldina*). Cf. Eurípedes Simões de Paula, “A Marinha”, in Sérgio Buarque de Holanda e Pedro Moacyr Campos (dirs.), *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo II – O Brasil monárquico, 4º volume – “Declínio e queda do Império”, Livro Terceiro “Forças Armadas”, São Paulo: DIFEL, 1971, p. 260. Para mais informações, cf. João do Prado Maia, *A Marinha de Guerra na colônia e no império: tentativa de reconstituição histórica*, 2ª edição, Rio de Janeiro: Cátedra; Brasília: INL, 1975, p. 54.

despontar no cenário da indústria naval. A difusão do vapor como meio de propulsão alternativo à vela, o uso de metais no revestimento dos cascos outrora feitos exclusivamente com madeira e o incremento de armamentos mais potentes<sup>11</sup> provocaram mudanças nos modos de fabricação naval e no formato dos vasos de guerra. Durante o Segundo Reinado e os momentos iniciais da Primeira República, a Marinha incorporou à sua frota embarcações de maior tonelagem revestidas com blindagem metálica, providas de mecanismos de propulsão a vapor e artilharia de maior alcance e poderio bélico. Simultaneamente, novas oficinas surgiram no arsenal da Corte, tornando a divisão social do trabalho de seu núcleo produtivo ainda mais especializada. Carpinteiros, calafates e outros ofícios tradicionais ligados ao trabalho com madeira assistiram à introdução de profissões ligadas à tornearia, à caldearia, à fundição de metais (ferro, cobre e bronze), à operação e conservação de máquinas a vapor, à forja de metais, entre outras.



**Figura 1** – VOGLER, J. *Panorama da cidade do Rio de Janeiro*. Viena: Instituto Artístico de Leopold Sommer & Cia, 1873. Seção de Iconografia, Biblioteca Nacional. Versão digitalizada da gravura disponível: [http://acervo.bn.digital.bn.br/sophia/index.asp?codigo\\_sophia=33580](http://acervo.bn.digital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=33580). No sentido da diagonal inferior à direita encontra-se a Ilha das Cobras. Abaixo, em posição centralizada, a Ilha dos Ratos. Na parte continental defronte à Ilha das Cobras, o Mosteiro de São Bento. Na faixa litorânea que se estende ao fundo da imagem pela diagonal direita do Mosteiro estão a Prainha e a Praia do Valongo. Adiante, formando uma curva, o Morro da Saúde. Em seguida, mais ao fundo, estão o Saco da Gamboa, o Morro da Gamboa e o Saco do Alferes, defronte ao qual se pode observar a Ilha das Moças e a Ilha dos Melões. Na faixa litorânea localizada mais ao centro da imagem, partindo da direita para esquerda tomando o mosteiro de São Bento como ponto de partida, seguem: o Cais dos Mineiros, as docas da Alfândega, a Praia do Peixe, a Praia D. Manoel e, na mais na ponta, o Arsenal de Guerra. Ao fundo das duas faixas litorâneas que delimitam a região portuária localizam-se as freguesias que compunham o centro urbano-mercantil da Corte: Santa Rita (na altura da Prainha e da Praia do Valongo), Candelária (atrás da faixa que segue à esquerda do mosteiro) e, um pouco mais ao fundo desta, a freguesia de Sacramento.

<sup>11</sup> Para uma visão panorâmica sobre performance, tipos de navios e as características das transformações tecnológicas na construção naval, cf. George Naish, “Ship-building”, in Charles Singer, E. J. Holmyard, A. R. Hall e Trevor I. Williams (ed.), *A history of technology*, volume IV – “The Industrial Revolution, c. 1750 to c. 1850”, New York and London: Oxford University Press, 1958, pp. 574-595, e A. M. Robb, “Ship-building”, in Charles Singer, E. J. Holmyard, A. R. Hall e Trevor I. Williams (ed.), *A history of technology*, volume V – “The Late Nineteenth Century, c. 1850 to c. 1900”, New York and London: Oxford University Press, 1958, pp. 350-390.

A trajetória histórica do arsenal, ou melhor, a formação dessa instituição da Marinha como espaço da produção naval, é o objeto desta tese de doutorado. O mais importante estabelecimento de reparo, montagem e fabrico de embarcações da Armada é abordado na contracorrente das narrativas da historiografia militar-naval. (Narrativas que tendem a compreendê-lo por uma chave interpretativa que tem resultado na produção de uma memória histórica da Marinha e da história marítima do país centrada na celebração de batalhas, rituais e feitos de personagens ditos ilustres<sup>12</sup>). Assim, a investigação elaborada nesta tese busca explorar a dinâmica histórica do arsenal, lançando luz sobre um caso ainda negligenciado pela historiografia,<sup>13</sup> no intuito de aprofundar a reflexão sobre as diferentes facetas do mundo do trabalho no Brasil da segunda metade do século XIX.

O arsenal constituiu-se e foi constituído por processos e experiências históricas particulares e a compreensão de suas dimensões concretas deve ser feita de maneira inter-relacionada. A formação do arsenal é aqui entendida a partir de uma perspectiva centrada na tentativa de reconstituir as características desse processo ao longo do tempo, sem perder de vista as experiências de seus trabalhadores. Em outras palavras, trata-se de considerá-lo como um *espaço de trabalho* (vazado por ideologias, experiências e agentes sociais localizados em posições assimétricas no plano das relações de poder) situado no contexto da sociedade escravista e das transformações ocorridas em um setor produtivo associado à afirmação dos

---

<sup>12</sup> Cf. entre muitos outros: José Carlos de Carvalho, “O Imperador e a Marinha”, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo 98 – volume 152, 1925, pp.343-349; Lucas Boiteux, “A Marinha brasileira (Sua formação e primeiras atividades)”, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, volume 188, Julho-Setembro, 1945, pp. 30-40; Max Justo Guedes, *O reinado de Pedro II e a Marinha do Brasil*, Petrópolis: Museu Imperial, 1970; João do Prado Maia, *A Marinha de Guerra na colônia e no império: tentativa de reconstituição histórica*, 2ª edição, Rio de Janeiro: Cátedra; Brasília: INL, 1975.

<sup>13</sup> Convém ressaltar que o ramo produtivo ao qual estão ligados os arsenais da Marinha já recebeu alguma atenção de historiadores, economistas e cientistas sociais. É o caso de *A Bahia e a carreira da Índia* (referência completa indicada na nota 5), de José Roberto do Amaral Lapa, obra em que o autor dedica um capítulo sobre a construção naval nos quadros da economia colonial, e de *Raízes da indústria no Brasil* (referência completa indicada na nota 8), de Geraldo Beauclair, que direciona especial atenção às manufaturas estatais para estudar a gênese da pré-indústria brasileira. Outros dois estudos que analisam a construção naval em conjunturas mais recentes são a tese de João Carlos Ferraz, *Technological development and conditioning factors: the case of the Brazilian shipbuilding industry*, Ph.D. Thesis in Philosophy, University of Sussex, 1985, na qual o autor examina a performance industrial e tecnológica de estaleiros comerciais no Brasil durante a ditadura civil-militar, e o recente livro de Elina Pessanha, *Operários navais: trabalho, sindicalismo e política na indústria naval do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro: Editora 7Letras, 2013, que trata das experiências de trabalho dos operários navais e sua tradição de organização sindical. A historiografia internacional, por sua vez, há muito explora o tema sob ângulos diversos, bastando uma olhadela nos títulos de alguns periódicos estrangeiros para identificar os campos de investigação nos quais a indústria da construção naval tem sido investigada: história marítima (*Research in Maritime History*), história dos transportes (*The Journal of Transport History*), história da ciência e das tecnologias (*Technology and Culture*), história econômica (*Economic History Review e British Journal of Industrial Relations*) e história social (*Le Mouvement Social e International Review of Social History*).

interesses militares, econômicos e diplomáticos dos Estados nacionais em formação no século XIX. Essa perspectiva teórico-analítica inspira-se em uma tradição de estudos em história do trabalho preocupada em desvendar as características da organização do trabalho e as ações dos sujeitos envolvidos em estaleiros militares. Uma produção historiográfica de cunho revisionista que se propõe a resgatar aspectos encobertos por narrativas que tendem a descrever a configuração dos modernos navios de guerra e a enaltecer seu desempenho tecnológico. Mais do que isso, como sugerem a historiadora Mary Hilson e os pesquisadores reunidos no livro organizado por Kenneth Luun e Ann Day, trata-se de mirar tanto a lógica do modelo de trabalho praticado em estaleiros militares, quanto de descobrir as lutas, os sentimentos, os valores e os conflitos que moldaram as relações sociais de trabalho e formaram uma cultura operária ativa nesses empreendimentos.<sup>14</sup>

As balizas cronológicas escolhidas (c. 1860 a c. 1890) correspondem a uma conjuntura marcada pela expansão do capitalismo industrial em escala global, cujos desdobramentos impactaram diferentes ramos produtivos em contextos históricos específicos, causando mudanças de ordem socioeconômica, política e tecnológica. Na construção naval, esse processo impôs limites e pressões sobre a lógica das relações de mercado, produzindo incertezas relacionadas à técnica, ao comércio, aos usos práticos dos navios e à organização do espaço social da produção de embarcações.<sup>15</sup> Nos quadros da vida nacional, o momento histórico em questão (caracterizado pelo desmonte do escravismo, do regime monárquico e do paternalismo senhorial que lhes dava sustentação ideológica) demarca as ações do Estado no sentido de conceber, introduzir e colocar em prática uma política laboral e administrativa para os arsenais de sua Marinha de Guerra. Política essa baseada na premissa de organizar os modos de funcionamento dos arsenais em suas múltiplas dimensões. Por outro lado, o arsenal localizado no Rio de Janeiro tornou-se o principal centro de reparo e construção naval da Armada, concretizando uma tendência que vinha se esboçando desde o fim das regências,

---

<sup>14</sup> Mary Hilson, *Political Change and the Rise of Labour in Comparative Perspective: Britain and Sweden, 1890-1920*, Lund: Nordic Academic Press, 2006. O livro é resultado da tese de doutorado de Hilson, defendida em 1998 na Faculty of Social Studies da University of Exeter, intitulada *Working-class Politics in Plymouth, c. 1890-1920*. Uma síntese das conclusões da autora pode ser vista em seu artigo: “Labour politics in a Naval Dockyard: The Case of Karlskrona, Sweden c. 1880-1925”, *International Review of Social History*, Volume 46, Part 3, December, 2001. Cf. a obra organizada por Kenneth Lunn and Ann Day: *History of Work and Labour Relations in the Royal Dockyards*, London and New York: Mansell Publishing Limited, 1999 (Employment and Work Relations Series), especialmente o capítulo introdutório, onde os organizadores explicitam as preocupações teóricas e políticas que norteiam o escopo da proposta do livro.

<sup>15</sup> Alain Dewerpe, “L’exercice des conventions. Les cas de l’industrie navale française (fin XIXe – début XXe siècle)”, in Bernard Lepetit (dir.), *Les formes de l’expérience: une autre histoire sociale*, Paris: Éditions Albin Michel (Collection Bibliothèque de L’évolution de l’humanité”, 2013, p. 140.

quando teve início o processo de centralização e consolidação das estruturas do poder central na Corte, capitaneado pela direção saquarema.<sup>16</sup> Entre outros fatores, tal posição foi alcançada em razão de o estabelecimento reunir uma larga e diversificada força de trabalho em suas oficinas e pelos serviços de montagem, fabrico e reparo de modernos vasos de guerra executados em suas oficinas. E, por fim, é nesse recorte cronológico que parcela do operariado do arsenal se organiza coletivamente em associações de auxílio mútuo, fortalecendo seus elos de solidariedade em meio à emergência de um amplo e diversificado movimento associativo que tomou conta do cenário urbano do Rio.

Posto isso, a pesquisa arquivística buscou “cercar” as variáveis constitutivas do arsenal, seguindo, para tanto, a premissa de Michel de Certeau segundo a qual “Em história, tudo começa com o gesto de *separar*, de reunir, de transformar em ‘documentos’ certos objetos distribuídos de outra maneira”.<sup>17</sup> O primeiro passo foi dado em direção ao Fundo Série Marinha e ao Guia de Identificação de Fundos Internos (GIFI), ambos guardados no Arquivo Nacional. O objetivo era compreender o lugar dos arsenais na estrutura do poder naval no Oitocentos e localizar material que informasse pistas sobre o perfil dos trabalhadores das oficinas, suas rotinas e condições de trabalho e as maneiras pelas quais se organizava o trabalho nesses empreendimentos. Nos maços catalogados nas Sub-Séries Ministro-Secretaria de Estado, Inspeção do Arsenal da Corte e Contadoria da Marinha foram localizados ofícios, avisos, correspondências, relatórios, petições, mapas de pessoal artístico, livros de ponto e de assentamento, contratos firmados com operários nacionais e estrangeiros, além de acordos feitos com empresas para fornecimento de matéria-prima, embarcações e equipamento naval. Em um segundo momento, a pesquisa estendeu-se para os livros de ofícios da inspeção do arsenal e da diretoria de construções navais guardados no Departamento de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). E, em seguida, direcionou-se para outros acervos no Rio de Janeiro e outras localidades, na expectativa de reunir fontes produzidas por agentes não ligados à administração naval e ao arsenal da Corte em particular. Assim, jornais, revistas, gravuras, mapas, dicionários, atas, estatutos e balanços financeiros de sociedades mutualistas foram incorporados ao universo empírico da tese.

O confronto das evidências obtidas na pesquisa arquivística com a historiografia ajudou a traçar o percurso narrativo, o quadro teórico e os enfoques analíticos. Os capítulos

---

<sup>16</sup> Ilmar Rohloff de Mattos, *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial*, 5ª edição, São Paulo: Editora HUCITEC, 2004 (Coleção Estudos Históricos). [1ª edição 1987].

<sup>17</sup> Michel de Certeau, *A escrita da história*, 3ª edição, Rio de Janeiro: Forense, 2011, [1ª edição em francês 1975], p. 69.

exploram temáticas diversas, mas todas estão reunidas em torno do objetivo comum enunciado no subtítulo: realizar um estudo de história social sobre o arsenal na segunda metade do século XIX. Tal premissa exigiu definir abordagens, conceitos e evidências empíricas adequados às particularidades dos assuntos tratados em cada capítulo.

A tese abre a discussão com o capítulo “Da organização dos arsenais: regulamentos e política de trabalho”. O objetivo é demonstrar que os regulamentos decretados em 1860, 1874 e 1890 dão a ver aspectos dos arranjos produtivos e administrativos dos arsenais da Marinha de Guerra. Tais dispositivos introduziram mecanismos de controle sobre a força de trabalho, definiram cargos, funções, direitos e deveres, incorporaram o ensino de ofícios, instituíram formas de proteção social e agruparam oficinas em diretorias especializadas em construção naval, máquinas, artilharia e obras civis e militares. Sancionados no período pré e pós-guerra contra o Paraguai, os regulamentos expressam a realização prática de uma política centrada no aprimoramento da mão de obra e no ordenamento de espaços de trabalho em que o produto-navio é o cerne da atividade produtiva e das relações sociais constituídas em seu torno. A análise compreende o momento em que o arsenal da Corte e seus congêneres localizados nas províncias tornam-se parte da política naval, recuperando, para tanto, evidências contidas em relatórios ministeriais a respeito da importância de organizar esses espaços para suprir as demandas da Armada. Em seguida, retoma elementos da estrutura de trabalho do arsenal da capital e, por fim, recai sobre os limites práticos que se impunham à aplicação dos regulamentos e as tensões entre inspetores, diretores e operários de oficinas.

No segundo capítulo, a ênfase é deslocada para as características da mão de obra. A intenção consiste em dimensionar o tamanho do contingente de trabalhadores envolvidos nas oficinas do arsenal do Rio, sem deixar de explorar alguns traços de seu perfil social. Desde o início, a questão exigiu examinar ao máximo o potencial oferecido pelas fontes (relatórios ministeriais, mapas de pessoal artístico, livros de assentamentos e de ponto), sem deixar de reconhecer os limites que trouxeram à consecução do capítulo. Se, de um lado, foi possível verificar em determinado momento histórico (particularmente entre as décadas de 1840 e 1860) a coexistência de trabalhadores livres, nacionais e estrangeiros, escravos da nação, cativos particulares e africanos livres em oficinas e demais repartições do complexo do arsenal, de outro, no que se refere às décadas seguintes, o material consultado não fornece pistas seguras sobre a condição jurídica da ampla maioria da força de trabalho, tampouco detalhes sobre cor, naturalidade e idade. O capítulo detém-se, ainda, sobre as características

da estrutura produtiva, explorando a divisão do trabalho e alguns dados salariais com vistas a dimensionar elementos relacionados à diferenciação por ganho entre os operários do arsenal.

O terceiro capítulo, “Companhia de Aprendizes Artífices: educação, política e trabalho”, dedica atenção particular à companhia instalada no arsenal da Corte com vistas a problematizar o trabalho e o ensino como dimensões formação dos arsenais da Marinha de Guerra. Tanto a companhia em foco, quanto suas congêneres montadas nos arsenais da Bahia e de Pernambuco funcionavam como espaços de aprendizagem destinados a qualificar mão de obra de menores pobres para compor a força de trabalho dos arsenais. Nesse sentido, argumenta-se que as companhias constituíram e foram constituídas por uma política estatal centrada no aperfeiçoamento do trabalho como forma de responder às transformações relacionadas à feitura do produto-navio e à especialização do trabalho no setor. A partir do cruzamento de fontes diversas (relatórios elaborados por ministros, comandantes da companhia e inspetores do arsenal, afora regulamentos e pedidos de pais e tutores que desejavam remeter menores para as companhias), a análise coloca em discussão a lógica do modelo das companhias, as práticas relacionadas ao ensino de ofícios, de primeiras letras e de matérias ligadas à arte naval e as formas de admissão, controle e disciplina dos menores aquartelados nas companhias. Também busca iluminar o perfil desses sujeitos, o papel a eles atribuído pelas autoridades navais e o lugar da instrução em um modelo voltado à inserção desses sujeitos no processo de produção naval.

O quarto capítulo intitula-se “Direito, favor, justiça: inseguranças e política de proteção social”. Seu objetivo consiste em retomar um aspecto dos regulamentos para discutir outra questão concernente à história das relações sociais de trabalho nos arsenais da Armada. Os dispositivos decretados em 1860, 1874 e 1890 introduziram uma política de trabalho baseada na conexão entre produção, ensino profissional, mecanismos de controle sobre a força de trabalho e um conjunto de direitos destinados a amparar mestres, contramestres, aprendizes e operários de oficinas envolvidos em situações de risco. Licenças, gratificação extra, vencimentos e pensões por moléstias, acidentes de trabalho e tempo de serviço não só integravam os regulamentos, como constituíram uma política de proteção social. Sua realização prática é aqui entendida a partir da análise de acidentes, doenças e outras situações de insegurança sociomaterial que motivavam os operários das oficinas do arsenal da Corte a reivindicar demandas aos agentes ligados à administração naval por meio de petições. Nesse movimento, tais sujeitos buscaram acionar os mecanismos que lhe foram disponibilizados, articulando uma linguagem por meio da qual se apropriavam e significavam as formas de proteção ora como direito, ora como favor, ora como ato de justiça.

Por fim, o capítulo “Da organização operária: mutualismo e solidariedades horizontais”, trata das relações entre insegurança e proteção social investigando as experiências de organização mutual. Importante elemento da tradição associativa das classes trabalhadoras no século XIX, as sociedades de ajuda mútua constituíram uma de suas principais alternativas de sobrevivência e luta contra as incertezas da vida diária. No Brasil, tais entidades tornaram-se a principal forma de organização de artesãos e operários livres após o fim das corporações profissionais determinado pela Constituição de 1824, contribuindo para alargar os horizontes da cultura associativa e das solidariedades nos mundos do trabalho. O capítulo explora três casos particulares: o Montepio dos Operários do Arsenal de Marinha, a Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha da Corte e Sociedade Beneficente dos Artistas da Construção Naval. Sem perder de vista a diversidade do fenômeno associativo emergente na cidade do Rio de Janeiro, busca-se demonstrar que as iniciativas de setores do operariado ligado ao ramo da construção naval revelam a força e a capacidade da organização política de parcela das classes trabalhadoras em torno de interesses comuns nos quadros da sociedade escravista brasileira.

## Capítulo 1

---

### **Da organização dos arsenais: regulamentos e política de trabalho**

Em seu estudo sobre o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, o historiador naval Juvenal Greenhalgh afirma que os regulamentos que organizaram as atividades dos arsenais durante o Império eram “considerados maus, antes mesmo de serem experimentados”. “Em verdade”, acrescenta, “nenhum deles chegou a ser integralmente executado”, pois em sua realização prática tornavam-se “inoperantes” na medida em que não alcançavam o “homem”.<sup>1</sup> A perspectiva do autor ancora-se na suposição de que esses dispositivos foram ineficazes na tentativa de normatizar a rotina de trabalho e a atuação dos agentes sociais ligados aos estabelecimentos sediados na Corte e nas províncias. Trata-se de uma chave de leitura que desconsidera o caráter, os usos dos regulamentos, bem como o contexto histórico em que tomaram forma. Assim, o capítulo busca mirar esses aspectos na tentativa de formular uma abordagem alternativa, com o objetivo de aprofundar a investigação sobre a dinâmica laboral e administrativa de espaços de trabalho caracterizados por arranjos produtivos baseados em uma complexa hierarquia sócio-profissional e pelo emprego de numerosa mão de obra livre e assalariada.

---

<sup>1</sup> Juvenal Greenhalgh, *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História: 1822-1889*, Rio de Janeiro: IBGE, 1965, p. 245.

Os regulamentos decretados em 1860, 1874 e 1890<sup>2</sup> introduziram mecanismos de controle sobre a força de trabalho, definiram cargos, funções, direitos e deveres, incorporaram o ensino de ofícios, instituíram formas de proteção social e agruparam oficinas em diretorias especializadas em construção naval, máquinas, artilharia e obras civis e militares. Os dispositivos foram promulgados no período pré e pós-guerra contra o Paraguai, em meio a mudanças políticas, econômicas e tecnológicas. Mais precisamente, as datas em que foram sancionados indicam os momentos de auge e crise do regime monárquico, o desmonte do escravismo e a ascensão da ordem republicana nos quadros da vida nacional. As datas também informam marcos do contexto mais amplo de transformações operadas no âmbito da indústria naval. Materializadas na difusão do vapor e da hélice como métodos de propulsão alternativos à vela, no uso de chapas metálicas para revestir cascos e na fabricação de artilharias mais potentes, essas mudanças ampliaram a escala da produção naval, alterando, sobretudo, a configuração dos vasos de guerra e impactando a organização do trabalho e da mão de obra empregada no setor.<sup>3</sup> Conforme sugere Alain Dewerpe, “o produto navio é fisicamente o centro do processo produtivo como do espaço de produção”,<sup>4</sup> e à medida que o navio incorpora determinadas características, os núcleos produtivos de estaleiros militares e comerciais tendem a assumir novas formas de organização.

Nesse sentido, ao introduzirem novos elementos na rotina dos arsenais da Marinha entre o Império e a República, os regulamentos delimitaram as formas de uma política de trabalho centrada no aprimoramento da mão de obra e do espaço produtivo. O capítulo busca perseguir essa hipótese examinando o momento em que os arsenais se tornaram um problema para os agentes da administração naval, resgatando suas percepções a respeito de como esses

---

<sup>2</sup> Decreto nº. 2.583 de 30 de abril de 1860 – “Reorganiza os Arsenaes de Marinha no Imperio”; Decreto nº. 5.622 de 2 de maio de 1874 – “Reforma o Regulamento dos Arsenaes de Marinha”. Ambos na *Colleção das Leis do Imperio do Brazil*. Decreto nº. 745 de 12 de setembro de 1890 – “Reforma o Regulamento dos Arsenaes de Marinha da Republica dos Estados Unidos do Brasil”, *Decretos do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil*, Rio de Janeiro, nono fascículo. Leis e decretos citados adiante estão disponíveis em versão digitalizada em [www.camara.gov.br](http://www.camara.gov.br). Acesso em abril de 2011.

<sup>3</sup> Leslie A. Schuster, “Changer l’industrie navale: mouvement ouvrier et relations sociales à Saint-Nazaire, 1881-1914”, *Revue d’histoire moderne et contemporaine*, t. 52e, n. 4 (Oct. – Dec., 2005), pp. 109-110; Donald Reid, “The Third Republic as Manager: Labor Policy in the Naval Shipyards, 1892-1920”, *International Review of Social History*, vol. XXX, 1985, part 2, p. 184. Cf. também Keith McClelland e Alastair Reid, “Wood, Iron and Steel: Technology, Labour and Trade Union Organisation in the Shipbuilding Industry, 1840-1914”, in Royden Harisson e Jonathan Zeitlin (eds.), *Divisions of Labour: Skilled Workers and Technological Change in Nineteenth Century England*, Sussex: The Harvester Press Limited, 1985.

<sup>4</sup> Alain Dewerpe, “Construire des bateaux Ansaldo (1900-1915)”, *Le Mouvement Social – Les ouvriers européens de la navale*, nº. 156, juillet-septembre 1991, p. 128.

espaços e sua força de trabalho deveriam ser organizados. Em seguida, a análise explora os modos como os dispositivos de 1860, 1874 e 1890 estruturaram os arranjos de trabalho e os mecanismos disciplinares sobre a mão de obra envolvida nas oficinas, organizando práticas sociais e econômicas por meio da organização do espaço, do tempo e da disciplina no local de trabalho. O capítulo também procura explorar e refletir sobre os limites da aplicação prática dos regulamentos, reconstituindo episódios que revelam tensões sociais produzidas no mundo das oficinas.

### **Estado, território e defesa marítima**

A expansão do capitalismo industrial a partir de meados do século XIX fez-se associada ao desenvolvimento da navegação a vapor e das ferrovias. Os avanços econômicos e tecnológicos decorrentes ampliaram o mapa das relações mercantis intercontinentais, possibilitando a integração de novos espaços geográficos à economia mundial, ao passo em que se acirravam as tensões políticas, militares e diplomáticas dentro desses (e entre esses) espaços.<sup>5</sup> Tal quadro, conforme sugere Eric Hobsbawm, resultou no aprofundamento dos efeitos da revolução industrial ao redor do mundo. Mas, também, pode-se dizer, forneceu os alicerces econômicos para a formação dos Estados nacionais e suas forças armadas. Para Charles Tilly, as atividades estatais no continente europeu estenderam-se de maneira a alcançar diferentes setores da vida econômica e social, convergindo em um “modelo de burocracia, intervenção e controle”<sup>6</sup> sobre o conjunto da sociedade. Nessa direção, destaca o autor, a força militar emergiu na metade daquele século como “um poderoso ramo especializado do governo nacional”.<sup>7</sup> A partir de então até meados de 1880, surgiria o que W. H. McNeill chamou de a fase inicial da “industrialização da guerra”, fenômeno caracterizado pelo aperfeiçoamento da tecnologia bélica e pelo investimento de capital nesse setor por governos e empreendimentos privados.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> Eric J. Hobsbawm, *A era do capital, 1848-1875*, 21ª edição, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014, pp. 65-74, 130-135.

<sup>6</sup> Charles Tilly, *Coerção, capital e estados europeus, 990-1992*, São Paulo: EDUSP, 1996, pp. 118-119.

<sup>7</sup> Idem, p. 79.

<sup>8</sup> W. H. McNeill, *The Pursuit of Power: Technology, Armed Force, and Society since A.D. 1000*, Chicago: The University of Chicago Press, 1982, p. 241. Para estudos de caso a respeito da atuação de duas das maiores empresas do setor de armamentos entre a metade do século XIX e a Primeira Guerra Mundial, cf. Clive Trebilcock, *The Vickers Brothers: Armaments and Enterprise, 1854-1914*, London: Europa Publications Limited, 1977; Harold James, *Krupp: a history of the legendary German firm*, New Jersey: Princeton

Entre outros fatores, o processo em questão contribuiu para reforçar a ideia segundo a qual o exercício da soberania nos quadros da geopolítica internacional dependia de uma Marinha forte, capaz de fornecer meios necessários para assegurar a defesa econômica e militar das fronteiras dos territórios nacionais. No processo de construção do Estado brasileiro no Oitocentos,<sup>9</sup> a atuação dos ministérios da Marinha e da Guerra constituiu uma de suas etapas decisivas. Os assuntos pertinentes à defesa interna e externa do território, assim como as práticas administrativas do meio militar, foram incorporados aos modos de governança do poder central, tornando-se parte das ações do executivo e do parlamento. Tanto a legislação como o orçamento das forças militares atestam o grau de importância dessas instâncias na configuração da máquina estatal ao longo do tempo. Segundo José Murilo de Carvalho, as despesas com as forças armadas superaram 40% do total de gastos do governo entre 1831 e 1850,<sup>10</sup> período correspondente ao tráfico ilegal de cativos e à eclosão das chamadas revoltas provinciais, tendo alcançado 74,54% apenas no primeiro ano da guerra contra o Paraguai.<sup>11</sup> As consequências econômicas e políticas do conflito refletiram-se no orçamento das pastas da

---

University Press, 2012. Cf. João Roberto Martins Filho, *A marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910: tecnologia, política e forças armadas*, Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010, especialmente o capítulo 3 – “Os sujeitos ocultos: os grandes estaleiros e os mercados externos”, no qual o autor discute pormenorizadamente a dinâmica do mercado de armamentos navais.

<sup>9</sup> Escapa aos propósitos desta tese aprofundar o diálogo com uma tradição de estudos que tem produzido interpretações diversas sobre o processo de formação do Estado e da nação, bastando, apenas, indicar algumas referências fundamentais ao estudo do tema, a saber: José Murilo de Carvalho, *A construção da ordem: a elite política imperial/Teatro de sombras: a política imperial*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003; Ilmar Rohloff de Mattos, *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial*, 5ª edição, São Paulo: Editora Hucitec, 2004 (Coleção Estudos Históricos); Richard Graham, *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*, Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1997. Graham escreveu um balanço crítico sobre o assunto, comparando experiências de países da América Latina. Cf. “Construindo uma Nação no Brasil do século XIX: visões novas e antigas sobre Classe, Cultura e Estado”, *Diálogos*, DHI/UEM, v. 5, n. 1, 2001, pp. 11-47. Análise mais atual a respeito das perspectivas historiográficas em torno do tema foi realizada por Ricardo Salles em “O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado”, *Almanack*, Guarulhos, n.º. 4, pp. 5-45, 2º semestre de 2012.

<sup>10</sup> José Murilo de Carvalho, op. cit., p. 274.

<sup>11</sup> Idem, p. 431. Em outro texto, Carvalho compara os orçamentos dos ministérios militares, destacando que no final do período monárquico as dotações da Marinha e do Exército eram relativamente próximas. A diferença em favor do último firmou-se nos primeiros anos da República. Além do expressivo aumento do efetivo do Exército, as diferenças de orçamento eram “em parte consequências dos desastres militares sofridos pela marinha”, que, segundo o autor, teriam contribuído “para torná-la politicamente um fator secundário em comparação com o exército”. Cf. maiores detalhes em José Murilo de Carvalho, “As Forças Armadas na Primeira República: o poder desestabilizador”, in Boris Fausto (dir.), *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo III – O Brasil Republicano, 2º volume “Sociedade e Instituições (1889-1930)”, Rio de Janeiro/São Paulo: DIFEL, 1977, pp. 181-234, p. 229.

Guerra e da Marinha entre meados de 1870 e a proclamação da República, quando houve uma queda brusca nos gastos dos ministérios militares.

O quadro histórico em questão certamente é bem mais amplo e complexo. Afinal, a construção do Estado nacional e a configuração de suas instâncias militares atravessaram conjunturas específicas ao longo do século XIX, que dificilmente seriam explicadas a contento por meio de breves referências à legislação ou à composição orçamentária.<sup>12</sup> Para os fins deste capítulo, importa apenas destacar que a reorganização político-administrativa da Armada Nacional constituiu parte desse processo, no interior do qual emergiu e ganhou força a premissa de reorganizar as estruturas do poder naval. Os “futuros destinos do país” dependeriam dos esforços do Estado no sentido de fortalecer sua Marinha de guerra, destacava a *Revista Marítima Brasileira* em seu primeiro número.<sup>13</sup> Já *O Brasil Marítimo*, periódico fundado em 1853, afirmava ser “verdade geralmente reconhecida e sentida que o Brasil deve possuir uma boa marinha, se quiser ser respeitado e criar a preponderância, que por sua magnífica posição geográfica e imensos recursos e riquezas naturais, deve ter na América e até no velho mundo”.<sup>14</sup>

Em particular, a preocupação com o fortalecimento do poder marítimo coincidiu e ganhou força com o momento de consolidação e centralização do aparelho estatal na cidade

---

<sup>12</sup> Sobre discussões a respeito do papel do Exército na construção do Estado no século XIX, cf. John Schulz, *O Exército na política: origens da intervenção militar (1850-1894)*, São Paulo: EDUSP, 1994; Wilma Peres Costa, *A espada de Dâmocles. O Exército, a Guerra do Paraguai e a crise do Império*, São Paulo: Editora Hucitec, 1996 (Coleção Estudos Históricos); Adriana Barreto de Souza, *O Exército na consolidação do Império: um estudo histórico sobre a política militar conservadora*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1999. Quanto ao papel da Marinha nesse processo, José Miguel Arias Neto dedicou alguma atenção ao tema em sua tese: *Em busca da cidadania: Praças da Armada Nacional, 1867-1910*. Tese de Doutorado em História Social. São Paulo: FFLCH/USP, 2001, especialmente os capítulos 1 e 2. Em que pese a narrativa afeita aos “grandes homens” e às batalhas navais, vale consultar a bibliografia produzida no meio militar naval. Cf., entre outros, Lucas Boiteux, *A Marinha Imperial e outros ensaios*, Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1954; João do Prado Maia, *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império: tentativa de reconstrução histórica*, 2ª edição, Rio de Janeiro: Cátedra; Brasília: INL, 1975; Max Justo Guedes, *O Reinado de Pedro II e a Marinha do Brasil*, Petrópolis: Museu Imperial, 1970; Hélio Leôncio Martins (coord.), *História Naval Brasileira*. Terceiro Volume/Tomo I, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002.

<sup>13</sup> *Revista Marítima Brasileira*, 01 mar. 1851, p. 1.

<sup>14</sup> *O Brasil Marítimo*, 01 dez. 1853, pp. 1-2. O trecho destacado entre aspas é parte de um artigo que discute a necessidade de criar um “Conselho de Almirantado” nos moldes adotados pelas marinhas britânica e francesa, com o objetivo de tornar mais eficiente a administração dos assuntos navais no país. Segundo o texto, o Conselho de ambas as marinhas cuidavam “da legislação marítima, da organização da esquadra, dos modos de abastecer os arsenais, dos trabalhos e construções marítimas, enfim, da direção e emprego das forças navais”. A lei nº 874, sancionada em agosto de 1856, fundaria um Conselho Naval destinado a auxiliar o ministro da Marinha em suas funções, em moldes semelhantes ao que fora descrito, três anos antes, pelo mencionado artigo como sendo a prática da administração naval naqueles países.

do Rio de Janeiro. A historiografia tem demonstrado que esse processo não constituiu um fenômeno histórico homogêneo, reduzido à sua dimensão puramente administrativa ou mesmo ao jogo político entre os partidos Liberal e Conservador. À afirmação dos saquaremas na condução da política nacional nas duas primeiras décadas do Segundo Reinado, seguiram-se a pressão inglesa pela extinção definitiva do tráfico de africanos e o acirramento das rixas diplomáticas entre o Império e as repúblicas platinas. Leslie Bethell sugere que a participação da Marinha na repressão ao tráfico de africanos e nas contendas politicodiplomáticas entre Oribe e Rosas (1851-1852) no estuário do Prata favoreceu a aquisição de novos navios e, pode-se acrescentar, deve ter estimulado a atividade produtiva dos arsenais, particularmente o da capital. À época, segundo destaca o autor, a Marinha nacional contava com 35 navios, dos quais seis estavam posicionados entre capital e a província paraense, 22 encontravam-se estacionados entre o Rio de Janeiro e o Rio Grande do Sul e quatro estavam localizados no Rio da Prata. Após a derrota de Rosas, que contou com apoio do Brasil e do Uruguai, os navios empregados no Prata foram redirecionados ao patrulhamento das embarcações suspeitas de envolvimento no comércio de africanos.<sup>15</sup> O quadro em tela impôs à coroa o desafio de preservar a soberania, garantir a integridade territorial e assegurar as bases constitucionais da monarquia.<sup>16</sup> A consecução dessa tarefa implicava manter e reproduzir a escravidão e os interesses da classe senhorial como nexos estruturais da sociedade.<sup>17</sup> Em suma, pode-se dizer, o medo de que a desordem social e as ameaças externas pudessem abalar a permanência do trabalho escravo – sustentáculo da economia agrária e do regime monárquico – transformou-se num dos fatores essenciais à construção histórica da unidade do território nacional.

<sup>15</sup> Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869*, New York: Cambridge University Press, 1970 (Cambridge Latin American Studies), p. 342 e p. 367; Cf. Gabriela Nunes Ferreira, *O Rio da Prata e a consolidação do Estado imperial*, São Paulo: Editora Hucitec, 2006 (Estudos Históricos), particularmente o capítulo 2 – “A teia de relações no ambiente platino: o governo imperial em face do Rio Grande do Sul e das potências estrangeiras (França e Inglaterra)”.

<sup>16</sup> Ilmar Rohloff de Mattos, op. cit., pp. 211-212.

<sup>17</sup> Idem, p. 240 e p. 262. A persistência da escravidão nas primeiras décadas do Brasil independente estava associada à continuidade do comércio de africanos, à revelia da lei de 1831, que o proibira. Segundo Luiz Felipe de Alencastro, o Estado brasileiro garantiu, pela via diplomática e militar, as condições necessárias à perpetuação do trato negreiro, até seu término definitivo em 1850, assegurando, por conseguinte, a manutenção da unidade nacional. Cf. “La traite négrière et l'unité nationale brésilienne”, *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 66, n°244-245, 3e et 4e trimestres 1979, *Histoire et politologie en Amérique Latine*, pp. 395-419. Sidney Chalhoub deu atenção ao tema em seu livro mais recente, intitulado *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*, São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

Os arsenais localizados nas zonas portuárias de Salvador, Recife, Belém e Rio de Janeiro<sup>18</sup> assumiram certa importância como núcleos produtivos da Armada nesse contexto. Os relatórios da pasta da Marinha apresentados ao parlamento imperial permitem constatar que os arsenais e sua mão de obra, especialmente na Corte, passaram a ocupar lugar de destaque entre os assuntos navais. Dito de outra maneira, os estabelecimentos navais ganharam relevância como espaços produtivos estratégicos para os serviços de manutenção, reparo e construção de embarcações da (e para a) esquadra. A mão de obra, o trabalho e o espaço dos arsenais entraram na ordem do dia da política naval, rivalizando com questões relativas à composição da marinhagem, à profissionalização do oficialato, à criação de mecanismos de controle e fiscalização dos recursos destinados ao ministério, ao aparelhamento e ampliação da frota naval. Assim, as tentativas de padronizar a estrutura laboral e administrativa dos arsenais, a compra de maquinário e matéria-prima no exterior e a capacitação de operários e artífices ocuparam espaço entre os assuntos do ministério, sobretudo durante a segunda metade do século XIX. Revelam, ainda, as tentativas do Estado brasileiro e sua Marinha em responder ao avanço da tecnologia e da especialização do trabalho no setor da construção naval.

### **Os arsenais e a política naval**

Em 1842, Joaquim José Rodrigues Torres, um dos articuladores das reformas pelas quais passaram o Exército<sup>19</sup> e a Armada no período regencial, elencava os obstáculos que se impunham ao desenvolvimento dos arsenais em relatório apresentado ao parlamento. Na segunda passagem pela pasta da Marinha,<sup>20</sup> o futuro Visconde de Itaboraí argumentava que tais estabelecimentos careciam de oficinas adequadas e de “um pessoal numeroso e inteligente”. Em sua visão, o governo deveria conservar matas públicas onde houvesse madeiras adequadas ao fabrico e reparo de cascos e mastros, retomar o cultivo do linho (espécie de planta da família das *lináceas* onde se extraíam fibras para a confecção de lonas, cabos e tecidos para velas) e investir na aquisição de ferro, cobre, chumbo e carvão em

---

<sup>18</sup> Cf. a nota de rodapé número 5 indicada no texto introdutório desta tese.

<sup>19</sup> Adriana Barreto de Souza, op. cit., pp. 101-104.

<sup>20</sup> Barão de Javari, *Organizações e programmas ministeriaes desde 1822 a 1889*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, p. 68 e p. 88.

mercados estrangeiros, especialmente na Grã-Bretanha.<sup>21</sup> Salientava, ainda, que era preciso “construir oficinas, estabelecer fábricas, produzir matérias-primas e formar operários; o que quase tudo nos falta, quase tudo é preciso criar”. Isso porque, em seu ponto de vista, a Marinha de Guerra não se compunha apenas da “esquadra propriamente dita, senão de tudo que concorre para organizá-la: assim os arsenais fazem parte essencial dela”.<sup>22</sup> Ademais, o ministro destacava:

*A falta de um dique ou de máquinas próprias para trazer navios a terra é tanto mais sensível no Rio de Janeiro, porque é no seu Arsenal que se concertam e se fabricam quase todos os [navios] da Esquadra brasileira [...]. Entendo pois que devemos continuar a obra do dique, começada na Ilha das Cobras.*

*Não deixarei também de reparar na falta, que sentem nossos estabelecimentos marítimos de um hábil construtor, que [...] fosse incumbido não só de fazer os riscos das embarcações que houvésemos de construir [...], mas ainda de verificar, por visitas frequentes aos diferentes Arsenais, a exatidão das formas e dimensões das diversas partes dos navios em construção, e de estabelecer e fazer executar constantemente todas as precauções necessárias para a maior duração desses custosos edifícios. Uniformizar-se-iam assim os métodos seguidos nos diferentes portos, submetendo-os a regras fixas e determinadas; pois, se estas regras são o resultado da teoria e da experiência; se elas têm por fim fazer melhor executar cada parte do trabalho, e com maior economia, importa que sejam idênticas em todos os Arsenais.*

*[...] cumpre ainda estabelecer fundições e oficinas em que se possa fazer e melhorar a artilharia [...] Nestas matérias, conservar-se estacionário equivale a retrogradar [...] É esta uma condição inseparável da existência de uma marinha militar; e bem que de ordinário os inconvenientes e males, que se não podem sentir, senão em um futuro remoto, produzem pouca impressão sobre os indivíduos, não deve o mesmo acontecer com os poderes políticos, a quem cumpre ter muito em atenção todas as necessidades de um país, cujos destinos lhes são confiados.*<sup>23</sup>

A percepção de Rodrigues Torres é a de que os arsenais faziam parte da política naval e eram elementos essenciais ao desenvolvimento da Armada em seu papel de garantir a

<sup>21</sup> Segundo Richard Graham, o capital britânico teve papel significativo no desenvolvimento industrial no Brasil, estimulando o processo de modernização no país por meio da importação que faziam as manufaturas brasileiras de maquinário, carvão e metais, especialmente o ferro, da Grã-Bretanha. Cf., de sua autoria, *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil, 1850-1914*, São Paulo: Editora Brasiliense, 1973 (Coleção Estudos Brasileiros), pp. 12-18, pp. 133-136.

<sup>22</sup> *Relatório da Repartição dos Negócios da Marinha apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 2ª Sessão da 5ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario d'Estado Joaquim José Rodrigues Torres*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1843 (1842-3), pp. 6-7. Disponível em versão digitalizada em <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>. Os relatórios citados a seguir foram consultados no referido sítio, que pertence ao catálogo da *Global Resources Network*, mantido pelo consórcio *Center for Research Libraries*.

<sup>23</sup> *Idem*, pp. 9-12. Itálico meu.

defesa do Estado nacional em formação. Ao referir-se ao caso do Rio de Janeiro, seu relato aponta a necessidade de a Marinha brasileira contar com arsenais bem equipados, organizados sob regras e métodos de trabalho “idênticos”, uniformes, capazes de assegurar a melhor execução de “cada parte do trabalho e com maior economia”. Também é possível notar o destaque dado à importância de dar continuidade às obras do dique da Ilha das Cobras (em construção desde 1824) e de criar oficinas de fundição e artilharia, cujos trabalhos eram fundamentais à “existência de uma marinha militar”. A descrição elaborada pelo ministro a respeito do que deveria ser um espaço adequado à fabricação e ao reparo de embarcações para a Marinha tem sua centralidade representada pelos “custosos edifícios” que eram os navios de guerra. Em outras palavras, o navio era compreendido como o elo organizador do espaço e do processo produtivo do arsenal do Rio e de seus congêneres localizados nas províncias.

Os aspectos enfatizados por Rodrigues Torres guardam alguma semelhança com a visão dos ministros que o sucederam na pasta da Marinha. Antonio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti d’Albuquerque, por exemplo, alegava que a Marinha não havia experimentado, “desde a Independência”, qualquer alteração sensível, particularmente no que dizia respeito a seus arsenais. Estes, em sua opinião, deveriam ser transformados em “viveiros de construção e aparelho, assim como de armação e maquinismo”, e, para tanto, acreditava ser necessário organizar a Marinha a exemplo da França, onde o assunto é “princípio reconhecido por incontestável, pela administração geral e pelos cidadãos”. Ao evocar o caso de um país estrangeiro, Albuquerque chamava a atenção do parlamento brasileiro para a necessidade de se aumentar a dotação orçamentária da Marinha,<sup>24</sup> pois, ou se renunciava “ao estabelecimento de uma Marinha de Guerra”, amealhando o Estado de “sacrifícios inúteis”, ou se elevava “esses sacrifícios à altura das necessidades bem verificadas da instituição”.<sup>25</sup>

A preocupação do ministro estava relacionada ao impacto da introdução das máquinas a vapor como método de propulsão dos navios de guerra, inovação que agitava o “mundo” e o “poder marítimo das nações”.<sup>26</sup> Para ele, tal quadro exigia a manutenção dos arsenais régios e suas oficinas na “via do aperfeiçoamento”, garantindo que “progridam e se aperfeiçoem”.<sup>27</sup> Segundo sua avaliação, o incremento de “melhoramentos e novos processos”

---

<sup>24</sup> Idem. *Ibidem*.

<sup>25</sup> *Relatório da Repartição dos Negócios da Marinha da Marinha apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 3ª Sessão da 6ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario d’Estado Antonio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti d’Albuquerque*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1846 (1845-2), p. 6.

<sup>26</sup> Idem, p. 9.

<sup>27</sup> Idem, p. 8.

esbarrava na “falta de pessoal inteligente e com as precisas habilitações”, dificuldade, que, em sua ótica, era um “vício” que persistia nas “oficinas navais” e nas “muitas instituições da sociedade brasileira”.<sup>28</sup> Mesmo assim, Albuquerque sinalizava que o arsenal da Corte apresentava algum avanço com a abertura das oficinas de fundição, caldearia e máquinas e com os trabalhos executados na oficina de funileiros. Nesta, a produção se aprimorava por meio do uso de “máquina” comprada nos Estados Unidos “para dobrar folhas de flandres, cobre e zinco”, enquanto o emprego de “várias máquinas” importadas de Londres estava “melhorando o trabalho e poupando braços”, resultando em uma “economia, que de sobejo compense a despesa que com elas se faz”.<sup>29</sup>

A situação em 1845 não diferia muito do quadro descrito por Manuel Vieira Tosta em seu relatório ministerial do ano de 1848. O então Barão de Muritiba manifestou preocupação semelhante quanto ao que chamava de “necessidade indeclinável” de organizar os arsenais, pois, em sua perspectiva, esses eram os estabelecimentos importantes da Marinha de Guerra. O arsenal da Corte encontrava-se em “escala progressiva”, superior ao desenvolvimento atingido pelos arsenais sediados nas províncias. Isso se devia ao fato de o estabelecimento da capital contar com oficinas de fundição de bronze, imprescindíveis à elaboração de produtos relacionados à navegação a vapor, além das oficinas de poleame, fundição e funilaria, onde se empregava a força dos braços de “operários estrangeiros e aprendizes nacionais”, os quais iam produzindo “obras de alguma perfeição destinadas ao consumo da Armada”. Entretanto, o ministro argumentava que a situação estava “longe de satisfazer as exigências [...] tanto por falta de um pessoal numeroso e inteligente, como por insuficiência do material”,<sup>30</sup> e, sobretudo, pela falta de um dique “apropriado ao fabrico de navios para a Armada”. Para Vieira Tosta, essas circunstâncias por vezes exigiam do governo buscar pelo trabalho de oficinas particulares ou adquirir produtos no estrangeiro:

O mais importante produto das oficinas é a máquina a vapor do antigo – *Correio Brasileiro* – que [...] vai ser colocada na corveta – *Recife* – construída nos estaleiros da Ponta d’Areia. Da mesma sorte tem delas saído diversas peças de maquinismo e de munições de guerra, que pouco deixam a desejar, mas é *preciso reconhecer que, se pelo lado político muito temos ganhado com a posse das oficinas, pelo lado*

<sup>28</sup> Idem, p. 7.

<sup>29</sup> Idem, p. 8.

<sup>30</sup> *Relatorio da Repartição dos Negocios da Marinha apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 1ª Sessão da 8ª Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretario d’Estado Manuel Vieira Tosta*, Rio de Janeiro: Typ. Americana de I. P. da Costa, 1848 (1849), p. 12.

*econômico fora melhor comprar tais objetos ao estrangeiro, ou mandar fazê-los nas oficinas particulares. É de esperar porém que, à medida que se for aperfeiçoando o maquinismo e a administração das oficinas, o custo de seus produtos venha a diminuir sensivelmente, nivelando-se e talvez mesmo tornando-se menor que o das oficinas particulares.*

[...]

Não é de menos urgência para o aumento desta parte do serviço o estabelecimento de diques próprios aos fabricos de navios para a Armada, que atualmente ou tem de sofrer a difícil e prejudicial operação de virar sobre aparelhos para se reconhecer as ruínas que os afetam, ou expor-se a concertos (*sic*) imperfeitos e por isso mesmo cotidianamente repetidos. O que se está praticando na Ilha das Cobras, e que eu entendo deve progredir, não obstante as contestações que se lhe fazem, não poderá tão cedo ficar concluído, e ainda que o seja não é o bastante para os fabricos, que se irão aumentando na razão do crescimento de nossa esquadra.<sup>31</sup>

Os relatórios ministeriais permitem entrever alguns dos dilemas relativos à organização nos arsenais na década de 1840. Mais do que isso, as posições de Rodrigues Torres, Cavalcanti d'Albuquerque e Vieira Tosta quanto à situação material desses espaços e sua importância ao fortalecimento da Marinha demarcam elementos que informam o momento histórico em que os arsenais adquiriram relevância nos quadros da política naval no Brasil império. A questão do aperfeiçoamento do trabalho executado nos estabelecimentos de fabrico e reparo naval, até então caracterizados pelo emprego de técnicas e processos inteiramente manuais,<sup>32</sup> constituiu-se como núcleo da argumentação elaborada nos relatórios. De certo modo, esse núcleo foi adquirindo forma na medida em que ocorria a montagem de oficinas mecânicas especializadas em trabalhos com metais (caldearia, fundição, funilaria, modeladores) e a introdução do vapor como meio de propulsão dos vasos de guerra. A partir disso, os ministros atribuíram sentido à organização dos espaços produtivos ligados à Armada. Em particular, é possível observar nos desdobramentos próprios da argumentação assentada no aprimoramento do trabalho evidências de um paradoxo revelador da ideologia de classe que informava os modos pelos quais o Estado lidava com as relações de trabalho nos arsenais de sua Marinha de Guerra no contexto de vigência da ordem escravista. Na medida em que se reclamava o aperfeiçoamento do maquinismo, da mão de obra e dos modos de administração do espaço produtivo abrigado pelos arsenais, tomava corpo a crença na falta de

<sup>31</sup> Idem, pp. 13-14 (Itálico meu).

<sup>32</sup> Geraldo Beauclair Mendes de Oliveira, *Raízes da indústria no Brasil: a pré-indústria fluminense, 1808-1860*, Rio de Janeiro: Studio F&S Editora, 1992, p. 88.

trabalhadores especializados aos serviços de construção naval, paradoxo esse que seria permanentemente reiterado nas décadas seguintes.

O caso do arsenal do Rio assumiu lugar central nessa elaboração, tanto pelo crescimento de sua importância como centro das atividades de construção e reparo naval militar, como pelo contraste que essa posição produzia em face aos outros arsenais. A organização produtiva naquele espaço foi adquirindo certa complexidade. No período compreendido entre sua fundação, em fins do século XVIII, e meados de 1830, o arsenal do Rio dedicava-se aos serviços de reparo e manutenção de pequenas embarcações mercantes e dos navios da esquadra real portuguesa até 1822.<sup>33</sup> As atividades de construção propriamente ditas foram sendo paulatinamente congregadas ao conjunto dos trabalhos realizados naquele estabelecimento. Um dado notável a respeito da ampliação da capacidade produtiva do arsenal da capital encontra-se nas próprias características das embarcações que foram sendo manufaturadas no arsenal e incorporadas pela Armada à frota naval ao longo da segunda metade do século XIX. A tabela abaixo relaciona os navios por nome e tipo, especificando-se suas características centrais e a data em que foram lançados ao mar:

---

<sup>33</sup> Pedro Carlos da Silva Telles, *História da Engenharia no Brasil (séculos XVI a XIX)*, Rio de Janeiro: LCT – Livros Técnicos e Científicos Editora S. A., 1984, p. 235.

**Tabela I**

Relação das embarcações construídas no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (1842-1890)

Nome	Tipo*	Meio de Propulsão	Casco	Dimensões	Tonelagem	Características do armamento	Lançamento ao mar
Euterpe	Corveta			125 m de compr., 31 de boca e 16 de pontal	370 t	Colubrinas de 18 e 20 caronadas de 32	1842
Corvetinha	Galeota	Remo					1842
Thetis	Barca	Vapor	Madeira	115' de compr., 20' de boca e 11 de pontal	241 t	6 canhões de calibre 18	1843
Villegaignon	Escuna	Vela	Madeira				1844
Bahiana	Corveta	Vela	Madeira	147' de compr., 34' de boca e 25' de pontal		22 canhões Paixhans de calibre 30	1849
Imperial Marinheiro	Corveta	Vela	Madeira	120' de compr., 32' de boca, 13,5 de pontal e 11' de calado		16 canhões Paixhans de calibre 30	1851
Maranhão	Brigue	Vela	Madeira	103' de compr., 31' de boca e 8' de calado		12 canhões Paixhans de calibre 30	1852
Tonelero	Brigue-escuna	Vela	Madeira	26,84 m de compr., 7,09 de boca e 2,30 de calado médio	210 t	2 canhões de calibre 32	1854
Ypiranga	Corveta	Hélice	Madeira	39,03m, 5,52 de boca, 2,76 de pontal 2,63m de calado médio		1 canhão de calibre 68, 1ª classe e 6 de calibre 30	1854
Cometa	Galeota	Vela	Madeira				1854
Parahiba	Cuter	Vela	Madeira	22,30m de compr. e 6,10 de boca			1861
Nictheroy	Corveta	Hélice	Madeira	56,38m de comprimento, 12,18 de boca, 5,60 de pontal e 5,36 de calava	1.819 t	22 canhões de calibre 30 e 3 de artilharia raiada (2 de calibre 70 e 1 de 2)	1862
Carioca	Rebocador	Vapor	Madeira (?)				?
Taquary	Aviso	Vapor-rodas	Madeira	39,67m de comprimento, 5,61 de boca	140 t	2 canhões Whitworth de calibre 12	1865
Tamandaré	Encouraçado	Vapor-hélice	Madeira-ferro	160 pés de compr., 30 de boca, 10 de pontal e 8 de calado	734 t	2 canhões de calibre 68 e 2 de 12 e 1 peça raiada de 70	
Barroso	Encouraçado	Vapor-hélice	Madeira-ferro	186 pés de compr., 36 de boca, 8,5 de calado			1865
Rio de Janeiro	Encouraçado	Vapor-hélice	Madeira-ferro				1866

Vital de Oliveira	Corveta	Vapor	Madeira	66,66m de compr., 11,22 de boca e 4,15m de calado médio	1.424 t	8 canhões de calibre 32 Whitworth, 2 de calibre 9 e um de 2,5	1867
Forte de Coimbra	Bombardeira	Vapor	Madeira (?)	36m de compr., 7,15 de boca e 2,70 de calado	338 t	2 canhões de calibre 13	1866
Pedro Affonso	Bombardeira	Vapor-hélice	Madeira (?)	36m de compr., 7,15 de boca e 2,70 de calado	338 t	3 canhões de calibre 13	1866
Pará	Monitor	Vapor	Madeira-ferro	36,60 de compr., 8,54 de boca 1,45 de calado	348 t	canhão raiado de 170 e metralhadora Nordelfelt	1867
Rio Grande	Monitor	Vapor	Madeira-ferro	36,60 de compr., 8,54 de boca 1,45 de calado	349 t	canhão raiado de 120 e metralhadora Nordenfelt	1867
Alagoas	Monitor	Vapor	Madeira-ferro	36,60 de compr., 8,54 de boca 1,45 de calado	350 t	canhão raiado de 120 e metralhadora Nordenfelt	1867
Piauhý	Monitor	Vapor	Madeira-ferro	36,60 de compr., 8,54 de boca 1,45 de calado	351 t	canhão raiado de 170 e metralhadora Nordenfelt	1867
Santa Catharina	Monitor	Vapor	Madeira-ferro	36,60 de compr., 8,54 de boca 1,45 de calado	352 t	canhão raiado de 170 e metralhadora Nordenfelt	1868
Ceará	Monitor	Vapor	Madeira-ferro	36,60 de compr., 8,54 de boca 1,45 de calado	353 t	canhão raiado de 170 e metralhadora Nordefelt	1868
Lamego	Rebocador	Vapor	Madeira (?)	33,55m de compr., 5,61 de boca 2,5 de pontal e 1,41 de calado médio	162 t	1 canhão Whitworth de calibre 32	1869
Trajano	Corveta	Vapor	Madeira (?)	64,33m de compr., 9,15 de boca e 4,58 de calado médio	1.414 t	3 canhões Whitworth de calibre 70	1873
Sete de Setembro	Encouraçado	Vapor-hélice	Madeira-ferro	67,05m de compr., 14,18 de boca 4,26 de calado médio	2.179 t	4 canhões Whitworth de polegadas e 5 metralhadoras	1874
Braconnot	Rebocador ou Aviso	Vapor	Madeira (?)	33,55m de compr., 5,61 de boca e 51 de calado	162 t		1872
Guanabara	Cruzador	Vapor	Madeira-ferro (?)	61m de compr., 12,55m de boca, 5,17 de calado médio	1.911 t	9 canhões de calibre 70 e 2 calibre 9	1877
Parnayba	Corveta	Vapor	Madeira-ferro (?)	52,50 de compr., 8,93m de boca, 3,50m de calado médio	472 t	3 canhões de calibre 32 e 3 de calibre 9	1878
Galeota Imperial		Vapor-rodas	Ferro	45,75m de compr., 5,64 de boca	78 t	2 metralhadoras Nodenfelt	1879

I° de Março	Cruzador	Vapor-hélice	Madeira-ferro (?)	50,63m de compr., 8,46m de boca, 4,27m de pontal e 3,55 de calado	726 t		1881
Almirante Barroso	Cruzador	Vapor-hélice	Madeira-ferro (?)	64m de compr., 10,97 de boca e 5,10 de calado médio	1.960 t		1882
Iniciadora	Canhoneira	Vapor-hélice	Ferro	35m de compr., 7,88 de boca 2,44 de pontal e 1,65m de calado médio	268t	2 canhões Armstrong de 120mm, 4 de 37mm e 4 metralhadoras	1883
Aprendiz Marinheiro	Patacho	Vela	Madeira	27m de compr., 6,15 de Boca 2,96m de pontal e 2,36 de calado médio	148t		1884
Marajó	Canhoneira	Vapor-hélice	Aço	39,65m de compr., 9,71 de boca, 2m de calado médio	430t	2 canhões de 15 mm (ou cm), 2 de 37 mm e 2 metralhadoras	1885
Camocim	Canhoneira	Vapor	Ferro	37m de compr., 7,62 de boca e 1,24 de calado médio	210t	2 canhões de 37 mm e 4 metralhadoras	1886
Carioca	Canhoneira	Vapor	Ferro	37m de compr., 7,62 de boca e 1,24 de calado médio	210t	2 canhões de 37 mm e 4 metralhadoras	1886
Cabedelo	Canhoneira	Vapor	Aço	37m de compr., 7,62 de boca e 1,24 de calado médio	210t	2 canhões de 37 mm e 4 metralhadoras	1888
Cananea	Canhoneira	Vapor	Ferro	37m de compr., 7,62 de boca e 1,24 de calado médio	210t	2 canhões de 37 mm e 4 metralhadoras	1890
Tamandaré	Cruzador	Vapor-hélice (?)	Aço	95,92m de compr. 14,30m de boca, 7,06 de pontal e 6,20 de calado médio	4.537t	10 canhões de 150 e 2 de 120	1890

**Fonte:** Juvenal Greenhalgh, op. cit., pp 44-49; Lauro Nogueira Furtado de Mendonça, *A Marinha Imperial, 1870-1889*, Coleção História Naval Brasileira – Quarto volume, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2001, pp. 25-72.

\* Para mais detalhes sobre os tipos de embarcações indicados na segunda coluna da esquerda para direita, consultar o glossário anexo à tese.

Os dados arrolados na tabela I evidenciam as características centrais dos navios. As especificações descritas nas colunas relativas ao casco, à tonelagem, aos meios de propulsão e ao tipo de artilharia permitem visualizar as mudanças ocorridas na configuração do produto-navio. Aos poucos, a vela foi cedendo espaço ao emprego do vapor – em algumas embarcações, ao uso da propulsão mista (vapor e hélice) – a exemplo da *Corveta Trajano* e do

encouraçado *Sete de Setembro*. A madeira, por sua vez, não foi inteiramente substituída pelo ferro, tampouco pelo aço na fabricação dos cascos. Na maioria dos casos, observa-se, antes, uma combinação entre esses elementos, como no caso dos cruzadores *Almirante Barroso* e *1º de Março*. Essas embarcações têm maior tonelagem em relação às demais, ou seja, elas possuem maior capacidade de deslocamento, apresentando, também, maior comprimento e artilharia mais pesada, desenvolvida por engenheiros ingleses e franceses, como denotam os canhões do sistema *Whitworth*, *Armstrong* e *Paixhans*. Já a canhoneira *Cabedello*, projetada pelo engenheiro João Candido Brasil, diretor das construções navais do arsenal, e o cruzador *Tamandaré*, lançados, respectivamente, em 1888 e 1890, tinham em seus cascos blindados com aço adquirido pela Marinha brasileira junto à empresa alemã *Krupp*,<sup>34</sup> uma das mais poderosas do mercado naval e de armamentos no final do século XIX.<sup>35</sup> (Cf. imagens das referidas embarcações no Anexo deste capítulo).

As mudanças operadas na modelagem dos navios de guerra da Armada estavam inseridas no cenário de uma economia nacional agroexportadora de base escravista. Ao mesmo tempo, elas correspondiam aos desdobramentos de inovações tecnológicas ocorridas em segmentos da engenharia mecânica, arquitetura naval e armamentos que integravam a indústria naval. O uso de cascos mais resistentes, a introdução de novos meios de artilharia, passando pelo aumento da tonelagem e das dimensões das embarcações, o fato é que os vasos de guerra foram adquirindo acentuado grau de complexidade e sua produção foi se ampliando de maneira a assumir uma escala global no decorrer da segunda metade do século XIX, da qual fazem parte tanto os navios listados na tabela I, como aqueles produzidos por grandes estaleiros comerciais. As informações abaixo indicadas demonstram o alcance da produção de um dos maiores estaleiros do mundo no período, administrado pela empresa W. G. Armstrong, localizado em Walker, próximo às margens do rio Tyne, na cidade de Newcastle, região nordeste da Inglaterra.

<sup>34</sup> *Revista de Engenharia*, nº 178, 28 de jan. de 1888, p. 32; *Revista de Engenharia*, nº 217, 14 de setembro de 1889, p. 206. A canhoneira *Iniciadora*, lançada ao mar em 1883, também foi construída no arsenal da Corte com material importado da *Krupp*, por meio de encomenda feita ao representante da empresa na capital. Ao todo foram adquiridas “440 chapas de ferro, 80 de aço e 5 caixas com 30.000 rebites”, além de “500 cantoneiras e 35 váos”, mais “duas máquinas” com força de 500 cavalos cada. *Revista de Engenharia*, 14 de jan. de 1882, p. 35.

<sup>35</sup> João Roberto Martins Filho, op. cit., pp. 123-124.

**Tabela II**  
 Relação dos navios de guerra construídos por W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Ltd nos  
 estaleiros Walker (1854-1899)

Nome	Data	Nacionalidade	Tipo	Deslocamento*	I. H. P.**	Engenheiros construtores
Hesper	1854	Britânico	Transport	1.220	600	T. D. Marshall & Co.
Ijora	1861	Russo	Tender	170	250	R. Morrison & Co.
Slavianka	1861	Russo	Tender	170	250	R. Morrison & Co.
Ne tron Menya	1864	Russo	Armourclad	3.031	2.000	Maudsley, Sons & Field
Smertch	1864	Russo	Turretship	1.406	1.000	Maudsley, Sons & Field
Prince Pojarski	1866	Russo	Armourclad	4.137	3.000	
Eryclick	1866	Russo	Yacht	1.086	900	John Penn & Son
Rousalka	1866	Russo	Turretship	2.000	1.100	Baird & Co.
Charodeika	1866	Russo	Turretship	2.000	1.100	Baird & Co.
Staunch	1867	Britânico	Gunboat	160	150	R. Stephenson
Mastiff	1871	Britânico	Gunboat	294	150	Ravenhill, Hodgson & Co
Bloodhound	1871	Britânico	Gunboat	294	150	Ravenhill, Hodgson & Co
Ever	1871	Holandês	Gunboat	170	150	Jackson & Watkins
Hydra	1871	Holandês	Gunboat	170	150	Jackson & Watkins
Alpha	1876	Chinês	Gunboat	325	180	Thompson & Co
Beta	1876	Chinês	Gunboat	325	180	Thompson & Co
Gamma	1877	Chinês	Gunboat	425	270	Thompson & Co
Delta	1877	Chinês	Gunboat	425	270	Thompson & Co
Tyne	1877	Britânico	Troopship	4.450	270	Hawthorn, Leslie & Co
Epsilon	1879	Chinês	Gunboat	433	350	Hawthorn, Leslie & Co
Zeta	1879	Chinês	Gunboat	433	350	Hawthorn, Leslie & Co
Eta	1879	Chinês	Gunboat	433	350	Hawthorn, Leslie & Co
Theta	1879	Chinês	Gunboat	433	350	Hawthorn, Leslie & Co
Tsukushi Kan	1881	Japonês	Cruiser	1.366	2.400	Hawthorn, Leslie & Co
Chao Yung	1881	Chinês	Cruiser	1.366	2.400	Hawthorn, Leslie & Co
Yang Wei	1881	Chinês	Cruiser	1.366	2.400	Hawthorn, Leslie & Co
Iota	1881	Chinês	Gunboat	433	400	Hawthorn, Leslie & Co
Kappa	1881	Chinês	Gunboat	433	400	Hawthorn, Leslie & Co
Lambda	1881	Chinês	Gunboat	433	400	Hawthorn, Leslie & Co
Handy	1882	Britânico	Gunboat	450	300	Ross & Duncan
Esmeralda	1884	Chileno	Cruiser	2.974	5.500	Hawthorn, Leslie & Co

Albert	1884	Britânico	Gunboat	402	400	Hawthorn, Leslie & Co
Victoria	1884	Britânico	Gunboat	566	900	Hawthorn, Leslie & Co
Protector	1884	Britânico	Gunboat	972	1.500	Hawthorn, Leslie & Co
Paluma	1884	Britânico	Gunboat	412	400	Hawthorn, Leslie & Co
Gayundah	1884	Britânico	Gunboat	412	400	Hawthorn, Leslie & Co
Giovanni Bausan	1885	Italiano	Cruiser	3.074	5.500	Hawthorn, Leslie & Co
Naniwa Kan	1885	Japonês	Cruiser	3.700	7.500	Hawthorn, Leslie & Co
Takachiho Kan	1885	Japonês	Cruiser	3.700	7.500	Hawthorn, Leslie & Co
Chuen Tiao	1888	Chinês	Revenue Cruiser	716	750	Wallsend Slipway and Eng. Co., Ld
Li Kin	1888	Chinês	Revenue Cruiser	512	650	Wallsend Slipway and Eng. Co., Ld
Kai Pan	1888	Chinês	Revenue Cruiser	512	650	Wallsend Slipway and Eng. Co., Ld
Harald Haarfagre	1897	Norueguês	Armourclad	3.430	4.500	Hawthorn, Leslie & Co
Tordenskjold	1898	Norueguês	Armourclad	3.430	4.500	Hawthorn, Leslie & Co
Takasago	1898	Japonês	Cruiser	4.158	15.570	Humphrys Tennant & Co
Chacabuco	1899	Chileno	Cruiser	4.500	15.570	Humphrys Tennant & Co
Hai Chi	1899	Chinês	Cruiser	4.514	17.000	Hawthorn, Leslie & Co

**Fonte:** Cambridge University Library, Department of Manuscripts and University Archives, Vickers Ltd: Records (GBR/0012/MS Vickers Doc 811): J. R. Perret, "Some Notes on Warships designed and built by Sir W G Armstrong, Whitworth & Co Ltd, 1867-1914 – Read at the Summer Meeting of the Institution of Naval Architects, The North East Coast Institution of Engineers and Shipbuilders, and the Institution of Engineers and Shipbuilders of Scotland", Newcastle-upon-Tyne: Richard Mayne, printer, 1914, pp. 24-25. João Roberto Martins Filho reproduziu esses dados em seu livro, aos quais dispensou análise mais criteriosa. Op. cit., capítulo 3 – "Os sujeitos ocultos: os grandes estaleiros e os mercados externos". Os dados estão localizados entre as páginas 129 e 130. Em nossa tabela, procuramos manter as informações referentes ao IHP e aos engenheiros construtores, tal como aparecem na fonte citada. No envelope onde está guardado o livreto impresso ora mencionado há duas folhas soltas, denominadas "Warship Built at Elswick Shipyard", que listam as embarcações construídas pelos estaleiros da Armstrong localizados em Elswick, Newcastle. Optei por deixá-las de fora da análise, pois elas contemplam período posterior, que vai de 1885 a 1914. Convém ressaltar que essa listagem informa países dos continentes europeu, asiático e americano que encomendaram vasos de guerra à Armstrong, dentre os quais Argentina, Chile e Brasil. Este importou da firma britânica o *Launch Pará* (1891), os cruzadores *Tiradentes* (1892), *República* (1893), *Almirante Barroso* (1897), *Amazonas* (1898), as canhoneiras *Gustavo Sampaio* (1893) e *Paraná* (1909), os scouts *Bahia* (1910) e *Rio Grande do Sul* (1910) e o encouraçado *Minas Geraes* (1910).

\* Medido por tonelagem. \*\* IHP: Indicated Horse Power: sigla em inglês que designa a potência do motor das embarcações.

Obs: Optei por manter as nomenclaturas que indicam o tipo de embarcação tal como aparecem no original em inglês. A seguir, a tradução dos termos: Tender: navio-oficina / Armourclad: embarcação revestida por chapas metálicas / Yacht: late / Turret ship: navio torre / Gunboat: Canhoneira / Troop ship: embarcação utilizada no transporte de tropas militares / Cruiser: Cruzador.

As tabelas I e II evidenciam, dentro de um mesmo marco temporal, aspectos do formato dos navios de guerra e do alcance da produção naval. O avanço das lutas imperialistas, a difusão e o ritmo acelerado do progresso tecnológico<sup>36</sup> imprimiram à feitura

<sup>36</sup> Em artigo publicado no final da década de 1970, Raphael Samuel discute o impacto do capitalismo industrial no caso britânico. O autor argumenta que o progresso tecnológico não ocorreu de forma ininterrupta e sem

do navio um caráter extremamente incerto. De acordo com Alain Dewerpe, no período entre meados do século XIX e a Primeira Guerra Mundial, particularmente entre 1880 e 1914, predominaram no âmbito da construção naval incertezas de ordem técnica (sobre o sistema de propulsão mais adequado), comercial (como responder às demandas da navegação transatlântica) e de condições de uso do navio (relativas aos caprichos e perigos do mar).<sup>37</sup> Tais incertezas revelavam as dificuldades em se definir precisamente os termos de padronização e certificação da qualidade de um produto singular, feito à unidade, que apesar da aparência homogênea, mobilizava vultosa soma de capital, numeroso contingente de mão de obra especializada e um diversificado (e mutável) repertório de regras entre os agentes envolvidos em sua produção e comercialização.<sup>38</sup>

Naquilo que interessa mais de perto à pesquisa, cabe destacar que o contexto de incertezas constituído em torno da configuração do navio e de seus modos de fabricação estabeleceram limites e pressões sobre os mercados, os meios, as condições e o lugar social da produção naval. A atenção à complexidade de experiências específicas possibilita avaliar o alcance desse quadro histórico mais amplo, especialmente no que tange à problemática dos modos de organização do trabalho, da mão de obra e do espaço de produção. Os arsenais navais tornaram-se objeto da política naval na década de 1840, momento a partir do qual ganha força a preocupação do Estado em organizá-los como espaços produtivos para atender as demandas da Armada Nacional. Os relatórios ministeriais elaborados naquela década permitem dimensionar alguns elementos concernentes às mudanças operadas, sobretudo, no arsenal da Corte, que são fundamentais à compreensão de seu processo de formação como espaço de trabalho.

O primeiro deles diz respeito ao dique.<sup>39</sup> A escavação da rocha na ilha das Cobras iniciada em 1824 abrigaria, décadas depois, o primeiro grande dique do Império. Escravos e

---

reveses. Tampouco pode ser explicado a partir de um raciocínio calcado na ideia da substituição da habilidade manual pela força da máquina a vapor. Houve, antes, segundo o autor, uma combinação de novas ocupações manuais com o advento do maquinário. Cf. “Workshop of the World: Steam Power and Hand Technology in Mid-Victorian Britain”, *History Workshop*, n.º 3 (Spring, 1977), pp. 6-72. Para uma análise mais detida acerca dos desdobramentos desse processo na indústria naval, cf. o artigo de Keith McClelland e Alastair Reid citado na nota 3.

<sup>37</sup> Alain Dewerpe, “L’exercice des conventions. Les cas de l’industrie navale française (fin XIXe – début XXe siècle)”, in Bernard Lepetit (dir.), *Les formes de l’expérience: une autre histoire sociale*, Paris: Éditions Albin Michel (Collection Bibliothèque de L’évolution de l’humanité), 2013, p. 140.

<sup>38</sup> Idem, pp. 171-172.

<sup>39</sup> Os diques, também chamados de doca ou dique seco, são “bacias ou escavações abertas nos portos para o fabrico e reparo de navios. Estes diques são mais sólidos e preferíveis [em comparação com os diques

homens livres pobres presos pela prática da capoeira foram levados para cumprir pena de trabalho forçado nos canteiros das obras de construção do dique. Eles constituíram parcela significativa da força de trabalho que ajudou a erguer a maior obra naval executada no Rio de Janeiro da primeira metade do século XIX.<sup>40</sup> O andamento das obras do dique, particularmente em sua etapa final, chamou a atenção da imprensa estrangeira. Em 1857, anos antes de sua inauguração definitiva, o periódico londrino *The Mechanic's Magazine* enalteceu os esforços do Império brasileiro em fortalecer seu poderio marítimo face às demais nações, por estar prestes a celebrar a montagem de seu primeiro dique seco (*dry dock*) para conserto e fabrico de navios de maior porte.<sup>41</sup> A abertura aconteceria em setembro de 1861, após 37 anos de idas e vindas e árduo trabalho. Na cerimônia em que foi batizado com o epíteto “dique imperial” compareceram o monarca d. Pedro II, homenageado com uma moeda de bronze (figura I), afora diversas autoridades da Marinha, segundo notas divulgadas por jornais da Corte.<sup>42</sup>

---

flutuantes], não só pela sua permanência e segurança, como pela facilidade da entrada e retirada das embarcações, que depende principalmente da natureza e estrutura das portas que o fecham”. Barão de Angra, *Diccionario Maritimo Brasileiro*, organizado por uma Comissão nomeada pelo Governo Imperial, sendo Ministro da Marinha o Conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo, Rio de Janeiro: Typographia e Lithographia do Imperial Instituto Artístico, 1877, p. 69.

<sup>40</sup> Carlos Eugênio Líbano Soares, *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)*, 2ª edição revista e ampliada, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2004, p. 251. Para mais detalhes a respeito das experiências de trabalho na edificação do dique imperial, cf. o capítulo 4 – “Da Presiganga ao Dique: os capoeiras no Arsenal de Marinha”.

<sup>41</sup> *The Mechanic's Magazine*, 11 de jul. de 1857, p. 37. A fase final de conclusão das obras foi levada a cabo por Henry Law. O engenheiro inglês foi contratado pelo governo imperial para concluir as obras de edificação do dique. O plano elaborado pelo engenheiro (cf. Figura VII – anexo) procurava, entretanto, efetuar mudanças mais profundas. Seu intento consistia em manter o arsenal funcionando entre a Ilha das Cobras e os arredores do morro de São Bento e promover alterações mais amplas na zona portuária da capital, sob a justificativa de melhorar o comércio e o tráfego de embarcações mercantes. De acordo com as metas do plano, a primeira mudança a ser realizada seria incorporar toda a Ilha das Cobras aos serviços da Marinha, mantendo-a unida às instalações existentes em terra firme, de maneira a garantir “uma comunicação permanente e desimpedida” entre as áreas. Em seguida, o objetivo era reduzir a superfície da Ilha. Como isso, o plano resultaria na construção de três quebra mares com as pedras provenientes do arrasamento de parte da Ilha das Cobras, com a finalidade de ligar o arsenal em terra firme à Ilha das Cobras, à Ilha dos Ratos e ao Arsenal de Guerra, formando, assim, uma grande doca fechada, cuja extensão ultrapassaria a de qualquer outra existente no mundo. No interior dessa grande doca seriam feitas pontes assentadas sobre colunas de ferro para o serviço do cais, atendendo às necessidades dos serviços de carga e descarga de embarcações. O plano, porém, não chegou a ser concretizado em sua totalidade. Para maiores informações, cf. a íntegra do relatório do engenheiro Henry Law no *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 2ª Sessão da 10ª Legislatura pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha José Antonio Saraiva*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1857 (1858), anexos finais. (Cf. a planta elaborada por Henry Law no Anexo II deste capítulo).

<sup>42</sup> *Diário do Rio de Janeiro*, 22 de set. de 1861, p. 1; *Correio Mercantil*, 22 de set. de 1861, p. 1.



**Figura I** – Faces de moeda cunhada em bronze em homenagem à inauguração do dique imperial.

**Fonte:** Royal Museums Greenwich, National Maritime Museum, Image E4733-2. Título original: “Medal commemorating the opening of the Imperial dock Rio de Janeiro, 1861”.

A finalização de tal empreendimento era passo importante no sentido de aprimorar os trabalhos de reparo, manutenção e fabrico naval realizados no estaleiro da Corte. Além disso, o recinto escavado na Ilha das Cobras contribuiria para garantir vida mais longa aos navios da Armada. A *Revista Maritima Brasileira* tratou da importância dos diques quase uma década antes da inauguração do dique imperial. O artigo salientava que empreendimentos de tal natureza somente existiam em países onde a marinha desempenhava um papel “civilizador”.<sup>43</sup> Mais do que acentuar possíveis contrastes entre a experiência nacional e estrangeira, o texto descartava a possibilidade de haver alguém capaz de levantar dúvida com respeito à importância desse tipo de obra para a construção de embarcações. O desfecho do texto reforça o argumento segundo o qual a ausência de um dique havia causado a “ruína” de “todos os navios da nossa esquadra”, e, portanto, não era “preciso ser profissional para reconhecer que *um dique não é objeto de mero luxo*, e sim a primeira e a mais urgente necessidade para conservação de uma marinha qualquer”.<sup>44</sup>

O segundo elemento envolve o vapor e o metal. Conforme mencionado linhas atrás, a abertura de oficinas especializadas em trabalhos com ferro, bronze e artilharia eram alguns dos elementos mais visíveis das primeiras transformações operadas no universo do trabalho no arsenal do Rio em meados do século XIX. A partir de então ferro e bronze passariam a ser mais recorrentemente empregados na fabricação dos cascos, de maneira a proporcionar maior resistência ao alicerce do navio. A partir desse mesmo período, o vapor

<sup>43</sup> *Revista Maritima Brasileira*, 15 de abr. de 1851, p. 8.

<sup>44</sup> Idem. Ibidem. (Em itálico no original).

tornou-se o principal, embora não exclusivo, meio de propulsão dos navios da Marinha brasileira, antes mesmo da década de 1880, que Eric Hobsbawm assinala como sendo o momento da virada radical a favor do vapor.<sup>45</sup> Segundo o historiador,

Os 22 mil navios a vapor do mundo em 1882, embora provavelmente ainda mais potentes como máquinas que as locomotivas, além de serem muito menos numerosos e apenas visíveis pela pequena minoria de seres que chegavam até perto dos portos, eram num certo sentido muito menos típicos, pois ainda representavam (mas por margem mínima) uma tonelagem menor, mesmo na industrializada Grã-Bretanha, que os navios a vela. Quanto à navegação mundial como um todo, ainda havia, em 1880, quase três toneladas dependentes do vento para cada tonelada movida a vapor. Nos anos 1880, isto estava começando a mudar imediata e radicalmente, a favor do vapor. A tradição ainda reinava nas águas, especialmente em relação à construção, carga e descarga de navios, apesar da passagem da madeira ao ferro e da vela ao vapor.<sup>46</sup>

De fato, a navegação marítima e fluvial ao redor do mundo tinha na energia das máquinas a vapor uma alternativa ao deslocamento por meio de velas. Entretanto, a adoção do vapor como meio definitivo de propulsão dos vasos de guerra, ao menos no início de sua difusão, parecia não ter sido unanimidade entre as autoridades navais no início de sua difusão mais ampla. Na marinha inglesa em meados do século XIX, por exemplo, conforme salientava a *Revista Marítima Brasileira* em 1851, as embarcações a vela figuravam em número superior àquelas movidas a vapor. A esquadra naval brasileira contava com vários navios daquele tipo, que iam diminuindo em função da ausência de um dique para conservá-las em bom estado de uso, o que também prejudicava a manutenção e o reparo dos poucos navios movidos a vapor que a Armada possuía.<sup>47</sup> A introdução de maquinário a vapor e de metais, notadamente ferro e bronze, trouxe impactos para a organização do trabalho e da mão de obra nos arsenais, especialmente no da Corte, que, então, ia se transformando no principal centro de construção e reparo naval do Brasil na segunda metade do século XIX.

Em suma, a partir de meados do século XIX, os modos de fabricação dos navios foram adquirindo certa complexidade, muito em razão da combinação, em um único produto, de estruturas de metal, madeira, meios de propulsão diversos e aparato bélico. Para lidar com

---

<sup>45</sup> Eric J. Hobsbawm, *A era dos impérios, 1875-1914*, 18ª edição, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014, pp. 50-51.

<sup>46</sup> Idem. *Ibidem*.

<sup>47</sup> *Revista Marítima Brasileira*, 15 de abr. de 1851, p. 5.

as demandas advindas desse processo, a governança de estaleiros comerciais e militares teve que lidar com questões relacionadas ao trabalho e à organização de numerosa e diversificada força de trabalho (cf. estudos citados na nota 3). A mão de obra empregada no arsenal da Corte estava diretamente associada às mudanças em tela. Vieira Tosta, então Barão de Muritiba, ocupando novamente o cargo de ministro da Marinha, indicava em seu relatório do ano de 1851 a participação de um contingente de 1.206 operários nas oficinas do arsenal do Rio nos reparos de “grande parte dos navios da Armada”. Entre outras tarefas, os trabalhadores haviam substituído a “antiga artilharia por outra de maior capacidade e perfeição”, além de terem manufaturado “considerável soma de munições navais com que se proveram os navios da esquadra no Prata”.<sup>48</sup> No ano anterior, em 1850, o ministro alegava que o estabelecimento da capital havia contado com a força dos braços de 1.519 operários e aprendizes, enquanto os arsenais da Bahia e de Pernambuco tinham utilizado 629 e 84 trabalhadores, respectivamente.<sup>49</sup>

Os números oferecem um panorama do tamanho da força de trabalho empregada nas oficinas dos arsenais, problemática a ser discutida com mais vagar no segundo capítulo. Por ora, convém destacar que os números acima indicam a participação de numerosa mão de obra nos arsenais já na metade do século XIX. Essa evidência também pode ser verificada no relatório do ministério da Marinha de 1845. O documento traz à cena os tipos de oficinas que funcionavam no arsenal da capital, seus arranjos internos e o número de operários livres e escravos distribuídos por cada uma delas. Os dados seguem sistematizados na tabela III:

---

<sup>48</sup> *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 4ª Sessão da 8ª Legislatura pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha Manoel Vieira Tosta*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852 (1851), p. 10.

<sup>49</sup> *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 3ª Sessão da 8ª Legislatura pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha Manoel Vieira Tosta*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1851 (1850-2), p. 13 e pp. 16-17.

**Tabela III**  
Trabalhadores do Arsenal de Marinha da Corte por oficina (1845)

Oficinas	Empregados	Ajudantes	Diretores	Mestres	Contramestres	Mandadores	Operários Livres	Operários Escravos	Aprendizes	Serventes
Laboratório	1	1	-	-	-	-	14	-	-	-
Cordoaria	2	-	1	1	-	-	12	6	1	-
Carpinteiros (machado)	-	-	-	1	1	6	137	73	97	-
Carpinteiros (obra branca)	-	-	-	1	1	1	46	14	69	-
Fundições (ferro)	-	-	-	1	-	-	20	1	11	-
Fundições (bronze)	-	-	-	1	-	-	11	-	1	-
Maquinistas	-	-	-	1	-	-	47	2	10	-
Calafates	-	-	-	1	1	1	19	12	7	-
Ferreiros	-	-	-	1	1	-	31	11	7	1
Espingardeiros	-	-	-	1	-	-	16	-	9	-
Correiros e bandeireros	-	-	-	1	-	-	16	5	5?	-
Funileiros	-	-	-	1	-	-	8	-	8	-
Tanoeiros	-	-	-	1	-	-	6	5	-	-
Polieiros	-	-	-	1	-	-	18	1	19	7
Pedreiros*	-	-	-	1	-	3	11	30	10	30
Canteiros	-	-	-	-	-	-	6	7	1	-
Aparelhos	-	-	-	1	-	-	4	3	-	-
Velame	-	-	-	1	-	-	15	11	-	-
Pintores	-	-	-	1	-	-	9	-	-	-
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>446</b>	<b>176</b>	<b>250</b>	<b>38</b>
<b>Total Geral</b>	<b>947</b>									

**Fonte:** Relatório da Repartição dos Negócios da Marinha da Marinha apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 3ª Sessão da 6ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario d'Estado Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti d'Albuquerque, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1846 (1845-2), Anexo nº. 3 – “Arsenais e suas dependências”.

\* Há um trabalhador representado por uma categoria dentro da oficina de pedreiros cujo nome é ilegível. Essa mesma oficina também abriga 40 cavouqueiros, que não estão indicados na tabela, pois não é possível saber quantos são livres, escravos, aprendizes e serventes.

Os dados explicitam um quadro bastante complexo. De acordo com o relatório do ano de 1845, no arsenal do Rio havia 947 trabalhadores distribuídos por 17 oficinas, cada uma representando um ramo (madeira, metal, máquinas e artilharia) associado ao produto-navio. Desse total, 446 livres (47%), 176 escravos (aproximadamente 19%) e 250 aprendizes (pouco mais de 26%), para citar apenas aqueles que, juntos, representavam algo em torno de 92% do total da força de trabalho. Essas categorias coexistiam na rotina de quase todas as oficinas e cada uma delas era dirigida por um mestre artesão, exceção feita ao laboratório e aos canteiros. Fora as oficinas de pedreiros e canteiros, os operários escravos não ultrapassaram

os operários livres em termos numéricos, embora houvesse certa proximidade nas oficinas de aparelho, velame, tanoeiros e calafates. As oficinas de carpinteiros de machado e de obra branca reuniam 433 operários e aprendizes, sendo esse o contingente mais significativo em relação ao conjunto das oficinas. Somente na oficina de carpinteiros de machado, havia 307 trabalhadores, dos quais cerca de 45% eram livres, quase 24% eram cativos e aproximadamente 32% executavam tarefas como aprendizes. Já em trabalhos mais especializados, como nas fundições de ferro e de bronze e na oficina de máquinas, a participação de mão de obra escrava era bastante inferior, representando apenas três dos 81 operários agrupados nessas oficinas.

Por si só a representação numérica é bastante significativa para refletirmos sobre o padrão da força de trabalho do arsenal, mas os dados arrolados na tabela III também possibilitam outras leituras. As evidências em questão informam uma dinâmica particular de relações sociais de trabalho nos quadros da ordem escravista. Havia experiências de liberdade e escravidão cerrando fileiras em meio à acentuada divisão do trabalho que baseava a hierarquia do núcleo produtivo do arsenal. Trata-se de um dado que não autoriza qualquer interpretação no sentido de associá-lo exclusivamente ao mundo do trabalho livre e assalariado, ao menos no contexto de meados do século XIX. Em outras palavras, o arsenal da Corte abarcava enorme variedade de oficinas mecânicas e artesanais, onde livres e cativos compartilhavam toda a sorte de experiências e executavam tarefas especializadas pelas quais recebiam jornais diários. Em suma, as relações de trabalho no maior arsenal administrado pelo Estado imperial não se encaixam em perspectivas historiográficas que tenderam a abordar o trabalho livre em oposição ao trabalho escravo, e, com isso, a reforçar dicotomias entre escravidão e liberdade na sociedade brasileira Oitocentista.<sup>50</sup>

As características assumidas pela mão de obra empregada no arsenal do Rio entre as décadas de 1840 e 1850 estão diretamente ligadas ao momento em que os arsenais da Armada começam a ocupar lugar de destaque no âmbito da política naval. Os discursos elaborados pelos ministros nos relatórios apresentados ao parlamento tinham no aperfeiçoamento do trabalho seu eixo fundamental. Tal noção era mobilizada no sentido explicitar a condição material dos arsenais, contrastando-a com aquilo que se julgava necessário aprimorar em termos de mão de obra e do espaço produtivo. Nessa operação, o

---

<sup>50</sup> Para uma crítica a interpretações consagradas por certa tradição historiográfica, cf. Silvia Hunold Lara, “Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil”, *Projeto História*, 16, out. 1998, pp. 25-38.

navio tornou-se o elo em torno do qual se deveria processar, na prática, toda a organização dos estaleiros régios. Isso porque, no curso da expansão global do capitalismo industrial a partir da metade do século XIX, a junção entre a defesa dos territórios nacionais e as inovações tecnológicas operadas no âmbito da produção naval, começava a ganhar força no plano das relações internacionais. O Império brasileiro, assentado na economia agrária e escravista, também fazia parte desse movimento mais amplo. Reforçar o poderio marítimo brasileiro com vistas a resguardar as fronteiras do país contra pressões externas e internas significava equipar e fortalecer a esquadra naval e, sobretudo, organizar as práticas administrativas dos arsenais e reestruturar sua capacidade produtiva.

### **Os regulamentos em perspectiva**

Em 1859, Francisco Xavier Paes Barreto descreveu em seu relatório os objetivos do regulamento que reorganizaria o conjunto das atividades dos arsenais da Armada a partir do decreto 2.583, sancionado em abril de 1860. De acordo com o ministro, esse dispositivo buscava promover “modificações indispensáveis”, preencher “muitas lacunas” e corrigir os “muitos defeitos das disposições que se achavam em vigor” desde 1834.<sup>51</sup> Pela primeira vez, procurava-se definir “vencimentos e vantagens” a empregados civis, militares e operários de oficinas e um engenheiro fora designado para conduzir os serviços hidráulicos. Nas palavras de Paes Barreto, o novo regulamento pretendia

[...] atrair operários, de que temos tanta falta, dando-lhes um salário razoável que pode ser elevado, permitindo aos do quadro dos efetivos serem tratados em suas enfermidades nos Hospitais da Armada, abonando-se às suas famílias uma cota dos respectivos jornais e provendo a sua subsistência, quando se invalidem, depois de haverem prestado valiosos serviços, mediante a contribuição de um dia de jornal em cada mês; [dar] melhor organização às Companhias de Aprendizes Artífices e regras para o mais completo ensino de todos eles; [preencher] finalmente [...] uma grande lacuna existente, a quase absoluta deficiência de penalidades para as faltas cometidas pelos indivíduos de todas as classes de empregados nos Arsenais.<sup>52</sup>

<sup>51</sup> Decreto de 13 de Janeiro de 1834 – “Dá regulamento para os Arsenaes de Marinha do Império”. Coleção das Leis do Imperio do Brazil de 1834, Parte II, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866. O regulamento em questão dispunha, basicamente, sobre as repartições fazendárias (contadoria e intendência) e a inspeção dos arsenais. No caso da Corte, o dispositivo definiu atribuições aos construtores e mestres de oficinas.

<sup>52</sup> *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 4ª Sessão da 10ª Legislatura, pelo Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios da Marinha Francisco Xavier Paes Barreto*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1860 (1859), p. 4.

A ideia de organizar o trabalho nos arsenais, premissa que vinha tomando forma no âmbito da política naval, é o nexo que dá sentido à introdução do ensino para menores aprendizes e à oferta de “salários razoáveis” e benefícios ao operariado e suas famílias. Se, de um lado, o regulamento de 1860 contemplava elementos desse tipo, de outro, procurava contornar “a quase absoluta deficiência de penalidades para as faltas cometidas pelos indivíduos de todas as classes de empregados nos Arsenais”. Em outras palavras, atribuir forma à organização social da produção nesses espaços significava “atrair operários” para remediar a falta de mão de obra e introduzir mecanismos capazes de disciplinar empregados e trabalhadores de oficina. Esses elementos também basearam o regulamento de 1874, assinado pelo ministro da Marinha Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Decretado em meio às consequências econômicas e políticas da guerra contra o Paraguai, o dispositivo objetivava “reformatar” os arsenais régios, reproduzindo a lógica do regulamento anterior. Posteriormente, já no contexto de instauração da ordem republicana, de adoção do federalismo e da extinção de instituições que marcaram o exercício do poder político no Império,<sup>53</sup> os arsenais de Marinha foram novamente reorganizados por meio do decreto n.º 745 de 1890, rubricado pelo vice-almirante Eduardo Wandenkolk, então ministro da Marinha do governo provisório.

Embora tenham sido decretados em diferentes contextos históricos, os regulamentos em questão forjaram uma política de trabalho para os arsenais de Marinha. Ao tomá-los como objeto e fonte documental, ou, melhor, ao procurar entender o que dizem os modos de organização do trabalho no arsenal da Corte, deve-se ter em vista que se trata de regulamentos bastante extensos. Cada um contém, respectivamente, 198, 237 e 363 artigos que dispõem sobre os mais diversos cargos, repartições e ocupações dos arsenais de Marinha do Rio, da Bahia, de Pernambuco e do Pará. Assim, torna-se necessário recortar os textos normativos em função de duas questões centrais ao desenvolvimento da hipótese deste capítulo. Trata-se de analisar as características do modelo de organização do trabalho no arsenal da Corte, compreendendo, especialmente, os papéis das ocupações profissionais e a configuração da hierarquia de trabalho nas oficinas. A segunda questão diz respeito ao esforço em dimensionar os mecanismos disciplinares e as tensões sociais.

---

<sup>53</sup> José Murilo de Carvalho, *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*, 3ª edição, São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p. 45.

### *Estrutura produtiva*

Os arsenais de Marinha possuíam uma complexa organização sócio-profissional. À experiência de artesãos e operários manuais atuando em diferentes oficinas especializadas, somava-se o trabalho de capelães, professores de primeiras letras, desenhistas, amanuenses, lentes de geometria, inspetores, diretores, porteiros, cirurgiões, apontadores, escreventes. Essas profissões faziam parte da classe dos empregados. A coexistência de ocupações diversas em um mesmo espaço evidencia um quadro de relações de trabalho bastante dinâmico, marcado por códigos, práticas e métodos de organização do mundo militar. Iniciemos a análise reconstituindo aspectos da hierarquia e da composição sócio-profissional da estrutura das oficinas do arsenal do Rio de Janeiro (Organograma I), indicando as diferenças entre um e outro regulamento.

A “primeira autoridade” era o inspetor de cada arsenal, cuja tarefa consistia em coordenar e supervisionar o conjunto das atividades realizadas nos arsenais. Na Corte, o cargo era ocupado por um oficial general da Armada e a vice-inspetoria delegada a um capitão de Mar e Guerra. As tarefas da inspeção contavam com três (depois do regulamento de 1874, cinco) oficiais superiores da Armada atuando como ajudantes. O inspetor tinha sob sua responsabilidade a chefia do Corpo de Maquinistas da Armada e do Corpo de Oficiais Marinheiros. Os membros da inspeção cuidavam de vistoriar as embarcações, prestar auxílio à Capitania dos Portos e informar aos ministros as obras feitas em navios, máquinas, edifícios e instalações diversas, especificando custos e detalhes técnicos. Também eram responsáveis por remeter ao ministro os “indivíduos” – “cidadãos” no regulamento de 1890 – considerados “idôneos” à labuta nos arsenais, indicar artífices militares<sup>54</sup> e oficiais marinheiros para o serviço embarcado, além de tomar parte na admissão, dispensa e definição do lugar dos trabalhadores na hierarquia das oficinas. As ações do inspetor, do vice-presidente e dos

---

<sup>54</sup> Os artífices militares são uma categoria que surgiu com a criação de duas Companhias de Artífices Militares no arsenal da Corte em 1840. De acordo com o regulamento de 1860, os “cidadãos brasileiros” acima de 16 anos que assentassem praça nas companhias haveriam de cumprir tarefas diversas nas oficinas, nos “navios do Estado” ou no serviço de polícia do arsenal. Na condição de militares, os artífices das ditas companhias estavam sujeitos às sanções previstas no artigo 119 do regulamento de 1860, segundo o qual: “As praças das Companhias de Artífices, pelas deserções e crimes militares que cometerem, quando em serviço no Arsenal, serão castigadas correcionalmente, ou processadas e julgadas conforme a gravidade do delito, segundo o Regulamento e Artigos de Guerra de Infantaria do Exército”. Sobre as práticas e os significados sociais da disciplina na Marinha, cf. Álvaro Pereira do Nascimento, *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

ajudantes eram registradas pela secretaria da inspeção, composta por um secretário, dois oficiais, três amanuenses e um porteiro. Na prática, a secretaria era o elo entre a administração superior da Marinha – ministério e Conselho Naval – e a inspeção dos arsenais.

Mas a principal atividade da inspeção era supervisionar a rotina das oficinas mecânicas e artesanais. O regulamento de 1860 reuniu as oficinas do arsenal da Corte em quatro diretorias, todas subordinadas ao inspetor. São elas: construções navais, máquinas, artilharia e obras civis e militares. Cada diretoria agrupava certo número de oficinas, que, por sua vez, contavam com significativo contingente de operários, mestres, contramestres e aprendizes.<sup>55</sup> Esse modelo de organização foi reproduzido pelos regulamentos de 1874 e 1890, com ressalva para o fato de que o último dispositivo incorporou ao arsenal da capital uma diretoria de torpedos e eletricidade, de maneira a responder às demandas trazidas pelas transformações experimentadas na produção de armamentos navais. Em resumo, a organização das oficinas baseava-se nas dimensões constitutivas do produto-navio, isto é, contemplava as atividades de montagem, reparo e fabrico de cascos, meios de propulsão (vela, vapor, hélice), mastros, caldeiras, válvulas, ferragens, chapas metálicas, máquinas a vapor, pólvora, espoleta, etc.

A disposição das oficinas constituiu o núcleo produtivo do arsenal da Corte. Cada diretoria possuía uma dinâmica própria e coordenava um conjunto específico de atividades produtivas. A diretoria mais importante era a de construções navais e nela se reuniam os ofícios de carpinteiros, calafates, carapinas, torneiros e poleeiros, ferreiros e serralheiros. A diretoria estava sob a responsabilidade de um engenheiro denominado “Primeiro Construtor” e um ajudante, que poderiam ser destacados do quadro de oficiais da Armada ou vir do meio civil. Neste caso, os diretores seriam admitidos ao oficialato naval com as patentes de 1º ou 2º tenente, obrigando-se, desta feita, a utilizar os “distintivos especiais de sua profissão, segundo o figurino” designado pelo governo imperial. Após oito anos de serviços prestados, o primeiro

---

<sup>55</sup> O regulamento de 1874 criou uma diretoria para cuidar das oficinas de cordoaria, aparelho, velame, bandeireiros, correeiros, tanoeiros e pintores. Seu objetivo era “fiscalizar e dirigir a polícia, economia, disciplina e trabalho das oficinas”, e tomar parte ao inspetor sobre o “serviço e o movimento dos operários”. Entretanto, a julgar pelos mapas de pessoal artístico analisados no segundo capítulo, a diretoria parece ter sido extinta em 1879.

construtor teria a possibilidade de alcançar o posto de capitão tenente, posição mais elevada que poderiam obter dentro do Corpo de Oficiais da Armada.<sup>56</sup>

A diretoria elaborava orçamentos, modelos, planos (também chamados de riscos) de novas construções, acompanhava sua execução nas oficinas e examinava os compartimentos internos, a mastreação e a situação geral dos “navios do Estado”, neles promovendo quaisquer alterações benéficas ao aperfeiçoamento de suas “qualidades náuticas e militares”. Também cuidava de atestar a qualidade e o tipo de madeira a ser empregado, o funcionamento das serrarias a vapor, o movimento de entrada e saída de embarcações nos diques Imperial e Santa Cruz (inaugurado somente em 1874) e o serviço das mortonas, mecanismo utilizado para mover até a carreira do estaleiro embarcações que necessitassem de reparos. O “Primeiro Construtor” participava, juntamente com o inspetor, do processo de definição do lugar a ser ocupado pelos operários nas classes das oficinas ligadas à diretoria de construções navais, bem como, sob as vistas do apontador, cuidava de estabelecer o valor dos jornais, a efetivação ou dispensa de operários, além de acompanhar e garantir os meios adequados à instrução de mestres, operários e aprendizes das oficinas.

A diretoria de máquinas possuía semelhante organização. Seu comando era exercido por um engenheiro de máquinas, ou, simplesmente, maquinista. Este poderia ser retirado dos quadros da Armada ou ser recrutado no meio civil. Neste caso, diretor e ajudante recebiam, respectivamente, as patentes de 1º e 2º Tenentes. Na condição de militares, diretor e ajudante deviam trajar o “uniforme do Corpo de Maquinistas”, que incluía em seus quadros foguistas e carvoeiros para os serviços de caldearia e abastecimento de carvão de embarcações movidas a vapor. O diretor buscava fiscalizar todas as atividades executadas nas oficinas de fundição, martinets, caldeiros de ferro, caldeiros de bronze, limadores, torneiros e modeladores.<sup>57</sup> Assim como o primeiro construtor, o diretor de máquinas tomava parte em assuntos envolvendo a aprendizagem, a disposição, o apontamento e os salários dos operários.

A diretoria de artilharia, por sua vez, possui diferenças em relação às diretorias de máquinas e de construções navais. A função de diretor seria exercida por um profissional ligado ao corpo de oficiais da Marinha, caso contrário o posto seria ocupado por um oficial do Exército. Eliminava-se, portanto, a possibilidade de um civil conduzir os trabalhos da

---

<sup>56</sup> A hierarquia do oficialato naval obedecia à seguinte divisão no século XIX: Almirante, Vice-Almirante, Chefe de Esquadra, Chefe de Divisão, Capitão de Mar e Guerra, Capitão de Fragata, Capitão Tenente, 1º Tenente e 2º Tenente.

<sup>57</sup> Embora tais oficinas não tenham sido discriminadas por nenhum regulamento, os mapas de pessoal artístico permitem afirmar que elas faziam parte da diretoria de máquinas.

diretoria de artilharia. O diretor inspecionava máquinas e motores a vapor dos “navios do Estado”, cuidava de conservar o material bélico, apurava a qualidade da pólvora e verificava dimensões, peso e calibre de canhões, arma branca, arma de mão, das artilharias de fortaleza e das próprias embarcações. Também fazia parte de suas atividades acompanhar a instrução de menores aprendizes, verificar navios estrangeiros que ancorassem na Baía de Guanabara e visitar os arsenais de guerra, observando equipamentos bélicos com a finalidade de reportar ao ministro da Marinha quaisquer inovações que por ventura viessem a constatar. Por fim, a diretoria agrupava um laboratório pirotécnico e as oficinas de máquinas e de coronheiros e espingardeiros.

Já a diretoria de obras civis e militares era coordenada por um membro do Corpo de Engenheiros da Armada ou por um profissional oriundo do meio civil, contanto que se dispusesse a utilizar patentes e uniformes, tal como os diretores de construções navais e de máquinas. Além de coordenar os trabalhos das oficinas, o diretor auxiliava a Capitania dos Portos no planejamento e na execução de obras efetuadas no porto e nas suas imediações litorâneas. A diretoria agrupava oficinas de pedreiros, cavouqueiros, canteiros, carpinteiros, carapinas, desenhistas e a “seção hidráulica”,<sup>58</sup> todas dedicadas aos trabalhos de arquitetura civil e militar. Especificamente, as oficinas da diretoria atuavam na construção e no reparo de edifícios, cais, diques e outras instalações do arsenal e da área portuária que o circundava.

O “pessoal das oficinas” envolvia outros empregados que desempenhavam importante papel no que concerne à dinâmica das relações de trabalho. Os apontadores, sob supervisão dos diretores, verificavam “diariamente” o ponto após a “hora da entrada do trabalho”, além de efetuar o pagamento, o livro de matrícula e as férias de operários, mestres, contramestres e mandadores. Os regulamentos de 1860 e 1874 dispunham sobre o controle do trabalho por meio da anotação do ponto, delimitando a realização dessa tarefa em horário fixado pelo inspetor do arsenal, obedecendo “as estações do ano, e de forma tal que eles [os operários] trabalhem diariamente, nunca menos de nove horas no inverno e dez no verão, podendo haver trabalho de noite nos casos de grande urgência”. O escrivão, por sua vez, escriturava a receita e despesa das oficinas para as quais fossem designados. Eles tinham como principal tarefa registrar o material utilizado, especificar sua qualidade e discriminar os

---

<sup>58</sup> Pelo que demonstram os mapas de pessoal artístico de 1879, 1880 e 1883, a diretoria de obras civis e militares passou contar com a seção hidráulica. Os mapas encontram-se nos maços XM 738, XM 698 e XM 387. Tudo na Sub-Série Ministro-Secretaria de Estado, Série Marinha, Arquivo Nacional. (Doravante: Documento, Maço, SSM-SE, SM, AN).

custos das obras feitas nas oficinas. Já os escreventes efetuavam a escrituração do ponto e das correspondências oficiais, arquivando toda e qualquer informação que lhes fosse remetida pelos mestres das oficinas, tais como o nome, a naturalidade, a nacionalidade, a idade e a habilitação dos operários das oficinas.

As oficinas reuniam mestres, contramestres, mandadores, operários, serviçais e aprendizes, cada um ocupando lugar específico na hierarquia das oficinas; algumas chegavam a possuir nove classes de operários da mesma profissão. Além do conhecimento dos segredos dos ofícios, as três primeiras categorias deviam saber ler, escrever e contar para tornar-se membro da mestrança das oficinas dos arsenais. Uma de suas atribuições consistia em auxiliar o apontador na marcação do ponto dos operários, garantir “sossego, boa ordem, disciplina e aplicação ao trabalho” nas oficinas e responder pelas ferramentas que recebessem para tocar obras novas e concertos. Mestres, contramestres e mandadores também se encarregavam de distribuir os menores aprendizes entre os mais hábeis operários para que fossem instruídos em ofícios, de fiscalizar diariamente os trabalhos executados nas oficinas, de cuidar do asseio, da abertura e do fechamento das oficinas.

Havia um quadro de operários efetivos para os serviços ordinários dos arsenais, que somente poderia ser excedido com a contratação de extranumerários, de acordo com a demanda exigida pelo serviço. Nenhum desses trabalhadores podia ser aceito como efetivo sem, antes, obrigatoriamente, servir ao Estado por um período de pelo menos três anos. Aquele que desejasse não continuar no serviço após o referido período podia declarar com um mês de antecedência. Para ser admitido como operário ou servente nas oficinas dos arsenais, o candidato deveria gozar de “boa saúde”, “robustez” física e habilidade suficiente para ser nomeado para alguma classe das oficinas. Era preferida a admissão de nacionais, dos filhos dos operários do arsenal e daqueles que tivessem tido alguma ocupação em repartições da Marinha, em instâncias ou obras a cargo do Estado. À categoria de serventes só podiam ser admitidos trabalhadores livres de 18 a 45 anos de idade, que fossem dotados de robustez física. Antes de serem admitidos, operários e serventes deviam passar por exame médico, a cargo do cirurgião do estabelecimento, para comprovar sua sanidade mental, e, em seguida, ter suas habilidades profissionais comprovadas pelo ajudante da inspeção, pelo diretor e pelo mestre da oficina. De posse das informações, o inspetor decidiria sobre a admissão ao quadro de efetivos.

A coexistência de ocupações manuais diversas revela a complexidade da organização do trabalho numa das maiores manufaturas administradas pelo Estado entre o Segundo Reinado e o início da Primeira República. O núcleo produtivo do arsenal do Rio de Janeiro, bem como a racionalização do conjunto desse espaço, estruturou-se ao longo do tempo em torno de uma acentuada divisão do trabalho, ordenada segundo a natureza das atividades de fabrico, montagem, reparo e manutenção de embarcações de guerra e de uma linguagem própria do meio militar naval. Entretanto, se os regulamentos permitiram descrever tais aspectos com alguma precisão, eles pouco dizem sobre perguntas cruciais a uma abordagem de história do trabalho. Saber até que ponto os arranjos de trabalho e modos de funcionamento documentados nesses textos foram, de fato, realizados, e questionar quais os limites inerentes à sua aplicação prática, não só constituem um caminho necessário à análise, como estão longe de supor respostas prontas. Ao dimensioná-las em função das práticas dos sujeitos que experimentaram determinadas relações de trabalho naquele complexo naval, busca-se reconstituir suas ações e percepções e o que elas dizem sobre a lógica própria do arsenal da capital.

*“Fiscalização, polícia e disciplina”*

O arsenal localizava-se entre a Ilha das Cobras e a porção continental compreendida entre os arredores do morro de São Bento e a praia dos mineiros, em áreas abrangidas pelas freguesias de Santa Rita e Candelária, duas das principais regiões do centro mercantil, urbano e portuário da cidade. De um lado a outro, havia oficinas mecânicas e artesanais, o Quartel General, armazéns, repartições administrativas, depósitos de carvão, enfermaria, Hospital da Marinha, asilo de inválidos, diques, navios-escola, etc. Trata-se de um espaço no qual circulavam marinheiros, oficiais, praças, operários de oficinas, menores aprendizes, empregados e artífices militares, fossem estrangeiros, cativos, africanos livres, escravos da nação, negros libertos e nacionais livres. Esses sujeitos compartilhavam experiências, ideias e visões de mundo as mais diversas, transformando o arsenal em um complexo naval bastante dinâmico. A planta a seguir demonstra parte da área continental e do conjunto da ilha das Cobras. Por esse registro topográfico, é possível observar o espaço físico do arsenal e suas diversas instalações.



**Figura II** – Planta n.º 1 indicando o estado actual do Arsenal de Marinha e do porto do Rio de Janeiro por Henry Law, 1858. Rio de Janeiro: Ed. Rensburg, 1858.

**Fonte:** Divisão de Cartografia, Biblioteca Nacional. Localização: ARC. 034, 02, 038.

**Obs:** Os números destacados em vermelho foram obtidos a partir do cruzamento da planta elaborada por Law com a planta desenhada pelo engenheiro francês Paul Taulois em 1847, reproduzida por Juvenal Greenhalgh no segundo volume de *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História* (cf. referência completa da obra na primeira nota deste capítulo), precisamente entre as páginas 56-57 e 68-69. Algumas instalações indicadas na planta de Taulois foram eliminadas de modo a facilitar a visualização dos dados indicados no mapa. Preservou-se na sequência de 1 a 56 apenas aquelas consideradas mais importantes. Assim, chegamos à legenda seguinte:

Parte continental: 1) Trapiche; 2) Armazéns de depósito; 3) Oficinas mecânicas; 4) Novas oficinas para torneiros e poleceiros; 5) Oficina de fundição; 6) Máquina a vapor; 7) Tanques d'água para máquinas; 8) Oficina de ferreiros; 9) Depósito de cal de tijolos; 10) Oficina de modeladores; 11) Oficina de latoeiros; 12) Oficina de correeiros e bandeireiros; 13) Carreira; 14) Estaleiros em construção e moradias; 15) Latrinas; 16) Convento de São Bento; 17) Casa de desenho e Capitania do Porto; 18) Oficina de pintores; 19) Entrada do arsenal; 20) Inspeção e moradia do inspetor; 21) Estaleiro e moradia; 22) Estaleiro e moradia; 23) Casa de risco e oficina de carpinteiros; 24) Casa das velas; 25) Caixa d'água; 26) Edifício em construção; 27) Quartel dos marinheiros dos escaleres.

Parte insular: 28) Depósito de carvão; 29) Ferraria; 30) Dique em construção (dique imperial); 31) Telheiro para madeira; 32) Serraria a vapor; 33) Telheiro dos canteiros; 34) Inspeção das cobras; 35) Botica; 36) Moradia; 37) Armazéns de madeira; 38) Armazéns em construção; 39) Depósito de artilharia; 40) Guindaste; 41) Laboratório; 42) Moradias; 43) Quartel do encarregado do laboratório; 44) Laboratório; 45) Quartel dos soldados do laboratório; 46) Paiol de pólvora; 47) Enfermarias; 48) Moradias; 49) Cozinha; 50) Portão da fortaleza; 51) Botica; 52) Casa do comandante; 53) Capela; 54) Moradia; 55) Secretaria do Hospital; 56) Moradia.

Em janeiro de 1866, o Chefe de Divisão e Inspetor do arsenal da Corte, Jesuino Lamego Costa, enviou um relatório ao ministro da Marinha e presidente do Conselho Naval, Francisco de Paula da Silveira Lobo, detalhando as atividades realizadas naquele estabelecimento. No documento, Lamego Costa destacava as “providências e melhoramentos”

que considerava “indispensáveis ao aperfeiçoamento do sistema orgânico” dos arsenais, do qual decorriam “todos os defeitos e irregularidades que se notam na administração”. A preocupação do inspetor consistia, exatamente, em tentar assegurar “a boa organização, polícia, fiscalização e cumprimento dos deveres a cargo do estabelecimento”, uma “praça pública” que abrigava diferentes repartições da Armada. Para o inspetor, era conveniente que fossem excluídas do arsenal as “diversas estações que lhe estão encravadas”, medida sem a qual acreditava não ser possível estabelecer

boa ordem e polícia e conseqüentemente a fiscalização tão precisa em um estabelecimento desta ordem [...] onde há um movimento contínuo de indivíduos alheios ao arsenal, que durante o dia transitam sob o pretexto de tratarem de negócios em outras repartições; portanto, julgo de toda conveniência a remoção dessas repartições para fora do recinto do arsenal, e assim haverá muito maior moralidade, maior polícia, e, como já disse, fiscalização maior.<sup>59</sup>

As tarefas da inspeção, segundo os regulamentos, passavam em grande medida pela “fiscalização, polícia e disciplina” de todos os envolvidos nas atividades dos arsenais, incluindo empregados civis, artífices militares e operários das oficinas. Na visão de Lamego Costa, aprimorar o “sistema orgânico”, ou, os modos de administração do arsenal, consistia em adotar mecanismos capazes de contornar os “defeitos e irregularidades” do decreto 2.583 de 1860. Essencialmente, o relatório do inspetor explicitava a dificuldade em assegurar uma “fiscalização tão precisa” em um amplo espaço de trabalho, caracterizado por uma numerosa mão de obra envolvida em diversas ocupações. A ideia de impor maior fiscalização à rotina de trabalho constituía parte da lógica de organização do trabalho nos arsenais. Mais exatamente, tratava-se de conter o “movimento contínuo de indivíduos alheios ao arsenal, mantendo a “ordem” social através da “polícia” dos trabalhadores, para, assim, moralizar o comportamento e os costumes nas dependências do arsenal.

O trânsito de autoridades militares, de sujeitos tidos como “alheios” às atividades do arsenal da Corte e de uma expressiva força de trabalho que chegava perto de “dois mil operários”<sup>60</sup> representava, na prática, um obstáculo às tentativas de impor “fiscalização tão precisa” à rotina de trabalho no complexo naval. Lamego Costa destacava, ainda, que o avultado contingente de mão de obra ocasionava dificuldades em reunir e descrever

<sup>59</sup> Relatório da Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte, 26 de janeiro de 1866. XM 378, SSM-SE, SM, AN.

<sup>60</sup> Idem. Ibidem.

“detalhadamente em um sucinto relatório os inúmeros artefatos, concertos de tantos e tão diversas naturezas que se executam nas diferentes oficinas”, tarefa que estava “acima da concepção humana”.<sup>61</sup>

A necessidade de aprimorar os regulamentos dos arsenais significava adotar formas consideradas eficazes de controle do tempo, do espaço e da disciplina de trabalho. Ao apontar “defeitos e irregularidades” no regulamento de 1860, Lamago Costa expôs sua visão a respeito das dificuldades em se instituir uma fiscalização eficiente no arsenal do Rio. O mesmo se pode observar no relatório do ministro da Marinha, Francisco Xavier Paes Barreto, que dizia que o regulamento decretado em 1860 buscava “preencher lacunas” e corrigir os “muitos defeitos das disposições que se achavam em vigor”. Já em 1873, o ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, após sondar o Conselho de Estado e os “homens práticos”, afirmava que, “com o decorrer do tempo, a boa execução de uma lei faz sentir a necessidade de alterações filhas do predomínio de ideias e circunstâncias, as quais não podem deixar de ser atendidas”. Embora não pretendesse “alterar essencialmente o sistema seguido e [as] disposições fundamentais” do regulamento de 1860, Ribeiro da Luz mencionava a necessidade de um “sistema claro e preciso de escrituração e contabilidade” dos materiais utilizados nos serviços de bordo e de terra, e de atender “as conveniências da fiscalização” do regime (e da rotina) de trabalho nas oficinas, mediante “verificação de presença e efetiva prestação de serviço dos operários”. O ministro referia-se, evidentemente, ao regulamento que seria sancionado em 1874 e reorganizaria os arsenais régios pela segunda vez.

A atenção à complexidade desse quadro torna-se fundamental. Os textos dos regulamentos oferecem pistas sobre mecanismos de controle e os agentes responsáveis por executá-los. Inspetores, porteiros, diretores de oficinas e seus respectivos ajudantes, incluindo, apontadores e escreventes, dividiam entre si a tarefa de exercer o controle sobre o conjunto das relações de trabalho na manufatura naval. As maneiras pelas quais essa autoridade foi exercida abrangiam o controle do tempo de trabalho (fosse pela obrigatoriedade de comparecer diariamente ao ponto ou pela vigilância do movimento de entrada e saída das dependências do arsenal), a aplicação de multas, castigos, perda de vencimentos, suspensão e o banimento de empregados e operários de seus respectivos postos de trabalho.

---

<sup>61</sup> Relatório da Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte, 26 de janeiro de 1866. XM 378, SSM-SE, SM, AN.

“Vigiar e fazer vigiar...”

Embora os regulamentos pretendessem normatizar atitudes, movimentos e as ações dos sujeitos envolvidos nas tarefas diárias dos arsenais da Corte e das províncias, era sobre os operários das oficinas, o extrato subalterno da força de trabalho mais numeroso e diversificado em termos socioprofissionais, que recaíam as disposições mais rígidas. A vigilância sobre seus movimentos no local de trabalho estava inscrita nos três regulamentos, particularmente nos itens “Polícia do Arsenal” e “Disciplina Geral”. O porteiro (responsável pelo controle da saída e entrada de objetos e pessoas), os praças do Batalhão Naval, do Exército ou das Companhias de Artífices (dedicadas ao patrulhamento militar) e os guardas de polícia (que cuidavam da “ronda diária e noturna” e auxiliavam o porteiro nos seus afazeres) atuavam no sentido de manter a ordem social e a segurança dos arsenais. O porteiro e os guardas de polícia não poderiam “consentir” com a saída de nenhum operário durante as “horas de serviço”, sem prévia autorização do diretor das oficinas ou do ajudante da inspeção. Subordinado ao vice-inspetor, a quem deveria “tomar parte de tudo quanto ocorrer de notável durante o dia”, o porteiro, em especial, cuidava, ainda, de acompanhar, juntamente com soldados designados pelo comandante responsável pela guarda do arsenal, a entrada e a saída dos operários das oficinas.

O papel desses agentes era, portanto, “Vigiar e fazer vigiar, por si e pela guarda respectiva, para impedir que os operários levem objetos pertencentes ao Arsenal”, antes de “fechar as portas [...] ao toque de recolher”. Mais do que isso, o exercício da vigilância se baseava na lógica de suspeição. Afinal, se viesse a “desconfiar que algum operário” estivesse a transportar qualquer “objeto oculto”, o porteiro, por exemplo, teria permissão para “retê-lo e revistá-lo imediatamente ou depois da saída dos operários” e, ao confirmar a suspeita, seria necessário “dar parte ao Ajudante da Inspeção, *para proceder como convier* a respeito do indivíduo e do gênero extraviado”.<sup>62</sup> Assim, os próprios regulamentos abriam a possibilidade do uso de várias formas de coerção sobre a força de trabalho.

Vejamos alguns casos. Em 1883, um ofício da inspeção do arsenal da Corte remeteu ao ministro da Marinha o caso do operário da 6ª classe da oficina de fundidores, Manoel Francisco. Este havia sido “apanhado [...] carregando um pedaço de bronze quando,

<sup>62</sup> O parágrafo nove dos artigos 151, 191 e 299, inscritos, respectivamente, nos regulamentos de 1860, 1874 e 1890, apresentam algumas mudanças na redação. Entretanto, o sentido permanece o mesmo nos três casos. Itálico meu.

ao findar o trabalho, saía [do] portão d'este estabelecimento".<sup>63</sup> De acordo com o documento da inspeção, o operário seria "eliminado" do quadro da oficina de fundidores por ter sido pego carregando o pedaço de metal. A "falta" cometida por Manoel poderia revista e sua readmissão aos serviços da oficina poderia ser aceita pelo inspetor, caso conseguisse "provar com documentos" que labutava no arsenal há 20 anos.<sup>64</sup>

Também em 1883, dessa vez envolvendo um operário da oficina de carapinas, chamou a atenção das autoridades. José Francisco do Nascimento havia sido despedido, segundo um comunicado de João Candido Brasil, então diretor das construções navais, ao Barão de Ivinhema, conselheiro de Guerra, vice-almirante e inspetor do arsenal do Rio. Candido Brasil afirmava que José Francisco fora "encontrado ao sair do portão com pequeno frasco contendo verniz". Apesar disso, ressaltava o diretor, o "ex-operário [...] foi sempre de bom comportamento e assíduo e esta diretoria só pode atribuir o fato que deu lugar à sua eliminação a uma inadvertência". Por fim, admitia que o operário estava no caso de ser "readmitido do [sic] serviço" tão logo houvesse "vaga".<sup>65</sup>

Ao deixarem os trabalhos no arsenal em algum momento do ano de 1868, Manoel Ferreira da Costa e Manoel Ferreira Aleixo reclamaram ao diretor das construções navais a posse dos "bancos em que trabalhavam" na oficina de carapinas. O pedido foi prontamente negado pelo 1º construtor e diretor de construções navais, Napoleão João Baptista Level, que, ao reportar o pedido dos carapinas ao inspetor Jesuino Lamego Costa, alegava que os "bancos" tinham sido feitos no arsenal e, portanto, eram "propriedade do estabelecimento". Para o diretor, o regulamento decretado em 1860 vetava a possibilidade de os "bancos" ou qualquer outro artefato pertencente ao arsenal serem retirados pelos operários das dependências do estabelecimento.

O episódio, entretanto, parece ter tido outros desdobramentos. Napoleão Level remeteu ofício ao inspetor do arsenal comunicando que "os mesmos bancos" estavam "sem parafusos" e, provavelmente, foram localizados "debaixo do seleiro" onde estiveram "dois sujeitos que se julga serem os citados carapinas". O diretor parecia levantar ao inspetor a suspeita de que os carapinas, diante da recusa de seu pedido, teriam deixado os bancos sem

---

<sup>63</sup> Ofício do inspetor do Arsenal de Marinha da Corte ao Conselheiro e Ministro da Marinha. Maço XM 608, SSM-SE, SM, AN. Sublinhado no original.

<sup>64</sup> Idem.

<sup>65</sup> Livro nº. 9445: Ofícios da Diretoria de Construções Navais, fl. s/ nº. Divisão de Documentos Escritos, Arquivo da Marinha, Departamento do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. (Doravante: DDE, AM, DPHDM).

parafusos, possivelmente para facilitar o transporte do objeto. Outro elemento que parece ter alimentado a suspeita do diretor dizia respeito ao fato de os artesãos trabalharem em uma marcenaria situada à Rua São José, nº 11, nos arredores do Paço imperial e da Rua Direita, nas imediações da freguesia da Candelária. Para Level, Manoel Ferreira (morador da Pedra do Sol, nº 33, nos arredores do Largo da Prainha e do Cais do Valongo) e Manoel Pereira (residente à Rua de Catumby Grande, nº 32, nas cercanias dos bairros proletários da Cidade Nova e Catumbi),<sup>66</sup> desejavam levar os “bancos” do arsenal para fins particulares, provavelmente para uso na marcenaria onde exerciam sua profissão, contrariando, assim, os códigos normativos que governavam as relações de trabalho nos arsenais régios. Pode-se, também, levantar a hipótese de que os operários tenham se apropriado dos “bancos” necessários à prática de seu ofício no arsenal. Nessa chave, desparafusá-los pode ter sido uma resposta à recusa do diretor em deixar que eles levassem os bancos para fora da oficina onde trabalhavam, uma vez que os mesmos eram considerados “propriedade” do estabelecimento naval.

Esses casos permitem supor que havia uma suspeita permanente em relação à possibilidade de os operários surrupiarem ferramentas, pranchas de madeira, objetos metálicos ou quaisquer artefatos que pertencessem ao arsenal. Tal como na formação da disciplina industrial nas manufaturas e fábricas da França Oitocentista analisadas por Michelle Perrot,<sup>67</sup> vigilância e visibilidade constituíam o nexos das práticas disciplinares investidas contra a força de trabalho dos estabelecimentos de construção e reparo naval da Marinha de Guerra brasileira. Em outros termos, buscava-se conter o uso e a apropriação de ferramentas e matérias-primas pelos trabalhadores. Estes, por sua vez, atribuíam significados diversos às suas próprias ações. Inspirado na noção thompsoniana de economia moral, Peter Linebaugh descreve a prática dos trabalhadores de furtarem madeiras que iam para os estaleiros da Armada britânica e para os serviços de carga e descarga de navios, destacando que “O que eles não recebiam, tomavam e quase sempre o faziam em nome do costume. Tal era o problema qualitativo: as relações de produção. No descarregamento dos navios, chamavam-se de refugos. Na construção naval, denominavam-se lascas”.<sup>68</sup>

<sup>66</sup> Livro nº. 9432: Ofícios da Diretoria de Construções Navais, fl. 7. DDE, AM, DPHDM.

<sup>67</sup> Michelle Perrot, “As três eras da disciplina industrial na França do século XIX”, in Michelle Perrot, *Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros*, São Paulo: Paz e Terra, 1988 (Coleção Oficinas da História), pp. 56-57 e p. 66.

<sup>68</sup> Peter Linebaugh, “Crime e industrialização na Grã-Bretanha no século XVIII”, in Paulo Sérgio Pinheiro (org.), *Crime, violência e poder*, São Paulo: Brasiliense, 1983, p. 129. O historiador James M. Haas afirma

Mas havia situações em que outras formas de coerção foram aplicadas. Em 13 de janeiro de 1874, o mestre da oficina de calafates José Francisco de Sá remeteu um ofício a Trajano Augusto de Carvalho, 1º construtor e diretor das construções navais. O requerente reportou a queixa de Antonio Cardozo a respeito de uma rixa que tivera com Domingo Libano da Conceição. Ambos pertenciam à oficina de calafates, o primeiro ocupando a posição de mandador e o segundo atuando como operário da 6ª classe. Segundo o mestre Francisco de Sá, o mandador havia sido “desacatado” por Domingo Libano, pelo fato de este ter recusado a “embarcar”, junto com seus companheiros, “um barril de alcatrão”<sup>69</sup> até o local onde estavam sendo construídos o brigue *Barca Itamaracá* e o bombardeiro *Pedro Affonso*. O episódio parecia não ser novidade, pois, como Antonio Cardozo declarava, o Domingo havia faltado com “respeito” a ele e a outros mandadores em diferentes ocasiões, “sendo já por algumas vezes castigado com multas e prisão”. Ao final, o mestre da oficina de calafates solicitou ao diretor Trajano de Carvalho que o caso fosse levado ao inspetor do arsenal, a fim de que fossem tomadas “providências” para evitar a repetição de tais fatos.<sup>70</sup>

Em 15 de janeiro, o caso foi levado ao Barão de Angra, membro do Conselho de Guerra e inspetor do arsenal da capital. Em seu ofício, o diretor assim narrou a contenda entre os operários da oficina de calafates:

Passo as mãos de V. Ex<sup>a</sup>. a inclusa parte que me dirigiu o mestre da oficina de calafates representando contra o operário da 6ª classe do quadro da mesma oficina Domingo Libano da Conceição, que faltou com respeito ao mandador Antonio Cardozo, em ocasião de trabalho; vou por isso rogar a V. Ex<sup>a</sup>. *se digne expedir suas ordens a fim de que seja ele castigado*; significando mais a V. Ex<sup>a</sup> que *o referido operário é bastante insubordinado, não deixando porém de ser trabalhador e assíduo*.<sup>71</sup>

---

que os *dockyards*, como eram chamados os estaleiros reais britânicos, raramente eram inspecionados pela administração naval. A partir de 1749, tornaram-se frequentes as visitas de autoridades da oficialidade naval com vistas a garantir a disciplina da mão de obra e a eficiência dos trabalhos executados. As vistas também buscavam pôr fim a costumes enraizados na memória dos trabalhadores dos estaleiros, a exemplo da prática que compartilhavam de levar pedaços e pranchas de madeira para casa a fim de utilizá-las como combustível. Cf. “The Royal Dockyards: The Earliest Visitations and Reform, 1749-1778”, *The Historical Journal*, vol. 13, nº. 2, (Jun., 1970), pp. 193-197.

<sup>69</sup> Alcatrão é substância líquida, inflamável, “composta de pez, sebo, resina e azeite que se dá nos cabos fixos a fim de os preservar da umidade”. Cf. Barão de Angra, *Diccionario Maritimo Brasileiro*, organizado por Comissão nomeada pelo Governo Imperial, sendo ministro da Marinha o conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo, Rio de Janeiro: Typographia e Lithographia do Imperial Instituto Artistico, 1877, p. 10.

<sup>70</sup> Livro nº 9438: Officios da Diretoria de Construções Navais, fl. 6. DDE, AM, DPHDM.

<sup>71</sup> Idem. (Itálico meu).

Embora fosse considerado um “trabalhador assíduo”, Domingo Libano da Conceição era considerado um “operário bastante insubordinado” porque relutante em se portar e aceitar sua condição de dominado. Na condição de “insubordinado”, o operário calafate estava sujeito a multas, prisões, castigos e outras sanções previstas nos regulamentos dos arsenais da Armada Oitocentista. Ao rejeitar cumprir uma tarefa que lhe fora atribuída e ainda desacatar o mandador da oficina de calafates, Domingo Libano terminou por receber uma multa de 15% de seus vencimentos,<sup>72</sup> conforme parece indicar a resposta do Barão de Angra, anotada no canto esquerdo do ofício remetido pelo diretor das construções navais.

Outro episódio envolvendo rixa entre operários ocorreu em fins da década de 1860. Napoleão Level remeteu ofício a Lamego Costa em janeiro de 1867, no qual detalhava uma queixa que lhe fora expedida pelo comandante da Companhia de Artífices Militares. O diretor relatava que o comandante estava “representando contra o operário da serraria a vapor José Agostinho por ter castigado com uma correia o artífice Antonio José da Silva”. Ao tomar conhecimento do episódio, Level optou pela demissão do operário ao tomar conhecimento do que poderia ter sido o real motivo da querela entre José Agostinho e o artífice militar:

[...] indo à serraria e aí sindicando minuciosamente o fato ocorrido, soube que o artífice não só recusara a fazer o serviço que lhe tinha sido determinado, mas ainda que *insultara ao operário menoscabando da sua cor e dizendo que não o considerava suficiente para lhe dar ordens*, ao que o operário respondeu dando-lhe com uma correia, porque o artífice lançou mão de um sarrafo e o ameaçou. A vista do que acabo de expor a V. Ex<sup>a</sup>. entendi não dever despedir o operário e sim repreendê-lo e mandá-lo multar, entretanto V. Ex<sup>a</sup>. resolverá como melhor entender.<sup>73</sup>

As versões sobre os motivos da contenda dão a ver elementos das tensões sociais vivenciadas no arsenal e no mundo do trabalho Oitocentista. A atitude do artífice militar em relação ao operário configura uma situação de ofensa racial. Antonio José da Silva menosprezou José Agostinho e o lugar por ele ocupado nos trabalhos da serraria, serviço que requeria certa habilidade no manuseio do vapor para cortar tábuas e pranchas de madeira. Ao

<sup>72</sup> Se observarmos o livro de ponto dos calafates do mês de janeiro de 1879, por exemplo, um operário classificado na 6<sup>a</sup> classe dessa oficina recebia, diariamente, um jornal de 1\$000 mil-réis, mais \$500 réis de gratificação. Supondo que esse valor não fosse muito diferente do que era pago em 1874, 15% de multa sobre esses vencimentos corresponderia, respectivamente, a um desconto de \$150 e \$75 réis. Cf. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Fundo Série Marinha, Sub-Série Contadoria (IM): Livro 2079: Ponto dos Operários que trabalharam na oficina de calafates durante o mês de Janeiro de 1879.

<sup>73</sup> Livro n.º. 9431: Ofícios da Diretoria de Construções Navais, fl. 1. DDE, AM, DPHDM. Itálico meu.

referir-se à cor do operário, o artífice militar justificou para ele e para si mesmo o motivo pelo qual se recusara a executar a tarefa que lhe fora designada. Insatisfeito com a reação do artífice, que também ameaçou dar um sarrafo em José Agostinho, o operário da serraria revidou “dando-lhe com uma correia”.

Antes de tomar conhecimento do que lhe pareceu condizer com o real motivo da querela entre esses sujeitos, o diretor das construções navais mandou “fazer um bilhete” a fim de formalizar o desligamento de José Agostinho da serraria a vapor. Entretanto, “Sindicando minuciosamente o fato ocorrido”, Level mudou de opinião e para evitar demitir o operário apresentou ao inspetor uma punição alternativa, qual seja, a de “repreendê-lo e mandá-lo multar”, ao invés de destituí-lo do local de trabalho. A solução estava em acordo com os termos do regulamento de 1860, inscrevendo a possibilidade do uso de algum tipo de violência física ou verbal como forma de acoimar José Agostinho pela confusão em que se metera.

A sanção aplicada ao operário da serraria a vapor estava prevista no item “Disciplina Geral” dos regulamentos de 1860 e 1874,<sup>74</sup> que abrangia empregados e operários de oficinas. Os parágrafos do artigo 190 do regulamento de 1860,<sup>75</sup> por exemplo, demonstram os tipos de pena e a prerrogativa do inspetor em sua aplicação:

§1º. *Advertir ou repreender e multar* na perda de um até vinte por cento dos vencimentos de um mês aos Mestres, Contramestres e Mandadores.

§2º. *Multar a qualquer operário* na perda de um até quinze por cento dos vencimentos de um mês, e *despedir do serviço do Arsenal* os que não contarem mais de vinte anos de serviço, nem pertencerem às Companhias de Artífices.

§3º. *Prender os Artífices e Aprendizizes Artífices* por tempo não maior de quinze dias, *sendo o preso obrigado ao trabalho ordinário e extraordinário* que tocar aos da sua classe, sem outro vencimento mais que a ração necessária para o seu sustento.

<sup>74</sup> No regulamento de 1890, “Disciplina Geral” foi substituído por “Penas Disciplinares”, referindo-se apenas aos empregados civis.

<sup>75</sup> Os parágrafos citados correspondem ao artigo 128 do regulamento de 1874. Há algumas alterações na redação dos parágrafos. Convém, aqui, especificar (vide trechos em itálico), os momentos em que ocorrem essas alterações de modo que possam ser comparadas com o disposto no artigo 190: §1º. *Advertir ou repreender, e multar na perda da gratificação* de um até vinte dias aos Mestres, Contramestres e Mandadores; §2º. *Multar a qualquer operário na perda da gratificação de um até oito dias* e despedir do Arsenal os extranumerários; §3º. *Prender os Artífices Militares e Aprendizizes Artífices até quinze dias*, sendo o preso obrigado ao trabalho ordinário e extraordinário que tocar aos da sua classe, sem outro vencimento mais que a *ração estabelecida* para o seu sustento; §4º. *Compelir ao cumprimento de seus deveres, por meio de prisão, que não exceder de oito dias, o operário efetivo e o extranumerário, quando deixe de comparecer ao Arsenal, por mais de 30 dias, sem licença concedida pelo Ministro, ou sem motivo justificado.* (Itálico meu).

§4º. *Compelir por meio de prisão, o operário efetivo, ou que esteja obrigado a servir por um tempo ao Estado, quando deixe de comparecer ao Arsenal sem licença, ou pretextando moléstia. (Itálico meu).*

As disposições dos artigos posteriores ao artigo 191 informam um quadro ainda mais rígido, haja vista o conjunto de sanções previstas, especificamente, para os operários das oficinas dos arsenais da Armada. Eles poderiam ser suspensos do exercício de suas atividades por determinado tempo e ainda serem eliminados do quadro de operários efetivos, caso se envolvessem em situações que exigissem “mais severa punição”. Inspetor e ministro poderiam tomar parte na demissão, suspensão ou mesmo “determinar algum outro procedimento legal” sobre os trabalhadores considerados “insubordinados”. Mais do que isso, os limites e constrangimentos sobre o trabalho dos operários ficam ainda mais evidentes:

Art. 192. O Operário que por sua culpa deitar e perder qualquer obra que lhe seja entregue, *será obrigado a pagar o material empregado* na mesma obra, *além da pena disciplinar* em que haja incorrido.

Art. 193. O que for encontrado em trabalhos estranhos ao serviço do Arsenal, ou que não lhe tenham sido distribuídos, indenizará a Fazenda Nacional do prejuízo que assim houver causado, além de qualquer outra pena que lhe seja aplicável.

Art. 194. O que servir-se de ferramenta do Arsenal que não lhe tenha sido entregue pelo respectivo Mestre, *será castigado com a perda de um a três dias de seus vencimentos, e no caso de reincidência sofrerá maior pena*, em conformidade dos artigos antecedentes.

Art. 195. O que sair da oficina, ou do lugar em que estiver trabalhando, sem licença do superior para isso competente, ou exceder a licença que houver obtido, *será corrigido* com a perda da totalidade ou de parte dos vencimentos desse dia.

Art. 196. Os Mestres, Contramestres e Mandadores que facilitarem licenças aos operários seus subordinados para saírem do lugar onde trabalharem, sofrerão o desconto de um a três dias dos respectivos vencimentos, *se o caso não exigir mais severa correção*.

As sanções previstas e os termos da linguagem que lhes dá forma enquadram uma série de situações em que o recurso a diferentes formas de coerção sobre a mão de obra torna-se possibilidade concreta no exercício do controle da rotina das relações de trabalho nos arsenais. Afinal, de que maneira um operário poderia ser repreendido ou simplesmente advertido? Que circunstâncias levariam à demissão e à aplicação de multas? De que maneira seriam corrigidos os operários que por ventura saíssem do local de trabalho sem requerer autorização? De certa maneira, os casos do operário e do mandador da oficina de calafates, os carapinas e o operário da serraria a vapor demonstram como ocorriam essas situações. Em

parte, elas resultam das tensões sociais vivenciadas no local de trabalho, e de suas fricções com os regulamentos e os sujeitos que se encarregavam de aplicá-los e, nesse sentido, dão a ver como as contendas e as relações de poder de forma mais geral eram vistas, percebidas e administradas.

\*\*\*

Tanto os relatórios ministeriais, como relatório da inspeção elaborado por Jesuino Lamego Costa em 1866, e, ainda, os casos envolvendo operários, diretores e inspetores de oficinas, explicitam elementos que permitem reforçar a hipótese de que os regulamentos dos arsenais buscavam, fundamentalmente, organizar o espaço da produção, o tempo e a disciplina de trabalho. Os dispositivos constituíram uma política de trabalho que introduziu um novo formato à estrutura de trabalho dos arsenais, reorganizou-os como espaços produtivos e impôs mecanismos de controle sobre a força de trabalho de suas oficinas. De um lado, trata-se de uma política centrada racionalização de práticas econômicas e sociais que atravessavam o dia a dia dos arsenais da Armada Nacional. De outro, a elaboração e realização dessa política engendrou uma lógica de dominação que pode ser apreendida nas imagens de poder, autoridade e consenso que os regulamentos decretados entre o Império e A República invariavelmente evocam. Tomando emprestado o raciocínio de E. P. Thompson,<sup>76</sup> devemos pensar a realização prática dessa política de trabalho menos como um sintoma da ideologia do progresso que ganhava força no discurso dos agentes da administração naval, e mais como parte de um processo de (re)estruturação de relações de poder vazadas por tensões sociais. Afinal, conforme a adverte Michelle Perrot, “é preciso lembrar que nunca um sistema disciplinar chegou a se realizar plenamente. Feito para triunfar sobre uma resistência, ele suscita imediatamente uma outra. O regulamento sempre é mais ou menos contornado, e sua leitura não pode dar conta da vida cotidiana da fábrica ou da oficina”.<sup>77</sup>

---

<sup>76</sup> E. P. Thompson, “Folclore, antropologia e história social”, in E. P. Thompson, *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*, organizadores: Antonio Luigi Negro e Sérgio Silva, Campinas: Editora da UNICAMP, 2001, p. 262.

<sup>77</sup> Michelle Perrot, op. cit., p. 55.

## Anexos

---

As fotografias a seguir foram extraídas do acervo da *Coleção Gilberto Ferrez* reproduzida na obra *A Marinha por Marc Ferrez*, 1880-1910, Rio de Janeiro: Editora Index, 1986. As páginas estão indicadas na referência que acompanha cada imagem. As datas entre parênteses marcam, respectivamente, o lançamento da embarcação ao mar e o ano que foi dada baixa no serviço naval.



**Figura III** – Corveta *Trajano* (1873-1906), p. 45.



**Figura IV** – Encouraçado *Sete de Setembro* (1874-1893), p. 47.



**Figura V** – Cruzador (depois navio-escola) *Iº de Março* (1881-1917), p. 52.

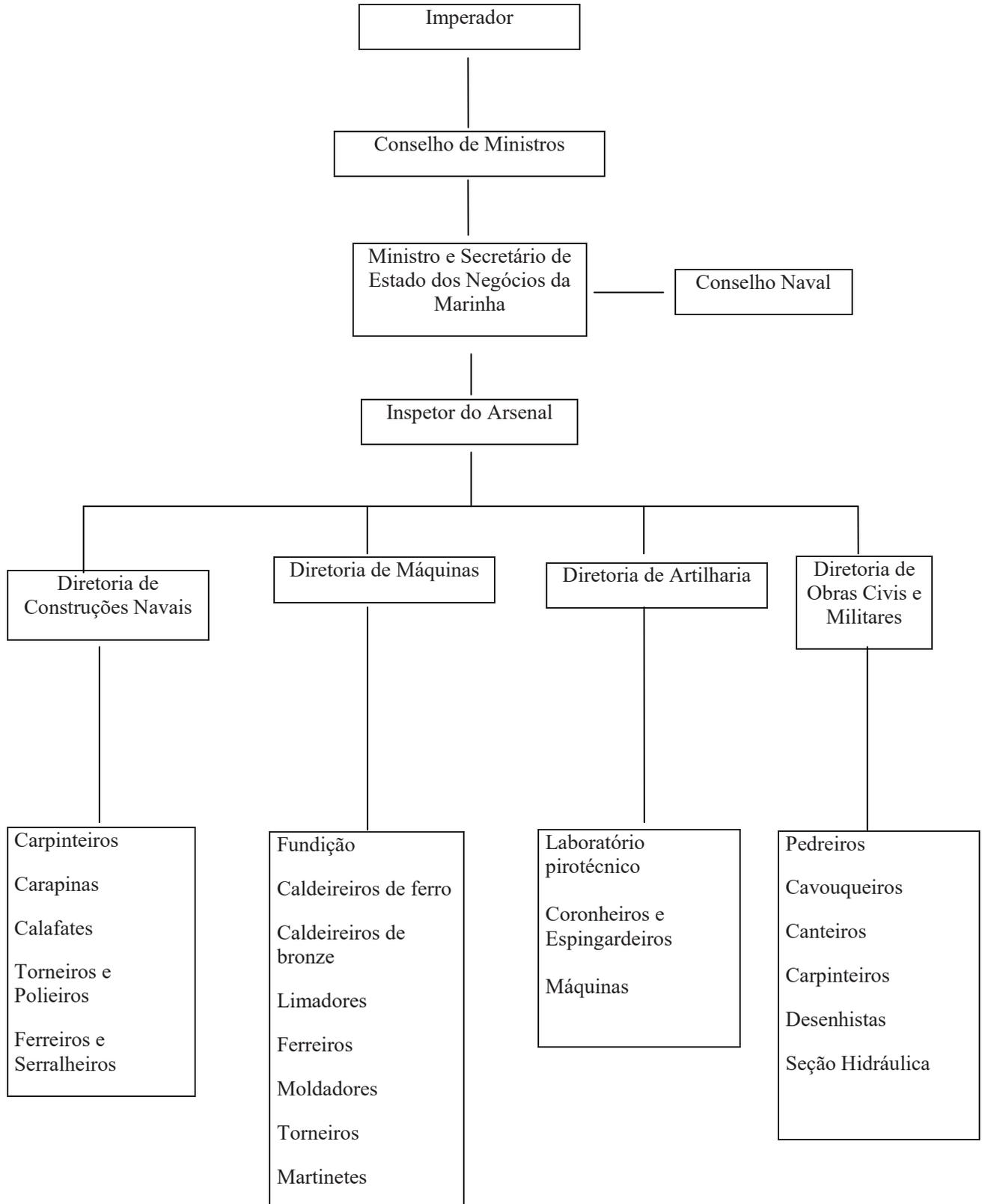


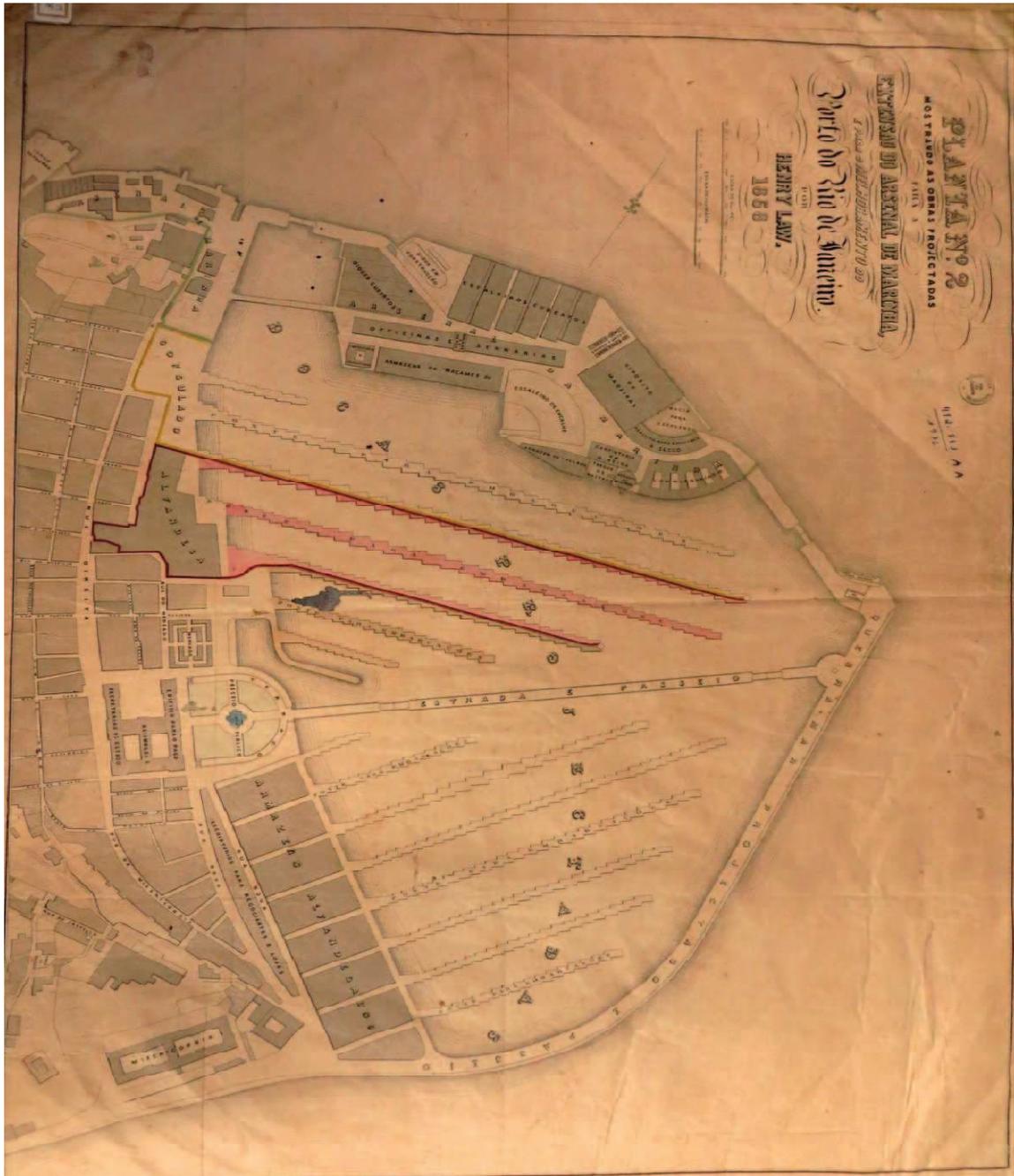
**Figura VI** – Cruzador *Almirante Barroso* (1882-1893), p. 53.



**Figura VII** – Cruzador *Tamandaré* (1890-1915), p. 65.

**Organograma I**  
Estrutura produtiva do Arsenal de Marinha da Corte (1860-1890)





**Figura VIII** – “Planta nº 2 mostrando as obras projectadas para a extensão do Arsenal de Marinha, e para o melhoramento do porto do Rio de Janeiro”. Rio de Janeiro: Lith de Brito & Braga, 1858.

**Fonte:** Divisão de Cartografia, Biblioteca Nacional, Localização: ARC. 021, 10, 016.

## Capítulo 2

---

### O arsenal da Corte e sua força de trabalho

Em janeiro de 1866, o chefe de divisão e inspetor, Jesuino Lamego Costa, descreveu ao ministro da Marinha a situação das diversas instalações reunidas no complexo do arsenal da Corte. Um dos problemas reportados em seu relatório dizia respeito às dificuldades em efetuar a matrícula dos operários. Os escreventes, destacava, eram os responsáveis por executar essa tarefa, mas também cuidavam da escrituração de ferramentas e mais utensílios das oficinas. Para o inspetor, o acúmulo de funções nas mãos dos escreventes dificultava a realização da matrícula, pois, em sua avaliação, “em um estabelecimento como este em que diariamente trabalham perto de dois mil operários seria conveniente conhecer-se a vida artística de cada um”.<sup>1</sup> A percepção de Lamego Costa a respeito da matrícula de numerosa força de trabalho está diretamente associada à organização do conjunto da dinâmica administrativa e laboral dos arsenais régios, materializada nos regulamentos de 1860, 1874 e 1890. Esses dispositivos introduziram mecanismos que permitiram identificar a composição social da estrutura produtiva dos arsenais, a saber, os mapas de pessoal artístico e os livros de ponto.

A concepção, elaboração e uso prático desses instrumentos não era apenas uma forma de a administração naval conhecer a “vida artística” dos operários das oficinas. Eram mecanismos cuja finalidade básica consistia em classificar e ordenar a população trabalhadora

---

<sup>1</sup> Relatório encaminhado pela Secretaria da Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte em 26 de janeiro de 1866 ao Ilm<sup>o</sup> Exm<sup>o</sup> Sr. Conselheiro Francisco de Paula da Silveira Lobo, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Presidente do Conselho Naval. Maço XM 378, Sub-Série Ministro Secretaria de Estado, Série Marinha, Arquivo Nacional.

dos arsenais, discriminando seus ganhos e controlando seus movimentos de entrada e saída do local de trabalho. Mestres de oficinas e apontadores se dividiam na tarefa de tomar o ponto dos operários. Os últimos também prestavam auxílio a mestres, diretores e ajudantes na realização do pagamento dos operários, registrando seus vencimentos em folhas elaboradas por eles próprios para esse fim. Na prática, suas ações terminaram por produzir dados mais seguros sobre a totalidade da força de trabalho dos arsenais. Tomando esses dados como base empírica, o capítulo a seguir volta suas atenções para a pista oferecida pela estimativa do inspetor quanto ao contingente de artesãos e operários que labutavam diariamente no arsenal da Corte. Afinal, qual o tamanho e os traços do perfil social da mão de obra ligada às oficinas do mais importante estaleiro da Marinha no contexto de desmonte da escravidão no Império? Para responder a questão, a análise tenta problematizar a organização social da produção no arsenal da Corte, dimensionando: a hierarquia profissional, a diversidade dos ofícios envolvidos nas oficinas, os ganhos e a diferenciação salarial por categoria.

## **Diversidade e desigualdade**

Nas três últimas décadas, pesquisadores e pesquisadoras ligados ao campo da história do trabalho aprofundaram as críticas à noção da passagem da escravidão ao trabalho livre como paradigma explicativo das relações de trabalho no Brasil Oitocentista.<sup>2</sup> A produção historiográfica tem atravessado fronteiras temáticas, cronológicas e teórico-analíticas, revelando as múltiplas facetas dos mundos do trabalho. Tais investidas desdobram-se em problemas de investigação voltados ao exame das formas de trabalho compulsório, das clivagens raciais, de classe e de gênero e das incertezas relacionadas aos significados práticos da liberdade e da cidadania. Alguns estudos vêm iluminando esses temas enfocando experiências, processos e relações envolvendo livres, libertos e escravos em manufaturas, obras públicas e empreendimentos privados. Embora não sejam universos empíricos

---

<sup>2</sup> Cf. Peter L. Eisenberg, “Escravo e Proletário na História do Brasil”, *Estudos Econômicos*, 13 (1): 55-69, Jan./Abr., 1983; e Sílvia Hunold Lara, “Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil”, *Projeto História*, 16, outubro 1998, pp. 25-38. Algumas obras coletivas publicadas na última década têm revisitado o chamado paradigma da *transição*, buscando ampliar os enfoques a respeito dos mundos do trabalho durante e depois da escravidão. Contribuições originais nessa direção podem ser vistas em Alexandre Fortes [et. al.], *Cruzando fronteiras – novos olhares sobre a história do trabalho*, São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013; Elciene Azevedo, Jefferson Cano, Maria Clementina Pereira Cunha e Sidney Chalhoub (orgs.), *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2009; Douglas Cole Libby e Júnia Ferreira Furtado (orgs.), *Trabalho livre, trabalho escravo: Brasil e Europa, séculos XVIII e XIX*, São Paulo: Annablume, 2006.

inexplorados,<sup>3</sup> o fato é que eles têm recebido novos olhares da historiografia recente. Nessa linha, as teses de Beatriz Mamigonian e de Jorge Prata, por exemplo, dedicam-se à experiência de africanos(as) livres apreendidos(as) durante o tráfico ilegal de escravos. Por ângulos distintos, ambos os autores analisam a ambiguidade da condição jurídica desses sujeitos e como uma parcela deles foi arrematada pelo Estado imperial para servir por 14 anos sob sua tutela em arsenais militares e outros estabelecimentos ligados ao poder central.<sup>4</sup> Um desses espaços foi objeto da pesquisa de mestrado de Alinnie Silvestre. Investigando a Fábrica de Pólvora da Estrela, a historiadora demonstra o lugar ocupado pelos africanos livres e as experiências de exploração compartilhadas com livres e escravos no local de trabalho.<sup>5</sup> A exploração da mão de obra de trabalhadores de condições diversas em empreendimentos públicos também foi investigada por Carlos Eugênio Líbano em um dos capítulos de seu livro sobre a capoeira escrava na primeira metade do século XIX. O autor examinou as experiências de escravos e homens livres pobres detidos pela prática da capoeira e levados para cumprir pena de trabalhos forçados nas obras do dique imperial na ilha das Cobras.<sup>6</sup> Já na esfera do capital privado, vale destacar a pesquisa de Beatriz Momesso sobre a organização do trabalho e o emprego de livres e cativos no estaleiro e fábrica de fundição Ponta d'Areia, propriedade do Barão de Mauá,<sup>7</sup> e o estudo de Robério Souza a respeito das tensões sociais envolvendo trabalhadores cativos, libertos e imigrantes italianos, a maioria sem

<sup>3</sup> Sobre o uso de mão de obra livre e escrava nas manufaturas do Rio de Janeiro da primeira metade do século XIX, cf. Luiz Carlos Soares, "A manufatura na sociedade escravista: o surto manufatureiro no Rio de Janeiro e nas suas circunvizinhanças (1840-1870)", in Frédéric Mauro (dir.), *La préindustrialisation du Brésil: essais sur une économie en transition, 1830-1850 – 1930/1950*, Paris: Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), 1984. É, também, no campo da história econômica e social, que se insere a discussão de Douglas Cole Libby acerca do caráter da economia escravista em Minas Gerais. Cf. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*, São Paulo: Editora Brasiliense, 1988. Análise do emprego de cativos e livres, nacionais e estrangeiros, na siderurgia, no setor têxtil e na mineração aurífera é realizada nos capítulos 3, 4 e 5, respectivamente.

<sup>4</sup> Beatriz Gallotti Mamigonian, *To be a liberated african in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*, PhD Thesis in Philosophy of History, University of Waterloo, Ontario, Canada, 2002, especialmente pp. 106-115; Jorge Luiz de Prata de Sousa, *Africano livre ficando livre: trabalho, cotidiano e luta*, Tese de Doutorado em História Social, São Paulo, FFLCH/USP, 1999, parte II – "Estudos de casos".

<sup>5</sup> Alinnie Silvestre Moreira, *Liberdade tutelada: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela/RJ (c. 1830 – c. 1870)*, Dissertação de Mestrado em História Social, Campinas, IFCH/UNICAMP, 2005.

<sup>6</sup> Carlos Eugênio Líbano Soares, *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)*, 2ª edição revista e ampliada, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2004 (1ª edição 2001), capítulo 4 – "Da presiganga ao Dique: os capoeiras no Arsenal de Marinha".

<sup>7</sup> Beatriz Momesso, *Indústria e trabalho no século XIX: o Estabelecimento de Fundição e Máquinas de Ponta d'Areia*, Dissertação de Mestrado, Niterói, ICHF/UFF, 2007.

especialização, nos canteiros de obras da primeira estrada de ferro baiana concebida em fins da década 1850 por engenheiros e empresários britânicos.<sup>8</sup>

As contribuições acima exemplificam como parte da historiografia vem desvendando a complexidade dos mundos do trabalho no contexto do escravismo a partir do estudo de situações, manufaturas e espaços de trabalho diversos. Mas são essas mesmas contribuições que evidenciam a ausência de investidas mais sistemáticas em relação ao caso particular dos arsenais de Marinha. A história desses estabelecimentos tem sido largamente negligenciada e por ora é difícil supor as razões por detrás desse quadro. Isso porque os arsenais representam um ramo produtivo (a construção naval) cujo lastro na formação socioeconômica do Brasil remonta à experiência colonial.<sup>9</sup> Por outro lado, em sua organização interna, o arsenal sediado no Rio de Janeiro caracterizou-se pelo emprego de numerosa e diversificada mão de obra, aspecto que acompanha sua trajetória histórica desde que foi erguido às margens da Baía de Guanabara em fins do século XVIII. Segundo Juvenal Greenhalgh, as oficinas do estabelecimento eram comandadas por mestres, contramestres e mandadores, estes atuando como encarregados dos primeiros. Os vencimentos dos mestres variavam de 800 a 1 mil réis diários, enquanto os contramestres recebiam quantias entre 700 e 800 réis, quase o dobro do que era pago ao restante dos trabalhadores ligados às oficinas.<sup>10</sup> Na mestrança, empregavam-se “homens brancos e portugueses” que tinham como prática colocar “seus escravos para trabalharem como ajudantes”, dos quais embolsavam os ganhos por eles obtidos,<sup>11</sup> prática que se tentou coibir por volta de 1830.<sup>12</sup> Greenhalgh menciona, ainda, a participação de “escravos da Coroa e toda espécie de presos cumprindo penas ou simplesmente detidos, e que, por vezes, em número de muitas centenas, eram alojados na presiganga, presídio marítimo em que se transformava uma das naus desarmadas que

<sup>8</sup> Robério S. Souza, *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2015, particularmente o capítulo 2 – “Centenas de pessoas de diversas nações”, no qual o autor examina pormenorizadamente a composição social dos trabalhadores engajados no empreendimento capitaneado pela *Bahia and San Francisco Railway Company*.

<sup>9</sup> A título de exemplo, cf. José Roberto do Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*, Edição fac-similada, São Paulo: Editora Hucitec; Campinas: Editora da UNICAMP, 2000, especialmente o capítulo 3 – “Estaleiro colonial”. Do mesmo autor, cf. *Economia colonial*, São Paulo: Editora Perspectiva, 1973, particularmente o capítulo 4 – “História de um navio”. Cf., também, Heitor Ferreira Lima, *História político-econômica e industrial do Brasil*, 2ª edição, atualizada, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976 (Coleção Brasileira). [1ª edição 1970], “Primeira parte – Período colonial”.

<sup>10</sup> Juvenal Greenhalgh, *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro: 1763-1822*, Rio de Janeiro: Editora Â Noite, 1951, pp. 75-77 e p. 96.

<sup>11</sup> Idem, p. 78.

<sup>12</sup> Juvenal Greenhalgh, *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro: 1822-1889*, Rio de Janeiro: IBGE, 1965, p. 183.

necessitavam de grandes espaços”.<sup>13</sup> O autor também destaca que o mapa elaborado pelo inspetor do arsenal em 1815 indica que 125 homens livres labutavam na oficina de calafates, sendo 1 contramestre, 5 mandadores, 30 oficiais, 53 mancebos e 36 aprendizes. Havia outras oficinas, como as de carpinteiros, cordoaria, ferraria, entre outras, que provavelmente agrupavam número aproximado de trabalhadores.<sup>14</sup>

No período posterior à emancipação política do Brasil do jugo colonial português, o uso de larga e diversificada mão de obra permaneceu como traço peculiar à organização do trabalho no arsenal da Corte. A tabela anexa ao relatório do Ministério da Marinha apresentado ao parlamento em 1844, assinada pelo capitão de mar e guerra e inspetor, Antonio Pedro de Carvalho, dá conta de que 23 cativos de particulares trabalhavam como serventes na oficina de pedreiros, recebendo, cada um, 400 réis diários. Entre aqueles discriminados como “artífices sem classes” estavam 41 escravos da nação, 57 presos cumprindo penas de trabalhos forçados e 03 africanos livres. Juntos, esses grupos somam 124 trabalhadores, representando algo em torno de 11,5% dos 1.085 trabalhadores distribuídos entre a mestrança e as classes nas quais se subdividiam as oficinas, conforme a dita tabela.<sup>15</sup> A remuneração das três últimas categorias variava de 80 a 160 réis diários, contrastando com os ganhos marcados aos serventes, mas, sobretudo, com os vencimentos de mestres e contramestres cujas quantias chegavam a ultrapassar a cifra de 2 mil réis diários. Embora gozassem de liberdades jurídicas distintas entre si, trabalhadores sentenciados, africanos livres e escravos da coroa executavam tarefas mais pesadas em oficinas especializadas e recebiam quantias bastante inferiores em relação ao grosso da força de trabalho. Trata-se, grosso modo, de uma desigualdade estrutural que os empurravam para dentro de uma experiência de exploração comum, na qual as fronteiras demarcadas liberdade jurídica tendiam a se diluir. Os dados abaixo ajudam a exemplificar esse quadro:

---

<sup>13</sup> Juvenal Greenhalgh, op. cit., 1965.

<sup>14</sup> Idem, p. 97.

<sup>15</sup> Foram excluídos do cálculo 131 empregados (guardas, remadores, feitores e patrão) ligados a serviços de vigilância e serventes (livres e escravos da nação) envolvidos na operação de embarcações miúdas destinadas ao transporte de víveres, instrumentos de trabalho, pessoal, etc.

**Tabela I\***

Distribuição de escravos da nação, africanos livres e trabalhadores sentenciados por oficina (1844)

Oficinas	Escravos da nação	Africanos livres	Trabalhadores sentenciados
Construção naval	1		
Fundição de ferro	5	1	2
Arquitetura civil e coronheiros	2		2
Fundição de bronze	1		1
Funileiros	7		
Ferreiros e serralheiros	4		
Polieiros e torneiros	2		
Espingardeiros	1		
Aparelho de navios	5		8
Velame	2		
Pedreiros	11	2	6
Canteiros e cavouqueiros			38
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>3</b>	<b>57</b>
<b>Total geral</b>		<b>101</b>	

**Fonte:** *Relatório da Repartição dos Negócios da Marinha, apresentado à Assembléa Geral Legislativa, na 1ª Sessão da 6ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario d'Estado Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti d'Albuquerque*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1845 (1844-2), anexo S3-N6-1. Todos os relatórios consultados e citados estão disponíveis em versão digitalizada em <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>. Acesso janeiro de 2015.

\* Foram consideradas apenas as oficinas onde trabalhavam as categorias indicadas nas colunas verticais, excetuando-se, portanto, as oficinas de cordoaria, espoletas, pirâmides e lanternas, máquinas a vapor, calafates, tanoeiros e galvanização.

A participação desses sujeitos na rotina de trabalho do arsenal também pode ser observada em meados da década de 1850. O levantamento elaborado pelo capitão-tenente e ajudante da inspeção, Bernardo Alves de Moura, atesta a participação de 134 escravos da nação e africanos livres nas oficinas e em outros locais de trabalho, como o Farol de Cabo Frio, o Hospital, a Biblioteca e a Academia de Marinha. Os dados levantados concernem a 1854 e por meio deles é possível notar que essa mão de obra se dividia entre os afazeres da marinhagem, do serviço de iluminação e de limpeza e dos trabalhos na fragata cámbrea, espécie de guindaste flutuante destinado a auxiliar a montagem das embarcações.<sup>16</sup> Pelos dados arrolados na tabela a seguir é possível visualizar com algum grau de detalhamento os locais de trabalho abrigados pelo complexo do arsenal, assim como o número de trabalhadores que abrigavam.

<sup>16</sup> Relação de Africanos livres, Escravos e Escravas da Nação existentes no Arsenal de Marinha da Corte no ano civil de 1854, com declaração dos lugares em que se empregam e alterações que tiveram. Maço XM 728, Sub-Série Ministro Secretaria de Estado, Série Marinha, Arquivo Nacional.

**Tabela II**  
Distribuição de escravos(as) da nação e africanos livres por local de trabalho (1854)

Local de trabalho	Escravos(as) da nação	Africanos Livres	Total
Fragata Cábrea	26	41	67
Funileiro	3	-	3
Construção naval	2	-	2
Hospital da Marinha	4	3	7
Polieiro	1	-	1
Sineiro	1	-	1
Fundição	4	3	7
Foguista	2	-	2
Ferraria	3	1	4
Armazém d'Armação	3	-	3
Correiros	1	-	1
Academia de Marinha	3	-	3
Socorro Naval	3	-	3
Fragata príncipe	3	-	3
Marinheiro	-	-	-
Farol de Cabo Frio	1	-	1
Jardim Botânico	3	-	3
Cordoaria	1	-	1
Huminação do Arsenal	2	1	3
Pintor	1	1	2
Caldeireiro de ferro	-	1	1
Cozinheiro	1	-	1
Fragata Príncipe	3	1	4
Biblioteca da Marinha	-	1	1
Secretaria de Estado	-	1	1
Limpeza do Arsenal	-	2	2
Serviço do Arsenal (escravos)	10	-	-
Serviço da Armação (escravos)	6	-	-
<b>Total</b>	<b>87</b>	<b>56</b>	<b>143</b>

**Fonte:** Relação de Africanos livres, Escravos e Escravas da Nação existentes no Arsenal de Marinha da Corte no ano civil de 1854, com declaração dos lugares em que se empregam e alterações que tiveram. Maço XM 728, Sub-Série Ministro Secretaria de Estado, Série Marinha, Arquivo Nacional. (Doravante: Documento, Maço, SSM-SE, SM, AN). Eliminou-se do cômputo geral três desertados e um falecido, todos indicados como escravos da nação. Afora as escravas da nação arroladas na tabela, na fonte aparecem duas falecidas, uma “cria de 16 anos”, um escravo sexagenário e outro alocado no serviço da cábrea. A relação completa indicando dos nomes desses sujeitos encontra-se na tabela IX do anexo I deste capítulo.

Segundo os dados indicados nas tabelas I e II, nas décadas de 1840 e 1850 africanos livres, escravos da nação, cativos, trabalhadores sentenciados, operários livres, nacionais e estrangeiros, conviviam lado a lado nas oficinas do arsenal e em outros espaços do arsenal não diretamente ligados a atividades de cunho produtivo. Os três primeiros grupos continuaram a ser utilizados como mão de obra, mas ao que tudo indica o grosso desse contingente foi diminuindo de maneira paulatina, especialmente nas oficinas. O mapa elaborado pelo secretário da inspeção em 1862, por exemplo, indica a participação de 37 africanos livres e 25 escravos da nação nos “serviços do Arsenal de Marinha Corte”,<sup>17</sup>

<sup>17</sup> *Relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Decima Primeira Legislatura pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha Joaquim José Ignacio*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1862, (1861), mapa n. 28.

enquanto um ofício redigido pelo diretor de construções navais no ano anterior dá a ver a presença de 15 cativos na oficina de calafates, que, segundo afirmava, se despedidos fossem “difícil” seria substituí-los por “homens livres” que detivessem os saberes de ofício que possuíam.<sup>18</sup> Uma década depois, em pleno contexto da lei do ventre livre, restavam quatro ou cinco escravos trabalhando no arsenal como serventes.<sup>19</sup>

Um dos fatores que ajudam a explicar a redução do número de cativos, africanos livres e escravos da nação nas oficinas mecânicas e artesanais do arsenal é o deslocamento desses trabalhadores para tarefas menos qualificadas e sem relação direta com as mesmas. Há, porém, outros elementos que devem ser levados em conta, a saber, a mortalidade e o envelhecimento desses trabalhadores. É provável, ainda, que o decréscimo esteja associado ao término do tráfico ilegal de africanos, em 1850. De todo modo, refletindo sobre as especificidades históricas envolvendo cada categoria, pode-se sugerir alguns caminhos interpretativos. No caso dos africanos livres, findado o período de 14 anos de trabalhos forçados sob a tutela do Estado imperial (condição à qual fora submetida a gente africana escravizada ilegalmente a partir de 1831), vários desses trabalhadores se empenharam em lutar por seus direitos, reivindicando emancipação da tutela estatal.<sup>20</sup> Não se sabe exatamente se africanos(as) livres remanescentes no arsenal continuaram a trabalhar em suas dependências, se foram redirecionados a outras instituições e/ou obras ligadas ao poder central, ou mesmo se foram despedidos dos serviços públicos. É provável que parcela significativa tenha sido remetida para projetos de fronteira mantidos pelo Império brasileiro, conforme sugere Mamigonian.<sup>21</sup> Quanto aos escravos da nação, existe outra variável histórica. Ao longo da década de 1860, diminuiu consideravelmente o número daqueles que exerciam alguma tarefa no arsenal ou em outras dependências da Marinha de Guerra sediadas na Corte. Em 1865, por exemplo, existiam 22 escravos da nação,<sup>22</sup> contingente reduzido à metade dois

<sup>18</sup> *Apud* Juvenal Greenhalgh, op. cit., 1965, p. 184.

<sup>19</sup> *Idem*. *Ibidem*.

<sup>20</sup> Beatriz Gallotii Mamigonian, “Revisitando ‘a transição para o trabalho livre’: a experiência dos africanos livres”. In: FLORENTINO, Manolo (org.), *Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XVIII*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. Cf., também, Alinnie Silvestre, op. cit., especialmente o capítulo 4 – “Em busca da liberdade e da cidadania: eixos para o entendimento dos ‘processos’ e das petições dos africanos livres”, no qual a autora desenvolve análise mais sistemática a respeito das iniciativas de africanos(as) livres que labutavam na Fábrica de Pólvora da Estrela em busca de sua emancipação.

<sup>21</sup> *Idem*, p. 405.

<sup>22</sup> Relação dos Escravos da Nação que se acham empregados nestes diferentes serviços no mês de abril do corrente; Maço XM 378, SSM-SE, SM, AN.

anos depois.<sup>23</sup> O decréscimo talvez esteja relacionado ao fato de que, antes de terem sido libertados pela lei de 28 de setembro de 1871, parte dos escravos da nação remanescentes no deles foi contratada para servir como mão de obra na Fábrica de Ferro São João de Ipanema.

O arsenal também contava com a mão de obra de operários procedentes de países europeus. Embora não permitam dimensionar o real contingente desses trabalhadores, as fontes localizadas possibilitam iluminar a questão. No relatório de 1845, o ministro da Marinha, Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti d'Albuquerque, afirmava que os “estabelecimentos Marítimos” não contavam com “hábeis construtores”. Para solucionar “este grave embaraço”, afirmava, o governo imperial se empenhava no engajamento de “um bom construtor naval” nos Estados Unidos, além de mandar contratar “na Bélgica doze artífices habilitados em diversos misteres para os trabalhos do Arsenal da Corte”.<sup>24</sup> Juvenal Greenhalgh sugere que a chegada de estrangeiros coincidiu com a abertura de oficinas voltadas ao manejo de máquinas a vapor e ao trabalho com metais durante a década de 1840. O autor menciona, por exemplo, o engajamento de seis fundidores belgas em 1847 por indicação do engenheiro de máquinas Carlos Houhette, e, em 1850, haviam chegado 13 dos 15 operários belgas contratados pelo representante do governo brasileiro em Bruxelas.<sup>25</sup>

No final da década de 1840, dois operários ingleses foram trazidos ao arsenal da Corte para cuidar do serviço das embarcações movidas a vapor e dos trabalhos de fundição de ferro e bronze. De acordo com os termos do engajamento de Robert Grundy, este foi contratado em outubro de 1849 para supervisionar, durante três anos, o maquinário dos navios a vapor, tomar parte nas oficinas de fundição quando necessário e “ensinar” os segredos de seu ofício aos “Aprendizes Brasileiros”.<sup>26</sup> Em 1853, Grundy teve seu contrato renovado “por espaço de cinco anos, percebendo seis contos de réis anuais, sem direito a ração nem a casa”. Sob novo contrato, seu trabalho consistia em dirigir mestres e encarregados das oficinas de máquinas e continuar a oferecer “instrução artística aos Operários Brasileiros” das oficinas e os aprendizes que por ventura o inspetor pusesse sob “seu cuidado”.<sup>27</sup> Também em outubro de 1849 a Contadoria celebrou contrato com John Maylor para servir como 3º maquinista

<sup>23</sup> Relação nominal dos Escravos da Nação ao serviço da barçaça *Viamão*, e mais lugares, no mês de dezembro de 1867; Maço XM 644, SSM-SE, SM, AN.

<sup>24</sup> *Relatorio da Repartição dos Negocios da Marinha apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 3ª Sessão da 6ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario d'Estado Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti d'Albuquerque*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1846 (1845-2), p. 8.

<sup>25</sup> Juvenal Greenhalgh, op. cit., 1965, pp. 154-155.

<sup>26</sup> Livro 4º dos Operários do Arsenal de Marinha e outros, fl. 18; Maço IM 727, Sub-Série Contadoria, Assentamentos, Oficiais, Série Marinha, Arquivo Nacional. (Doravante: Documento, Maço, SSCAO, SM, AN).

<sup>27</sup> Idem, fl. 20.

durante um ano a bordo dos navios a vapor do Estado. Em 1850, ainda com o contrato em vigência, o inglês foi deslocado ao posto de 2º engenheiro das oficinas de máquinas. Dessa vez, Maylor foi encarregado de coordenar a oficina de fundição e “ensinar os respectivos trabalhos aos Operários Brasileiros”,<sup>28</sup> e provavelmente esteve a trabalhar ao lado de seu compatriota Robert Grundy. O vínculo de Maylor com o arsenal foi restabelecido por meio de contrato firmado em janeiro de 1851, pelo qual passaria a receber 250 mil réis por mês pelo prazo de cinco anos, obrigando-se a dirigir as fundições de bronze e de ferro e a “industrializar os operários e aprendizes Brasileiros nos trabalhos mecânicos”.<sup>29</sup>

Mas não eram apenas engenheiros de máquinas, também chamados maquinistas, que o Império mandou engajar no arsenal da Corte. O 4º livro de assentamentos elaborado pelo chefe da Contadoria da Marinha oferece pistas a respeito de artesãos e operários manuais engajados em Portugal, Bélgica, França e Inglaterra entre fins dos anos 1840 e meados da década de 1860. Por meio da representação diplomática brasileira em Londres, o governo firmou contratos com operários especializados em fundição de metais e caldearia. William Brien, William Bernard, George Nichol e Adão Nichol foram engajados na capital inglesa e dela partiram com destino ao Rio de Janeiro em maio de 1858. Mais exatamente, eles foram trazidos para “armar o vapor de ferro Pirajá”.<sup>30</sup> Também contratado por engajamento pelo “Ministro brasileiro em Londres” em 1857, John Steel chegou ao arsenal da Corte para trabalhar como torneiro de 1ª classe. Em maio de 1862, seu contrato foi renovado por mais um ano, pelo qual receberia jornal diário de 3 mil e 500 réis e gratificação mensal de 4 mil e 500 réis.<sup>31</sup> Outro que também ingressou na oficina de máquinas em 1858 foi Samuel Jennings. O fundidor e súdito inglês receberia jornal equivalente a 250 mil réis mensais por vínculo de um ano. Em 1860, o contrato de Jennings foi estendido por mais três anos, período no qual continuaria a receber quantia próxima ao contrato firmado anteriormente, vencendo, diariamente, jornal de 4 mil e 600 réis e gratificação extra de 5 mil e 800 réis.<sup>32</sup>

As evidências permitem colocar em relevo aspectos da problemática abordada pela historiografia recente, e, com isso, reforçar a fragilidade da ideia da passagem da escravidão para o trabalho livre assalariado como elo explicativo das mudanças ocorridas no quadro das relações de trabalho no Brasil do século XIX. Em primeiro lugar, a coexistência de trabalhadores de condições diversas no arsenal do Rio é mais uma evidência da complexidade

---

<sup>28</sup> Livro 4º dos Operários do Arsenal de Marinha e outros, fl. 6.

<sup>29</sup> Idem.

<sup>30</sup> Idem, fls. 123, 124, 126 e 127.

<sup>31</sup> Idem, fl. 145.

<sup>32</sup> Idem, fl. 39.

dos mundos do trabalho no contexto do escravismo. O material coligido para este capítulo – faz-se necessário reconhecer – impõe certa dificuldade à reconstituição das ações e formas de consciência inerentes ao quadro em tela. Como em outras manufaturas e obras públicas, as categorias de trabalhadores ligados ao complexo do arsenal compartilhavam experiências comuns marcadas por diferenciações por ofício, cor, liberdade jurídica e ganho – clivagens cuja realização na prática poderia reforçar tensões e modos de exploração distintos. Em segundo lugar, subjacente à diversidade social da mão de obra constitutiva das relações de trabalho estabelecidas no arsenal do Rio desde sua fundação em fins do século XVIII, havia um modo de organizar tais relações baseado em uma desigualdade estrutural. Mais precisamente, observando, sobretudo, as três primeiras décadas do Segundo Reinado (período que marca a consolidação do Estado imperial, e, em seu interior, a reestruturação do poder naval e a redefinição de seu papel como agente voltado à defesa do território nacional), pode-se notar que a organização do trabalho dos arsenais régios assumiu outros contornos, pois é nesse momento em que a força de trabalho das oficinas torna-se objeto da ação estatal. O engajamento de operários estrangeiros, a inserção de nacionais livres e a manutenção de escravos da nação, cativos e africanos livres constituíam faces de uma política que os direcionava para lugares específicos da hierarquia produtiva, ao mesmo tempo em que reforçava graus de exploração distintos entre esses sujeitos. De um lado, buscava-se investir em mão de obra especializada em caldearia, fundição de metais e maquinário a vapor, ofícios que ganhavam cada vez mais espaço no setor da construção naval de meados do século XIX. De outro, mantinham-se africanos livres e trabalhadores escravizados recebendo parcos vencimentos, conduzindo tarefas mais árduas e sem qualificação, enquanto os nacionais livres ocupavam lugares semelhantes – atuando como serventes – ou poderiam labutar em postos da mestrança ou nas primeiras classes das oficinas.

Em suma, os elementos reunidos até aqui permitem dimensionar questões relativas a aspectos qualitativos da mão de obra empregada no arsenal da Corte em um período de quase três décadas. A seguir, o capítulo traça outro movimento analítico, com o objetivo de explorar mais detidamente as características do núcleo da produção naval sediado no arsenal. Trata-se de tentar esboçar o arranjo das oficinas com a finalidade de reconstituir o tamanho da força de trabalho, suas divisões internas e a diferenciação por ganho entre as categorias profissionais. A estratégia de análise adotada nessa segunda parte baseia-se em uma leitura crítica dos termos inscritos em outro conjunto de fontes primárias.

## Qual o tamanho da força de trabalho?

### *O problema das fontes e os mapas de pessoal artístico como possibilidade*

A principal fonte de informação a respeito do universo político-administrativo e orçamentário da Armada são os relatórios ministeriais da Marinha apresentados anualmente ao parlamento nacional. Eles trazem pistas acerca das instâncias do poder naval sediadas na Corte e nas províncias. Há dados sobre hospitais, enfermarias, faróis, hidrografia, corpos de maquinistas, Batalhão Naval, capitania dos portos, Academia de Marinha, companhias de marinheiros, de aprendizes marinheiros, de artífices militares e de menores artífices dos arsenais. Os relatórios também registram a atividade pesqueira, o movimento dos portos e a navegação de cabotagem e de longo curso. Por outro lado, esse material mostra-se extremamente rarefeito quando se trata dos trabalhadores das oficinas dos arsenais, mesmo estes tendo correspondido à maior parcela da dotação orçamentária do ministério durante quase todo o período imperial.

Entretanto, é preciso ressaltar que poucos relatórios trazem à cena dados mais concretos sobre a força de trabalho dos arsenais, como nos caso dos relatórios de 1844, 1845 e 1884.<sup>33</sup> Destes, o último é o que informa mais detalhes a respeito da categoria profissional dos operários envolvidos em oficinas de outros arsenais. Na Bahia, o contingente era bem inferior: 179 operários, mas o relatório não informa qual teria sido sua distribuição pelas oficinas. No arsenal de Pernambuco, a mão de obra totalizava 107 trabalhadores, distribuídos pelas oficinas de máquinas (26), ferreiros (22), carpinteiros (28), carapinas (13), calafates (13) e aparelho e velas (5). No arsenal do Pará, eram 123 de trabalhadores espalhados pelas oficinas de máquinas (47), carapinas (22), calafates (7), carpinteiros (40), aparelho e velas (7). Por fim, o estaleiro de Mato Grosso reunia 74 operários entre as oficinas de máquinas (36), carpinteiros (17), carapinas (8), calafates (8), torneiros (2), poleiros (1), tanoeiros (2). No estabelecimento da Corte havia maior número de trabalhadores (1.624) distribuídos entre as diretorias de construção naval (903), máquinas (552), artilharia (132), torpedos (19) e seção

---

<sup>33</sup> *Relatorio da Repartição dos Negocios da Marinha do anno de 1844, apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 1ª Sessão da 6ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario d'Estado Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti d'Albuquerque*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1845, p. S3-N2; *Relatorio da Repartição dos Negocios da Marinha do anno de 1844, apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 3ª Sessão da 6ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario d'Estado Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti d'Albuquerque*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1846(1845-2), p. N3.

hidráulica (18). A variação entre os estabelecimentos reforça a importância do arsenal da Corte como principal centro de construção e reparo naval da Marinha de Guerra.<sup>34</sup>

A ausência de informações mais circunstanciadas sobre o operariado das oficinas dos arsenais<sup>35</sup> não deixa de ser um dado curioso, sobretudo se considerarmos que os relatórios foram se tornando mais detalhados à medida que a ação estatal se ampliava e seus arranjos tornaram-se mais complexos na passagem do Império à República. Os arsenais, evidentemente, não ficaram alheios a essa dinâmica do processo de formação do Estado nacional. Ao contrário, eles passaram a ocupar um lugar significativo entre os assuntos navais, haja vista o espaço dedicado pelos relatórios à organização e à rotina de trabalho vivenciada nesses estabelecimentos. Mas esse movimento parece não ter resultado em maior detalhamento quanto à força de trabalho de suas oficinas. Portanto, não deixa de causar certa inquietação o fato de esses documentos terem incorporado poucas informações a respeito desse universo.

Os mapas demonstrativos de pessoal artístico permitem preencher a lacuna deixada pelos relatórios. Dispersos por volumosos maços documentais do Fundo Série Marinha do Arquivo Nacional, os mapas trazem informações sobre os dias trabalhados, o efetivo de mão de obra previsto e preenchido no mês, a fêria e a classe das oficinas agrupadas nas diretorias de construções navais, máquinas, artilharia, obras civis e militares e, a partir de 1884, a oficina de torpedos. Os mapas registram os trabalhadores envolvidos em serviços ligados a outras atividades executadas no complexo do arsenal, como cábreas, diques, guarda de polícia, patrão-mor e seus ajudantes, remadores, serraria e ferraria a vapor. E, ainda, contém breves relatos sobre “obras novas” e “concertos” (*sic*) feitos ou em andamento, além de menções sobre o pagamento de fêria, contratos, etc.

A elaboração dos mapas de pessoal artístico dependia do trabalho de duas categorias de empregados: escreventes e apontadores. Os primeiros cuidavam de preencher enormes folhas entrecortadas por linhas e colunas destinadas a receber o registro do número de trabalhadores que efetivamente compareciam em seus respectivos locais de trabalho. Os últimos se encarregavam de tomar o ponto e auxiliar mestres e diretores de oficinas a conferir

---

<sup>34</sup> *Relatorio do anno de 1884 apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 1ª Sessão da 19ª Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Marinha Luiz Fillipe de Souza Leão*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885, pp. 38-49.

<sup>35</sup> Vale ressaltar que as edições anuais do *Almanak Laemmert* oferecem alternativa para o caso do arsenal do Rio, mas, no que tange ao mundo das oficinas, elas trazem informações sobre nomes e endereços de morada apenas do pessoal empregado nas diretorias e na mestrança, isto é, mestres, contramestres, mandadores e ajudantes. Os operários das oficinas, aqueles que representam a parcela numericamente mais significativa da força de trabalho, não foram contemplados por essa fonte.

a presença de operários, mestres, aprendizes artífices, empregados civis e militares. Grosso modo, os mapas informam aspectos da estrutura social de organização do trabalho no arsenal da Corte. Os dados neles registrados decorriam dos serviços executados por empregados cuja atuação realizava, na prática, uma política de controle sobre força de trabalho – política essa que constituía o processo mais amplo de reorganização da dinâmica laboral e administrativa dos arsenais da Marinha na segunda metade do século XIX.

Após a coleta, a sistematização e o registro dos dados acima citados nas folhas que serviriam de suporte à confecção dos mapas, estes deveriam ser remetidos à secretaria da inspeção para, em seguida, serem remetidos ao ministro da Marinha. O ofício do inspetor do arsenal dirigido ao ministro da Marinha em agosto de 1875 elucida algumas das características já mencionadas acerca dos itens contemplados pelos mapas.

Como V. Ex<sup>a</sup>. melhor apreciará no próprio original, atingindo a um mesmo fim, divide-se ele em três partes distintas: a primeira mostrando a distribuição de todo o pessoal artístico pelas oficinas do arsenal e a importância das respectivas férias; a segunda a de todo pessoal pertencente ao serviço geral; e a terceira a especificação das obras novas e concertos de maior importância realizados ou começados no decurso do mês passado.

Não é talvez um trabalho perfeito, mas se a exatidão dos algarismos não combinarem totalmente com a despesa feita pelos cofres do Estado com o pagamento dos salários dos jornaleiros e outros indivíduos do serviço comum do arsenal, estou bem certo que não é devido à falta de vontade e esforços empregados para isso, porém a certas omissões, que não fora dado prevenir, apesar do maior cuidado que se buscou empregar.<sup>36</sup>

Em que pesem as “dificuldades” em “reunir os dados indispensáveis à confecção desse trabalho” e as imprecisões eventualmente apresentadas pelos mapas de pessoal artístico, os procedimentos descritos no ofício do inspetor resultaram, na prática, em certo número de mapas. Ao todo, foram localizadas 56 peças para o período compreendido entre 1875 e 1887, excetuando-se 1877 e 1885, anos para os quais não foi localizado nenhum mapa. A tabela a seguir oferece um apanhado dos mapas coligidos, observando-se o ano e o mês em que foram elaborados.

---

<sup>36</sup> Ofício da Secretaria da Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte, 12 de agosto de 1875; Maço XM 883, SSM-SE, SM, AN.

**Tabela III**  
Mapas de pessoal artístico do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro por ano/mês\*

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total/ano
1875							X						1
1876			X		X								2
1877													0
1878		X	X	X	X		X	X			X	X	8
1879	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	11
1880		X	X	X			X	X	X				6
1881				X	X		X						3
1882									X	X	X	X	4
1883				X	X		X	X	X	X			7
1884	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		10
1885													0
1886												X	1
1887	X	X	X	X									4
<b>Total/mês</b>	3	5	6	7	6	1	7	5	4	4	4	4	<b>56</b>

\* Os mapas estão dispersos por maços documentais diversos da Sub-Série Ministro-Secretaria de Estado (XM), Série Marinha do Arquivo Nacional. Na tentativa de precisar a localização arquivística, optamos por informar o código do maço e indicar, entre parênteses, o ano ao qual corresponde cada mapa. Maços: XM 308 (1876), XM 387 (1882), XM 608 (1883), XM 616 (1883), XM 625 (1883), XM 656 (1882), XM 697 (1884), XM 698 (1879 e 1880), XM 737 (1878 e 1879), XM 738 (1879), XM 766 (1884), XM 775 (1886 e 1887), XM 820 (1880 e 1881), XM 836 (1878), XM 883 (1875), XM 914 (1878).

Observando a última coluna da esquerda para a direita pode-se notar que há mapas para quase todos os meses de 1879 e 1884. Quanto aos demais anos, a incidência apresenta variações diversas. A tabela coloca no horizonte analítico a possibilidade de se construir uma representação minimamente sólida a respeito do conjunto da força de trabalho das oficinas do arsenal da Corte no período demarcado na coluna ano. A análise procura orientar-se a partir desses dados, mobilizando as categorias inscritas nos mapas, na expectativa de que o método possa ajudar a reconstituir o tamanho da mão de obra e sua disposição na hierarquia de trabalho historicamente constituída no arsenal, bem como as divisões operadas no mundo de suas oficinas mecânicas e artesanais. O mapa de julho de 1875 serve de exemplo para visualizar a moldura dos arranjos assumidos pelo núcleo produtivo do arsenal, segundo as oficinas e o número de trabalhadores que as ocupavam.

**Tabela IV**  
Trabalhadores do arsenal da Corte (Julho de 1875)\*

Dir. de Máquinas		Dir. de Construções Navais		Dir. de Artilharia		Dir. de Obras Civis e Militares	
Oficinas	Nº de operários	Oficinas	Nº de operários	Oficinas	Nº de operários	Oficinas	Nº de operários
Ferreiros	28	Carpinteiros*	657	Máquinas	91	Carpinteiros e Carapinas	68
Modeladores	87	Carapinas*	198	Pirotecnia	96	Pedreiros	252
Caldeiros de ferro	90	Calafates	130	Espingardeiros e Coronheiros	23	Canteiros	70
Limadores	108	Polieiros e Torneiros	96	-	-	Cavouqueiros	0
Fundidores	64	Ferreiros e Serralheiros	133	-	-	Seção Hidráulica	18
Caldeiros de cobre	46	-	-	-	-	Desenhistas	4
Torneiros	80	-	-	-	-	-	-
Martinetes	28	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>531</b>		<b>1.214</b>		<b>210</b>		<b>412</b>
<b>Total geral</b>	<b>2.367</b>						

**Fonte:** “Mapa demonstrativo de pessoal artístico e de outras dependências empregado em no serviço geral do Arsenal de Marinha da Corte, durante o mês de julho do corrente ano, bem como da importância total das respectivas férias e das obras novas e concertos importantes, executados, começados ou concluídos no decurso do mesmo mês e ano”; Maço XM 883, SSM-SE, SM, AN.

\* No caso do arsenal, carpinteiro ou carpinteiro de machado remetem à carpintaria naval, ofício ligado à construção e reparo de cascos, mastros e velas, enquanto carapina ou carpinteiro de obra branca designa ofício que executa obras mais gerais. Ambos estão ligados à diretoria de construções navais. Pode-se, portanto, deduzir que carapinas executavam obras de reparo e manutenção das partes internas do navio, prontificando “arranjos internos, móveis e certas obras de ornato do navio”. Cf. Barão de Angra, *Diccionario Maritimo Brasileiro*, organizado por Comissão nomeada pelo Governo Imperial, sendo ministro da Marinha o conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo, Rio de Janeiro: Typographia e Lithographia do Imperial Instituto Artistico, 1877, p. 47.

Os dados obtidos decorrem do recorte feito no universo das oficinas. O número de operários corresponde à soma de mestres, contramestres, mandadores, aprendizes artífices, aprendizes externos (sem remuneração), serventes e demais operários distribuídos entre as nove classes das oficinas, divisão que persistiu até 1884, quando aprendizes artífices foram designados para ocupar as três últimas classes de cada uma das oficinas.<sup>37</sup> O cálculo levou em conta apenas os que efetivamente compareceram aos trabalhos e foram marcados pelo apontador, isto é, foram excluídos os sujeitos indicados na coluna dos números considerados ideais para completar o efetivo esperado pela inspetoria. Do total, aprendizes e serventes

<sup>37</sup> Convém ressaltar que a partir do decreto nº. 9050 de 27 de outubro de 1883 (Cf. BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório do anno de 1883 apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 4ª Sessão da 18ª Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Marinha* Antonio de Almeida Oliveira. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1884, anexo A-N1-26), as oficinas do arsenal da Corte passaram a contar com três classes de menores aprendizes. Assim, ao invés de nove classes, cada oficina – exceto a de pirotecnia – contaria com seis classes de operários e três outras completadas por menores aprendizes.

somam 737 trabalhadores, algo em torno de 31,1%. Dentro dessa marca, 46% ocupavam a diretoria de construções navais. O pessoal da mestrança e os operários representavam o grosso da força de trabalho, perfazendo 68,8% do cômputo geral. Comparando os dados das diretorias numericamente mais expressivas pode-se observar que a diretoria de máquinas envolvia maior variedade de ocupações embora representasse aproximadamente 1/4 do total. Já a diretoria de construções navais reunia pouco mais de 50% do total de mestres, contramestres, mandadores e operários, sendo que apenas os carpinteiros navais representavam algo em torno de 48,5%. O percentual de trabalhadores relacionado à diretoria de construções navais em relação às demais revela a centralidade de sua posição no núcleo produtivo do arsenal. Mas até que ponto essa é uma situação próxima do real? Trata-se de um padrão? Qual o significado histórico desses números?

### **Diferenciação por ganho**

O núcleo produtivo do arsenal da Corte caracteriza-se por uma lógica de organização bastante verticalizada, no interior da qual havia várias oficinas onde labutavam diversos ofícios mecânicos e artesanais. Nas extremidades estavam diretores e serventes. Entre um e outro existiam, nessa ordem: mestres, contramestres, mandadores (categorias que formavam a mestrança), operários (subdivididos em classes) e aprendizes. Cada uma dessas categorias executava determinada atividade dentro do núcleo produtivo do complexo naval e o lugar ocupado por elas definia o valor dos vencimentos que recebiam. O livro de ponto da oficina de carapinas do arsenal do Rio, por exemplo, indica que o mestre Antonio José Pereira, o contramestre Joaquim Alves da Visitação e o mandador Jose Antonio da Cruz receberam, respectivamente, em outubro de 1878, 4 mil e 500, 3 mil e 500 e 3 mil réis de jornal, além de gratificações na ordem de 4 mil e 750 réis, 3 mil e 750 réis e 1 mil e 500 réis.<sup>38</sup> Quantias semelhantes recebiam João Hippolito da Costa, Antonio Cardoso e João José das Chagas, respectivamente, mestre, contramestre e mandador da oficina de calafates.<sup>39</sup> Em relação à mestrança, operários venciavam ordenados inteiramente distintos, casos de Bento José Pinto e Luiz José de Oliveira que ocupavam a 3ª classe da oficina de carapinas, e dos operários calafates de mesma classe. Cada um recebia 2 mil réis de jornal e 1 mil réis de gratificação,

---

<sup>38</sup> Ponto dos operários que trabalharam na officina de Carapinas durante o mês de outubro de 1878, Livro de Ponto dos Carapinas do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (1878 a 1879), Volume VIII; Maço IM 2075, SSCAO, SM, AN.

<sup>39</sup> Livro de Ponto dos operários que trabalharam na officina de Calafates durante o mês de maio de 1880; Maço IM 2079, SSCAO, SM, AN.

enquanto seu companheiro João Veloso, carapina de 6ª classe, recebia metade dessas quantias: 1 mil réis de jornal e 500 réis de gratificação. A tabela abaixo sistematiza os salários recebidos por duas categorias:

**Tabela V**  
Jornais e gratificações de carapinas e calafates (Outubro de 1878)

Ocupação	Carapinas		Calafates	
	Jornal	Gratificação	Jornal	Gratificação
Mestre	4\$500	4\$750	4\$500	2\$500
Contramestre	3\$500	3\$750	3\$500	3\$500
Mandador	3\$000	3\$000	3\$000	1\$500
Operário de 1ª Classe	2\$600	1\$400	2\$600	1\$400
Operário de 2ª Classe	2\$300	1\$200	2\$300	1\$200
Operário de 3ª Classe	2\$000	1\$000	2\$000	1\$000
Operário de 4ª Classe	1\$600	\$900	1\$600	\$900
Operário de 5ª Classe	1\$300	\$700	1\$300	\$700
Operário de 6ª Classe	1\$000	\$500	1\$000	\$500
Operário de 7ª Classe	\$600	\$400	\$600	\$400

Fonte: cf. nota 37. Optei por manter os valores tal como aparecem no livro de ponto.

Pode-se notar que havia diferenças de ganho entre mestres e operários de uma mesma oficina. A comparação dos salários arrolados na tabela V com os ganhos auferidos por trabalhadores ligados a outros setores permitem redimensionar a questão do ganho revela algumas semelhanças. Em 1895, Eulália Lobo e Eduardo Stotz estimam que um carpinteiro da construção civil recebia algo em torno de 200 mil e 249 réis mensais, ao passo que um operário de fiação da Fábrica de Tecidos Bangu recebia 301 mil e 200 réis por mês.<sup>40</sup> Tais quantias não eram muito distintas da remuneração de um mestre da oficina de calafates do arsenal em 1880. Levando-se em conta que jornais e gratificações correspondiam aos dias trabalhados, uma jornada de segunda a sábado durante um mês equivalia a 26 dias de labuta. Nessa situação, o mestre calafate venceria um valor aproximado de 242 mil réis. Um carpinteiro de 5ª classe, por sua vez, recebia salário relativamente inferior pelo fato de ocupar lugar abaixo do mestre na hierarquia de sua oficina. O mesmo raciocínio se aplica nesse caso, isto é, uma jornada de 26 dias de trabalho com jornal de 1 mil e 300 réis e gratificação de 700

<sup>40</sup> Eulália Maria Lahmeyer Lobo e Eduardo Navarro Stotz, “Flutuações cíclicas da economia, condições de vida e movimento operário – 1880 a 1930”, *Revista Rio de Janeiro*, Niterói, vol. 1, n.º 1, set./dez., 1985, p. 72.

réis por dia de trabalho, equivalia a 52 mil réis por mês, quase cinco vezes menos do que um mestre calafate poderia auferir realizando a mesma jornada. A verticalidade que estrutura a lógica de organização do trabalho no arsenal da Corte demarca a diferenciação de ganho entre os operários de suas oficinas.

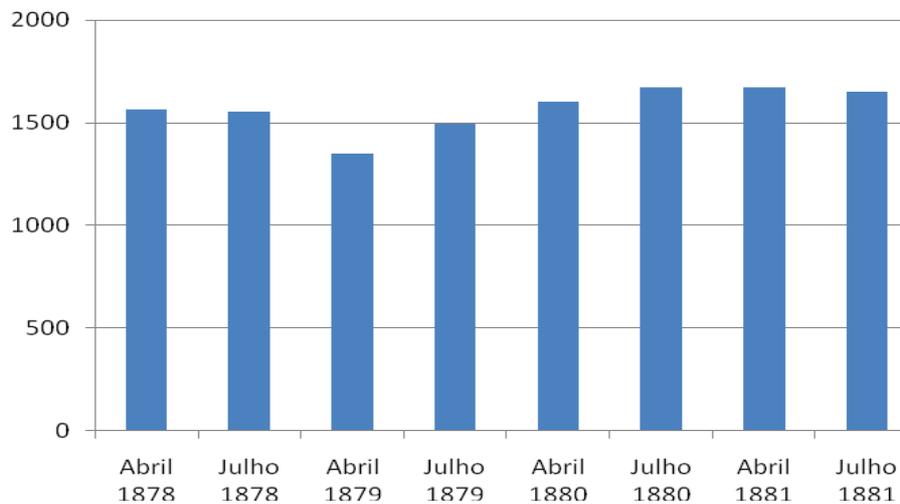
### **Operários, aprendizes e serventes**

Abordar o conjunto dos mapas tendo em vista reconstituir o conjunto da força de trabalho empregada nas oficinas do arsenal da Corte requer estabelecer critérios capazes de fornecer parâmetros para ordenar e dar sentido às evidências de modo a encaminhar a análise. Tal estratégia também exige não abdicar – como alguns historiadores aconselharam<sup>41</sup> – do entendimento segundo o qual um modelo deve ser constantemente submetido ao controle das evidências. Estas não podem ser distorcidas em função de hipóteses, conceitos ou esquemas teóricos previamente concebidos e aplicados à realidade investigada. Por meio dos mapas elaborados em abril e julho podemos acompanhar a evolução do número de operários, serventes e aprendizes no intervalo mais largo possível – 1878 a 1881 –, de acordo com as balizas fixadas pelos mapas indicados na tabela III. Por outro lado, 1879 e 1884 são os anos para os quais foram localizados mapas em quase todos os meses. Ambos os casos possibilitam à análise dimensionar a mão de obra em função de seu tamanho, sem perder de vista suas divisões profissionais internas e sua mudança no tempo. Observando, em primeiro lugar, o total de operários do “estado efetivo” das diretorias de construção naval, máquinas, artilharia e obras civis e militares, temos o quadro seguinte:

---

<sup>41</sup> Eric Hobsbawm, “A história de baixo para cima”, in Eric Hobsbawm, *Sobre história: ensaios*, São Paulo: Companhia das Letras, 1998, pp. 224-225; E. P. Thompson, “As peculiaridades dos ingleses”, in E. P. Thompson, *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*, organizado por Antonio Luigi Negro e Sérgio Silva, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2001, p. 155.

**Gráfico I**  
Número de operários das oficinas do arsenal da Corte (1878-1881)

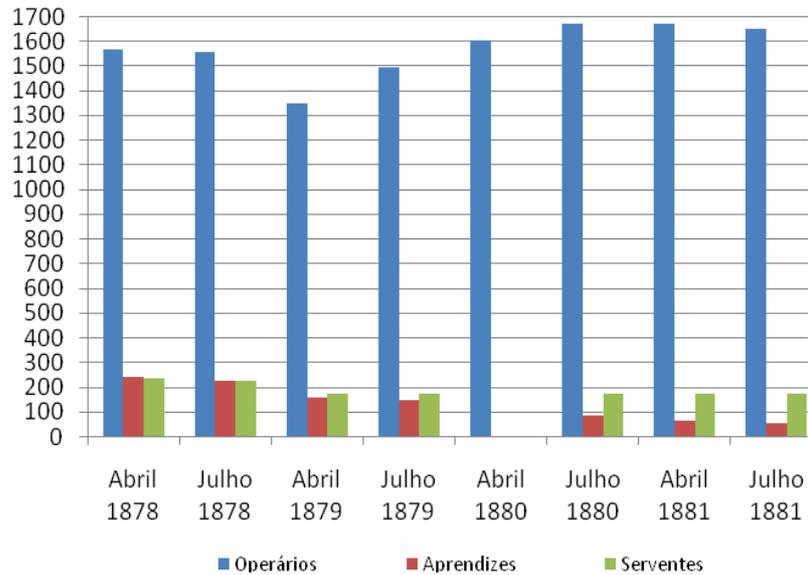


**Fonte:** Maços XM 737, XM 738, XM 836, XM 914, XM 820, XM 698, SSM-SE, SM, AN.  
Abril e Julho de 1878: operários: 1.565 e 1.555; aprendizes: 243 e 223; serventes: 235 e 227.  
Abril e Julho de 1879: operários: 1.350 e 1.494; aprendizes: 159 e 149; serventes: 174 e 173.  
Abril e Julho de 1880: operários: 1.602 e 1.670; aprendizes: 0 e 85; serventes: 0 e 175.  
Abril e Julho de 1881: operários: 1.671 e 1.649; aprendizes: 62 e 55; serventes: 175 e 176.

O gráfico oferece um panorama dos operários do arsenal na virada de década de 1870, corroborando um dado tangenciado ao longo deste capítulo, a saber, a existência de numerosa mão de obra nas oficinas do estabelecimento naval. No caso acima, somente em 1879 o número total de operários foi inferior a 1.500 operários. (A queda pode ter sido provocada pelo fechamento das oficinas de carpinteiros, carapinas, cavouqueiros, pedreiros e canteiros que integravam a diretoria de obras civis e militares. Essa diretoria reunia cerca de 130 trabalhadores, tendo sido reduzida à oficina de Seção Hidráulica a partir daquela data, empregando desde então algo em torno de 16 a 20 trabalhadores). No plano mais geral, o número de operários apresentou pequenas oscilações entre os anos marcados na coordenada horizontal do gráfico I. Comparando-o com serventes e aprendizes no mesmo período tem-se a representação abaixo:

**Gráfico II**

Total de operários, aprendizes e serventes das oficinas do arsenal da Corte (1878-1881)

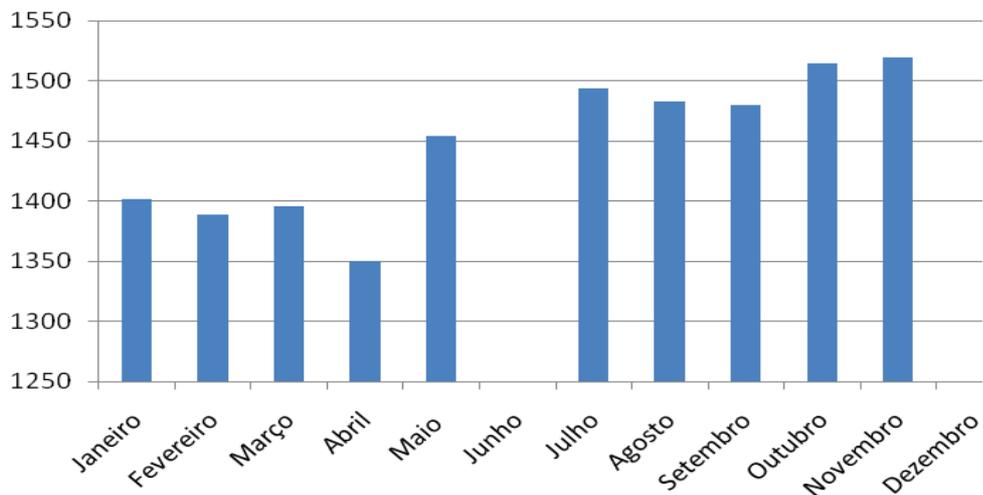


Fonte: Maços XM 737, XM 738, XM 836, XM 914, XM 820, XM 698, SSM-SE, SM, AN.

Se observarmos o movimento da força de trabalho em 1879 e 1884, anos para os quais há mapas de pessoal artístico para quase todos os meses, o quadro obtido é bastante similar, ou seja, a participação de significativo número de operários nas oficinas do arsenal da Corte, conforme indica o gráfico abaixo:

**Gráfico III**

Número de operários das oficinas do arsenal da Corte em 1879

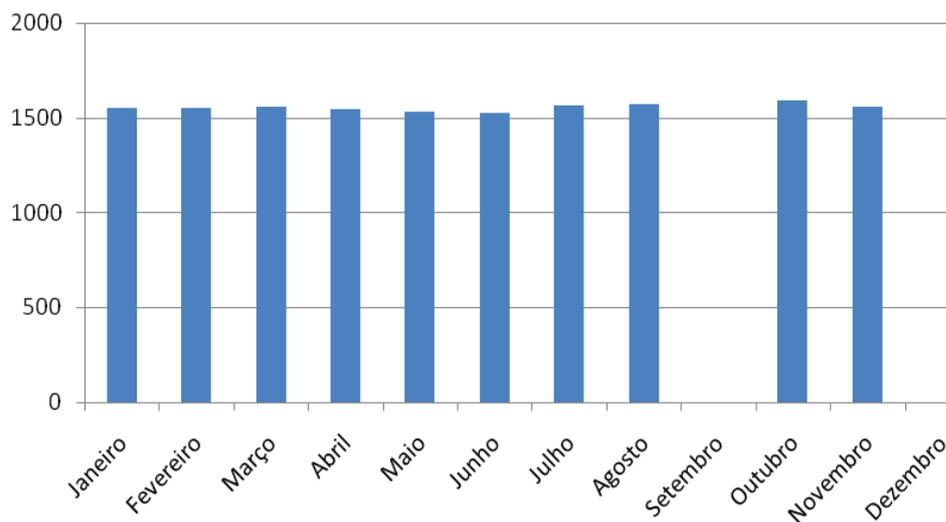


Fonte: Maços XM 737, 698, 738, SSM-SE, SM, AN.

A despeito das oscilações entre os meses indicados, o contingente de operários mostra-se, do ponto de vista numérico, bastante expressivo, alternando entre 1.350 e pouco mais de 1500 trabalhadores. Em 1884, esse movimento apresentou maior estabilidade, isto é, houve menor variação entre um mês e outro ao longo do ano. Isso sugere que a inflexão ocorrida de janeiro a abril de 1879 (gráfico III) tenha sido um movimento ocasional, provocado pelo fechamento das várias oficinas da diretoria de obras civis e militares, conforme mencionado. O gráfico a seguir demonstra a variação do número total de operários durante o ano de 1884:

**Gráfico IV**

Variação do número total de operários das oficinas do arsenal da Corte em 1884



Fonte: Maços XM 697 e XM 766, SSM-SE, SM, AN.

Aprendizes e serventes atingem o mesmo patamar em 1878, ultrapassando a marca dos 200 trabalhadores. Ambos sofrem uma relativa queda a partir desse ano. No período subsequente, os primeiros tendem a declinar, enquanto os serventes permanecem estáveis. A despeito dessas variações, o que se vê representado nos gráficos I e II é uma força de trabalho numerosa e relativamente estável. Mas qual era sua real distribuição?

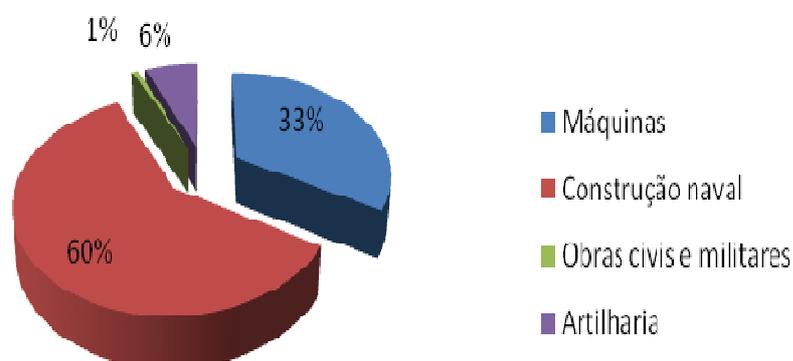
### **Diretorias, ofícios e a divisão do trabalho**

Deslocando o ângulo de análise à distribuição do conjunto dos trabalhadores por diretoria e por ofício torna-se possível fazer avançar a análise no sentido de reconstituir a diferenciação

interna à força de trabalho do arsenal da Corte. Entre todas as suas diretorias, a de construções navais reunia o maior contingente de trabalhadores. Durante os anos cobertos pelos mapas (cf. tabela III), suas oficinas utilizavam entre 54% e 60% do total da mão de obra ligada ao conjunto das oficinas agrupadas em todas as diretorias. Os dados apresentados abaixo oferecem um exemplo esclarecedor:

**Gráfico V**

Distribuição dos trabalhadores do arsenal da Corte por diretoria (Julho de 1880)



**Fonte:** Maço XM 820, SSM-SE, SM, AN. Máquinas: 556; Construção naval: 995; Obras civis e militares: 12; Artilharia: 107. Total: 1.670.

A diretoria de construções navais ocupava lugar central na dinâmica produtiva do arsenal, dado o elevado percentual de operários envolvidos em ofícios ligados às atividades de reparo e fabrico de embarcações, conforme se pode observar. A tabela a seguir discrimina o total de operários por ofício:

**Tabela VI**

Operários da diretoria de construção naval por ofício (abril de 1879)

<b>Carpinteiros</b>	<b>394</b>
<b>Carapinas</b>	114
<b>Calafates</b>	101
<b>Poleeiros e torneiros</b>	61
<b>Ferreiros e serralheiros</b>	66
<b>Aparelho e Velas</b>	45
<b>Total</b>	<b>781</b>

**Fonte:** Maço XM 737, SSM-SE, SM, AN.

Os carpinteiros representavam pouco mais de 50% da mão de obra empregada na diretoria de construções navais. Eles se dedicavam a construir e consertar cascos, velas e mastros, enquanto os carapinas (28%) atuavam nos arranjos internos e no ornato das embarcações.<sup>42</sup> Já os polieiros transformavam pedaços de madeira ou de metal em peças destinadas à passagem dos cabos para manuseio de velas, enquanto na oficina de aparelho e velas (aproximadamente 6%) as atividades se voltavam para a montagem e o encaixe das peças manipuladas pelos polieiros.<sup>43</sup> Estes, por sua vez, trabalhavam ao lado dos torneiros, que atuavam na fabricação do torno mecânico ou poderiam manejá-lo de modo a configurar peças, atribuindo-lhes a forma desejada. Juntos eles representavam quase 8% da mão de obra da diretoria. Os calafates (25%) cuidavam de perfurar e calafetar, com estopa e breu, o costado (revestimento lateral do casco que vai da linha d'água até a borda) e o fundo dos navios.<sup>44</sup> E, finalmente, os ferreiros e os serralheiros (quase 8,5%). Os primeiros criavam objetos metálicos essenciais ao reparo e à construção de peças de ferro e bronze utilizadas nos cascos e em outras partes dos navios. Os últimos dedicavam-se à arte de escolher e cortar a madeira adequada aos trabalhos de carpintaria naval.

A diretoria de máquinas, por sua vez, embora contasse com menor número de trabalhadores em relação à anterior, ocupava lugar igualmente importante na produção naval. Suas atividades giravam em torno do trabalho com ferro, cobre e bronze, conforme se pode observar a seguir:

**Tabela VII**  
Operários da diretoria de máquinas por ofício (Julho de 1881)

<b>Ferreiros</b>	<b>44</b>
<b>Modeladores</b>	38
<b>Caldeireiros de ferro</b>	112
<b>Limadores</b>	112
<b>Fundidores</b>	68
<b>Caldeireiros de cobre</b>	47
<b>Torneiros</b>	92
<b>Martinete</b>	63
<b>Total</b>	<b>576</b>

Fonte: Maço XM 820, SSM-SE, SM, AN.

<sup>42</sup> Barão de Angra, *Diccionario Maritimo Brasileiro*, organizado por Comissão nomeada pelo Governo Imperial, sendo ministro da Marinha o conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo, Rio de Janeiro: Typographia e Lithographia do Imperial Instituto Artistico, 1877, p. 47.

<sup>43</sup> Idem, p. 159.

<sup>44</sup> Idem, p. 44.

Os dados acima oferecem algumas pistas sobre a distribuição dos ofícios na diretoria de máquinas e, por conseguinte, explicita algumas diferenças quando comparada à diretoria de construção naval. Esta representa de 29% a 36% dos trabalhadores reunidos em todas as diretorias no período entre 1878 e 1881, e os carpinteiros navais equivaliam a mais da metade de sua mão de obra. Na diretoria de máquinas, a distribuição dos trabalhadores obedecia a uma lógica mais uniforme, isto é, não havia largo predomínio numérico de determinado ofício sobre os demais.

Embora conhecessem os segredos da carpintaria, os modeladores (6,5%) também detinham noções sobre dilatação de metais a fim de produzirem modelos adequados aos desenhos (riscos) que lhes fossem apresentados.<sup>45</sup> Ao contrário do que parece, o ofício de caldeireiro dividia-se entre aqueles que manipulavam cobre e ferro. A produção de chapas a partir desses dois tipos de metal era sua atividade comum. Além disso, caldeireiros de cobre (em torno de 8%) se encarregavam da preparação do encanamento de máquinas, e os de ferro (quase 19,5%) construía m caldeiras com a finalidade de gerar vapor.<sup>46</sup> Limadores (cerca de 19,5%) operavam ferramenta de aço chamada lima, cujo uso serve para aplinar, polir e aperfeiçoar peças metálicas e de madeira.<sup>47</sup>, enquanto fundidores (aproximadamente 12%) dedicavam-se a derreter e moldar o ferro. Finalmente, os martinetes (quase 11%), ou, aqueles que manejavam martelo para forjar metais por meio de energia hidráulica.<sup>48</sup>

As diretorias de máquinas e de construções navais constituía m, portanto, o núcleo da produção naval, tanto por causa do contingente de operários que empregavam em suas oficinas, como por conta da diversidade profissional que abrigava. Mas as duas diretorias também concentravam, nesses mesmos ofícios, parte significativa da mão de obra de serventes e aprendizes. Os dados a seguir pretendem demonstrar a distribuição dessas categorias, conforme o mapa elaborado em julho de 1878.

---

<sup>45</sup> Barão de Angra, op. cit., p. 134.

<sup>46</sup> Idem, p. 45.

<sup>47</sup> Idem, p. 116.

<sup>48</sup> Idem, p. 130.

**Tabela VIII**  
Distribuição de aprendizes e serventes por diretoria (Julho de 1878)

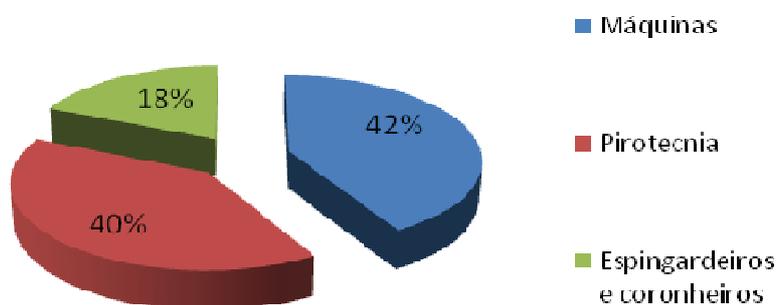
<b>Dir. de Máquinas</b>	<b>Aprendizes</b>	<b>Serventes</b>	<b>Dir. de construções navais</b>	<b>Aprendizes</b>	<b>Serventes</b>
Ferreiros	11	-	Carpinteiros	47	83
Modeladores	17	50	Carapinas	43	-
Caldeireiros de ferro	9	-	Calafates	14	-
Limadores	8	-	Polieiros e Torneiros	57	-
Fundidores	5	-	Ferreiros e Serralheiros	-	-
Caldeireiros de cobre	4	-	Aparelho e Velas	-	-
Torneiros	6	-	-	-	-
Martinete	2	-	-	-	-
Total por categoria	62	50	Total por categoria	161	83
Total da diretoria	112		Total da diretoria	244	
<b>Total geral</b>	<b>356</b>				

Fonte: Maço XM 836, SSM-SE, SM, AN.

As diretorias de artilharia e de obras civis e militares correspondem a uma parcela menor do conjunto da força de trabalho das oficinas do arsenal da Corte (cf. gráfico V). A primeira teve suas oficinas reduzidas à seção hidráulica por volta de 1879 e até o fim da década de 1880, a mão de obra empregada representava cerca de 1% do total dos trabalhadores empregados nas oficinas do complexo do arsenal. Por meio dos dados registrados nos mapas de pessoal artístico não é possível vislumbrar quais ofícios compunham a seção hidráulica, pois os mesmos não aparecem indicados como nos demais casos. Também não é crível supor que os trabalhadores das oficinas outrora eliminadas tenham sido incorporados à seção hidráulica, bastando verificar que esta passou a contar com algo em torno de 20 trabalhadores. Provavelmente, pedreiros, cavouqueiros e carapinas tenham sido deslocados para outras oficinas, mas não se pode levar a afirmação adiante tomando apenas os mapas como base documental. O fato é que a diretoria de obras civis e militares, responsável por efetuar reparos e construções em diques, edifícios, oficinas ou mesmo na extensão da área portuária ocupada pelo arsenal, teve não só o número de operários reduzido, como sua importância passou a ser bastante secundária em relação às outras diretorias.

A diretoria de artilharia abarcava apenas três oficinas: máquinas, pirotecnia e espingardeiros e coronheiros. Elas funcionaram de 1860 à virada do século e seus trabalhadores correspondiam aos percentuais indicados na representação abaixo:

**Gráfico VI**  
 Percentual dos trabalhadores das oficinas da diretoria de artilharia (Abril de 1878)



Fonte: Maço XM 914, SSM-SE, SM, AN.

Essa diretoria congregava trabalhadores especializados em máquinas e pirotecnia, além de espingardeiros e coronheiros (gráfico VI), correspondendo a cerca de 7% do total da força de trabalho do arsenal da Corte. Operários de máquinas (provavelmente atuando em máquinas de furar e contornar madeiras e metais) e pirotécnicos (cuja arte baseava-se em conhecimentos de química e física na preparação de insumos destinados à produção de espoleta e munições<sup>49</sup>) correspondiam, respectivamente, a cerca de 42% e de 40%. Coronheiros e espingardeiros faziam parte da mesma oficina e representavam quase 18,5%, sendo que os primeiros fabricavam as coronhas de armas de fogo portáteis.<sup>50</sup> Em novembro 1883, foi criada uma diretoria de torpedos que, mais tarde, seria incorporada ao núcleo produtivo do arsenal com a finalidade de trabalhar na “confeção das minas, dos torpedos e dos aparelhos elétricos e mecânicos necessários para o emprego e manejo dessas armas”.<sup>51</sup>

Apesar do pequeno número de oficinas, a diretoria tinha importância vital à construção naval militar. O contexto em que permaneceu em atividade coincidiu com o redimensionamento da escala da guerra nas relações de mercado e no âmbito político-

<sup>49</sup> Barão de Angra, op. cit., p. 166.

<sup>50</sup> Idem, p. 58.

<sup>51</sup> Decreto n.º 9072 de 30 de outubro de 1883, “Crêa uma officina de torpedos no Arsenal de Marinha da Corte”, anexo ao *Relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Quarta sessão da Decima oitava legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Antonio de Almeida Oliveira*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1884 (1883), anexo A-N1-33. O texto do decreto assim discrimina a composição da diretoria de torpedos, que não consta nos mapas de 1884: diretor (1), ajudante (1), escrevente (1), desenhista (1), mestre (1), contramestre (1), operário de aparelhos elétricos (1), caldeireiro de ferro (1), caldeireiro de cobre (1), carpinteiro (1), limador (1), torneiro (1), aprendizes (8), operários pirotécnicos (3) e serventes (6).

diplomático. A Guerra Civil Americana (1860-1865) e a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai (1865-1870) sacudiram o continente americano, tanto pela mobilização de capital estrangeiro na aquisição de aparato bélico, como nas perdas humanas e no contingente de braços mobilizado para as operações de guerra.<sup>52</sup> A produção de armamentos de maior poderio destrutivo, como os torpedos, já na década de 1880, e a construção de navios de maior porte, estiveram no cerne dos conflitos bélicos ao redor do mundo, muito em razão da competição entre empresas que produziam artilharia e maquinário naval, como as britânicas *Vickers* e *Armstrong*, a alemã *Krupp* e a francesa *Société des Forges et Chantier de la Méditerranée*.<sup>53</sup> Aos cascos das embarcações de guerra foram sendo incorporadas chapas de ferro e aço, impulsionando, por outro lado, o desenvolvimento de armas de maior poderio bélico capazes de perfurar a blindagem metálica dos cascos, ao passo que se tornava necessário desenvolver e aperfeiçoar ofícios especializados no conserto, manejo, manutenção e fabrico de metralhadoras, canhões e munições navais, além de trabalhadores capacitados para equipar e desarmar navios de guerra adequadamente.

\*\*\*

Este capítulo colocou no centro da discussão algumas características da mão de obra empregada nas oficinas mecânicas e artesanais reunidas no arsenal da Corte durante a segunda metade do século XIX. As fontes primárias utilizadas permitiram dimensionar traços do perfil social de parcela da força de trabalho ligada às oficinas e, nesse sentido, tornaram possível a tarefa de reconstituir aspectos atinentes ao tamanho da força de trabalho e seus movimentos no tempo e às divisões profissionais e de ganho que a acompanharam. É preciso matizar, uma vez mais, que a documentação oferece pistas suficientes para dimensionar a experiência do arsenal nas duas primeiras décadas do Segundo Reinado face à problemática historiográfica acerca da questão da coexistência de trabalhadores de condições sociais e de liberdade jurídica distintas em um mesmo espaço de trabalho.

Por outro lado, a análise trouxe elementos que permitiram demonstrar a existência de uma larga e estável força de trabalho, particularmente entre meados da década de 1870 e a

---

<sup>52</sup> Eric J. Hobsbawm, *A era do capital, 1848-1875*, 21ª edição, São Paulo: Paz e Terra, 2014 [1ª edição em inglês 1977], pp. 130-132.

<sup>53</sup> João Roberto Martins Filho faz uma análise bastante abrangente sobre a participação de estaleiros privados e militares na produção de armamentos e na conformação de um poderoso mercado naval mundial na virada do século XIX. Cf. *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910: tecnologia, forças armadas e política*, Rio de Janeiro: FGV Editora, 2010, particularmente o capítulo 3 – “Os sujeitos ocultos: os grandes estaleiros e os mercados externos”.

metade da década de 1880, momento sobre o qual localizamos evidências mais consistentes. Curioso notar, por exemplo, que o período em tela coincide com o contexto pós-guerra do Paraguai, marcado pelo decréscimo das exportações, das finanças públicas e do custo de vida da população pobre.<sup>54</sup> Afora a depressão inflacionária puxada pela alta do preço do café no cenário mundial e a perda de legitimidade política do regime monárquico, o orçamento governamental da Marinha e do Exército foi reduzido.<sup>55</sup> Ao que tudo indica, porém, esses fatores não foram capazes de reduzir a mão de obra nas oficinas do arsenal da Corte.

Os mapas de pessoal artístico permitem ter-se uma ideia da composição e da diversidade socioprofissional da força de trabalho empregada em suas oficinas, bem como identificar a predominância de certos ofícios em detrimento de outros. Assim, foi possível reconstituir o quadro geral das oficinas, identificando as ocupações reunidas em cada uma delas, sua disposição na hierarquia da estrutura produtiva abarcada pelo arsenal e o número de trabalhadores por oficina. A forma de organização dos arranjos de trabalho introduzida pelos regulamentos de 1860 e 1874, conforme observado no primeiro capítulo, ganha, agora, outra dimensão, na medida em que este capítulo deu visibilidade aos sujeitos que labutavam diariamente nas oficinas do maior estabelecimento de reparo e construção da Armada na segunda metade do século XIX.

Se, por um lado, a documentação abre caminhos para se avançar nessa direção, por outro lado evidencia certos limites ao estudo mais aprofundado do perfil social da mão de obra. Afinal, quem eram os trabalhadores representados pelos números descritos linhas atrás? Eles chegaram ao arsenal por meio de contrato ou através de mecanismos e estratégias baseadas no costume? O que explica uma força de trabalho tão numerosa e aparentemente estável? O fato de o material coletado não dispor de dados sobre cor, idade e origem limitou sobremaneira a tarefa de estender a análise da desigualdade e da diversidade social dos trabalhadores das oficinas do arsenal da Corte para as últimas décadas da escravidão. Por trás dos números e da classificação profissional que emergem da documentação certamente havia operários nacionais livres, de pele escura, artesãos estrangeiros, menores, etc., mas dimensioná-los, no plano histórico-analítico, em função de suas características sociais próprias, tendo em vista o conjunto da força de trabalho, é tarefa que permanece em aberto.

---

<sup>54</sup> Eulália Maria Lahmeyer Lobo et. al., “Évolution des prix et du coût de la vie à Rio de Janeiro (1820-1930)”, in Frédéric Mauro (org.), *L’histoire quantitative du Brésil de 1800 a 1930*, Colloques Internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique, n.º 543, Paris: Éditions du C.N.R.S, 1973, p. 207.

<sup>55</sup> José Murilo de Carvalho, *A construção da ordem: a elite política imperial; Teatro de sombras: a política imperial*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 277 e p. 431.

## Anexo

Tabela IX

Distribuição de escravos(as) da nação e africanos livres por local de trabalho (1854)

<b>Escravos da nação</b>	<b>Local de trabalho</b>	<b>Africanos livres</b>	<b>Local de trabalho</b>
Antonio 1°	Fragata Cabrea	Adrião	Fragata Cabrea
Antonio 2°	Fragata Cabrea	Amaro 1°	Fragata Cabrea
Antonio 3°	Funileiro	Amaro 2°	Ferraria
Antonio 4°	Construção Naval	Antonio 3°	Fragata Príncipe
Antonio 12°	Funileiro	Arsenio	Fundição
Cesario	Fragata Cabrea	Coriolano	Fragata Cabrea
Cyrilo	Hospital de Marinha	Cosme	Biblioteca da Marinha
David	Hospital de Marinha	Dionisio***	Fragata Cabrea
Domingos Manoel	Construção Naval	Duarte	Secretaria de Estado
Diogo	Polieiro	Domiciano	Fragata Cabrea
Felipe Manoel	Sineiro	Eugenio	Limpeza do Arsenal
Fernando*	Desertado	Faustino 1°	Marinheiro da Fragata Cabrea
Floriano	Fragata Cabrea	Faustino 2°	Marinheiro da Fragata Cabrea
Francisco 3°	Fundição	Fernando	Fundição
Francisco 4°	Fundição	Gabriel	Fragata Cabrea
Francisco dos Santos	Foguista	Galdino	Fragata Cabrea
Gabriel	Fragata Cabrea	Garcia	Fragata Cabrea
Garcia	Ferraria	Hilario	Fragata Cabrea
Germano	Fragata Cabrea	Honorato	Fragata Cabrea
Guilherme	Fragata Cabrea	Hygino	Hospital da Marinha
Henrique**	Hospital de Marinha	Isão	Iluminação do Arsenal
Hermenegildo	Fragata Cabrea	Isidoro	Fragata Cabrea
Ignacio****	Fragata Cabrea	Jayme	Fragata Cabrea
Ignacio d'Andrade	Fragata Cabrea	Joaquim	Fragata Cabrea
Jeronimo	Fragata Cabrea	Joaquim José	Fragata Cabrea
João 10°	Correiros	Justo	Fragata Cabrea
João Manoel	Ferraria	Juvenal	
Joaquim 1°	Academia de Marinha	Lasaro	Fragata Cabrea
Joaquim 4°	Armazéns d'Armação	Leocadio	Fragata Cabrea
José 4°	Academia de Marinha	Luis 1°	Fragata Cabrea
Jose Antonio 5°	Fundição	Luis Congo 1°	Fragata Cabrea
José Luis	Socorro Naval	Macario	Fragata Cabrea
[doc. danificado] Manoel	Ferraria	Mamede	Fragata Cabrea
[doc. danificado] Raymundo	Fragata Cabrea	Mathias	Fragata Cabrea
[doc. danificado] Cyriaco	Pharol de Cabo Frio	Melchiades	Fragata Cabrea
Inocencio dos Santos	Fragata Príncipe	Marcelo	Fragata Cabrea
Liborio	Academia de Marinha	Marcelino	Pintor

<b>Lourenço 1°</b>	Jardim Botanico	Nabor	Fragata Cabrea
<b>Lourenço 2°</b>	Socorro Naval	Odorico	Limpeza geral do Arsenal
<b>Ludgero José</b>	Fragata Principe	Pacifico	Caldeireiro de Ferro
<b>Luis Sebastião</b>	Foguista	Patricio	Fragata Cabrea
<b>Manoel 1°</b>	Fragata Cabrea	Pedro da Costa*****	Fragata Cabrea
<b>Manoel 4°</b>	Fundição	Possidoneo	Fundição
<b>Manoel dos Anjos</b>	Fragata Cabrea	Raphael	Fragata Cabrea
<b>Manoel da Madre Deos</b>	Funileiros	Roque	Fragata Cabrea
<b>Manoel Pereira</b>	Fragata Cabrea	Sidronio	Fragata Cabrea
<b>Manoel Quaresma</b>	Socorro Naval	Simão	Fragata Cabrea
<b>Manoel Rozario</b>	Limpeza do Arsenal	Silvaneio	Fragata Cabrea
<b>Marcelino 1°*</b>	Desertado	Theophilo 1°	Fragata Cabrea
<b>Marcelino 2°</b>	Hospital de Marinha	Theophilo 2°	Fragata Cabrea
<b>Martinho</b>	Fragata Principe	Tinoco*****	Fragata Cabrea
<b>Matheus</b>	Pintor	Thomé	Hospital da Marinha
<b>Miguel 1°</b>	Fragata Cabrea	Torquato	Fragata Cabrea
<b>Miguel 2°**</b>	Faleceu	Tiburcio	Fragata Cabrea
<b>Miguel 3°</b>	Fragata Cabrea	Valentim***	
<b>Narcizo</b>	Fragata Cabrea	Valério	Fragata Cabrea
<b>Nicolao 1°</b>	Fragata Cabrea	Verissimo	Hospital da Marinha
<b>Paulo*****</b>	Fragata Cabrea	Hyppolito	Fragata Cabrea
<b>Pantaleão</b>	Fragata Cabrea		
<b>Pedro</b>	Cordoaria		
<b>Pedro Congo*****</b>	Desertado		
<b>Pedro 3°</b>	Fragata Cabrea		
<b>Pedro Mauricio</b>	Socorro Naval		
<b>Polycarpo</b>	Armazéns d'Armação		
<b>Rodrigo</b>	Armazéns d'Armação		
<b>Roque</b>	Cozinheiro		
<b>Raymundo</b>	Fragata Cabrea		
<b>Sabino</b>	Fragata Cabrea		
<b>Sebastião*****</b>	Iluminação Arsenal		
<b>Seraphim</b>	Contadoria da Marinha		
<b>Tiburcio</b>	Iluminação Arsenal		
<b>Vicente*</b>	Fragata Cabrea		
<b>Ventura **</b>			
<b>Victor</b>	Jardim Botanico		
<b>Augusto</b>	Fragata Cabrea		
<b>Francisco</b>	Jardim Botanico		

(\*) “Desertado”

(\*\*) “Faleceu no hospital”

(\*\*\*) “Faleceu afogado”

(\*\*\*\*) “Aleijado”

(\*\*\*\*\*) “Inválido”

(\*\*\*\*\*) “Sofre de alienação”

(\*\*\*\*\*) “Está quase cego”.

<b>Escravas</b>	<b>Local de trabalho</b>
Anaclea	Serviço do Arsenal
Beatriz Rosa	Serviço d'Armação
Catharina	Serviço do Arsenal
Christina	Serviço do Arsenal
Constança	Serviço do Arsenal
Epiphania	Serviço d'Armação
Felizarda	Serviço do Arsenal
Gertrudes	Serviço d'Armação
Guilhermina	Serviço do Arsenal
Hhipolita	Serviço d'Armação
Lauriana	Serviço do Arsenal
Luiza	Serviço d'Armação
Magdalena	Serviço do Arsenal
Maria	Faleceu
Martha	Faleceu
Rufina	Serviço do Arsenal
Rosa	Serviço do Arsenal
Nome ilegível (doc. danificado)	Arsenal (cria de 16 anos)
Philomena	Armação (idem)
Sem nome	Escravo sexagenário
Marçal	Está na cábreá

OBS: Os dados foram reproduzidos tal como aparecem no documento manuscrito original.  
Referência completa da fonte está indicada na tabela II deste capítulo.

## Capítulo 3

---

### **Companhia de Aprendizes Artífices: educação, trabalho e política**

Ao colocar a formação dos arsenais da Marinha de Guerra como problema histórico torna-se fundamental lidar com dinâmicas laborais, políticas e administrativas bastante complexas, sem negligenciar suas conexões com variáveis do contexto nacional e global. Este capítulo busca repensar a problemática da mão de obra dos arsenais por outro ângulo de observação ao trazer para o cerne da narrativa as relações entre educação, política e trabalho. As Companhias de Aprendizes Artífices integraram a dinâmica dos arsenais régios durante as três últimas décadas da escravidão. Funcionaram como espaços de aprendizagem destinados a garantir a participação de menores pobres na composição da força de trabalho das oficinas dos arsenais, concretizando uma política estatal centrada no aperfeiçoamento da mão de obra. Para levar a hipótese adiante, a análise inspira-se na abordagem de Julia Wrigley, a qual pressupõe olhar para os nexos entre ideologias, formas de educação e sistemas produtivos.<sup>1</sup> Assim, ao direcionar atenção particular à companhia instalada no arsenal da Corte, o capítulo explora o perfil dos menores aquartelados em suas dependências, o papel a eles atribuído pelas autoridades navais e o lugar da instrução num modelo voltado à inserção desses sujeitos no processo de produção naval.

---

<sup>1</sup> Julia Wrigley, “The Division between Mental and Manual Labor: Artisan Education in Science in Nineteenth-Century Britain”, *The American Journal of Sociology*, vol. 18, Supplement: Marxist Inquiries: Studies of Labor, Class, and States (1982), p. 32.

## Educação e trabalho em estaleiros navais

Em 1857, José Antonio Saraiva, titular da pasta da Marinha no gabinete chefiado por Marquês de Olinda,<sup>2</sup> informava aos membros do parlamento imperial que uma Companhia de Aprendizes Artífices havia sido criada no arsenal do Rio de Janeiro e duas outras seriam fundadas nos arsenais da Bahia e de Pernambuco. A organização desses empreendimentos aspirava tão somente oferecer ao país “os melhores construtores e maquinistas”. O ministro destacava em seu relatório a importância da atuação de espaços voltados ao ensino primário e profissional de menores pobres, órfãos e desvalidos, salientando que neles depositava “a esperança de operários para os arsenais”. O sucesso da proposta “poderia dar à educação de nossa mocidade uma direção benéfica”, além de contribuir para minimizar a falta de “homens de letras, como de habilitações que sirvam a todas as indústrias”.<sup>3</sup> As companhias funcionaram na capital e nas ditas províncias até meados da década de 1880, quando seus contingentes foram esvaziados conforme previa o parágrafo terceiro do artigo 5º da lei 2.940 de 1879, que proibia o governo de preencher as vagas surgidas nas companhias a partir daquela data.<sup>4</sup> O fechamento das companhias explica-se, em parte, pelo rearranjo orçamentário e institucional imposto pela referida lei aos ministérios, sobretudo os militares, cujas despesas declinaram desde a guerra contra o Paraguai ao passo que as dívidas interna e externa tendiam a aumentar.<sup>5</sup>

<sup>2</sup> Barão de Javary, *Organizações e Programmas Ministeriaes desde 1822 a 1889*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, pp. 117-118. Para uma abordagem clássica da trajetória e das políticas formuladas pelo Gabinete da Conciliação, cf. Francisco Iglésias, “Vida política, 1848/1868”, in Sérgio Buarque de Holanda (dir.), *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo II – “O Brasil Monárquico”, 3º Volume – “Reações e transações”, São Paulo: DIFEL, 1969, p. 61 e p. 69; e Sérgio Buarque de Holanda, *Capítulos de história do Império*, Org. Fernando A. Novais, São Paulo: Companhia das Letras, 2010, pp. 61-63.

<sup>3</sup> *Relatório Apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Décima Legislatura pelo Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios da Marinha José Antonio Saraiva*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1858, p. 12.

<sup>4</sup> Lei nº 2940 de 31 de outubro de 1879 – “Fixa e orça a Receita Geral do Imperio para os exercícios 1879-1880 e 1880-1881, e dá outras providencias”. *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1879*, Parte I, Tomo XXVI – Parte II, Tomo XLII. Leis, decretos e avisos citados nas notas seguintes estão disponíveis em versão digitalizada em [www.camara.gov.br](http://www.camara.gov.br). Acesso em Abril de 2016.

<sup>5</sup> José Murilo de Carvalho, *A construção da ordem: a elite política imperial; Teatro de sombras: a política imperial*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, pp. 274-275. Segundo Carvalho, as forças armadas representavam mais de 40% das despesas administrativas do Império entre 1831 e 1850. No período das contendas na Bacia Platina, quando foram adquiridas munições, armas, maquinário naval e embarcações de guerra, elevaram-se os gastos com as pastas da Marinha e da Guerra. Ao término do conflito bélico, o orçamento dos ministérios militares tendeu a declinar, apresentando ligeiro aumento nos anos que antecederam à Proclamação da República. Em suma: “A queda dos gastos com forças armadas foi

A montagem de instituições dedicadas à formação sócio-profissional de menores não era exatamente uma novidade no momento em que Saraiva apresentara seu relatório à Assembleia Geral Legislativa. Ideias envolvendo o aperfeiçoamento do trabalho executado nos arsenais circulavam entre os agentes da administração naval desde os primeiros anos do Segundo Reinado. Em 1843, durante mais uma passagem pela Marinha,<sup>6</sup> Joaquim José Rodrigues Torres destacava que o fortalecimento da Armada Nacional não se resumia a erguer oficinas especializadas e criar condições adequadas à produção de matéria prima destinada às atividades de fabrico e reparo dos vasos da esquadra. O futuro visconde de Itaboraí, um dos expoentes da *direção saquarema* e principal personagem das reformas pelas quais passaram as Forças Armadas até então,<sup>7</sup> destacava que era igualmente necessário

---

contrabalançada pelo aumento de gastos com a dívida interna e externa. Como já mencionado, boa parte da dívida foi contraída para cobrir gastos com a Independência, com rebeliões internas, com a guerra contra o Paraguai e com desastres naturais, todos eles de natureza não produtiva. Parte menor da dívida externa foi contraída para efeito de investimento”, p. 275. Cf., ainda, o gráfico projetado na página 277, no qual o autor indica o movimento do conjunto das despesas administrativas no Segundo Reinado. No caso da Marinha de Guerra, por exemplo, cargos e repartições foram suprimidos e navios encouraçados inúteis ao serviço teriam que ser vendidos ou desmanchados e suas peças comercializadas. Pelo disposto na lei 2.940, o arsenal de Pernambuco teria suas despesas cortadas pela metade, resultando na redução dos vencimentos e do contingente de seus empregados e trabalhadores manuais. Outro dado pertinente a esse quadro manifesta-se na supressão das Companhias de Aprendizes Marinheiros instaladas por em províncias marítimas como Alagoas, Amazonas, Rio Grande do Norte, Sergipe, entre outras. As companhias remanescentes foram transformadas em Escolas de Aprendizes Marinheiros em 1885 e suas práticas de ensino e aprendizagem remodeladas. Para maiores informações sobre esse processo, cf. Mônica Regina Ferreira Lins, *Viveiros de “homens do mar”: Escolas de Aprendizes-Marinheiros e as experiências formativas na Marinha Militar do Rio de Janeiro (1870-1910)*, Tese de Doutorado, CEH/Faculdade de Educação, UERJ, 2012. Cf., em especial, o capítulo 2, mais exatamente o intervalo entre as páginas 105 e 112. As discussões anteriores à lei 2.940 sobre o orçamento da força naval no Senado demonstram as divergências dos parlamentares quanto à continuidade ou não das companhias de aprendizes artífices e de marinheiros. Cf. *Diário do Rio de Janeiro*, 22 de maio de 1877, pp. 1-2.

<sup>6</sup> Barão de Javary, pp. 39-40, p. 45, pp. 67-68, p. 72 e p. 89. Para outros detalhes, cf. a compilação de Miguel Archanjo Galvão, *Relação dos cidadãos que tomaram parte no governo do Brasil no período de março de 1808 a 15 de novembro de 1889*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894, pp. 16-17 e pp. 19-21.

<sup>7</sup> José Miguel Arias Neto, *Em busca da cidadania: praças da Armada Nacional, 1867-1910*, Tese de Doutorado em História Social, FFLCH, USP, 2001, pp. 50-66. Sobre o papel de Rodrigues Torres no Ministério da Guerra, cf. Adriana Barreto de Souza, *O Exército na consolidação do Império: um estudo histórico sobre a política militar conservadora*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1999. Informações mais pontuais podem ser encontradas no capítulo 2, especialmente entre as páginas 101-104. Ao lado de Paulino José Soares de Sousa (Visconde do Uruguai), Eusébio de Queirós e Honório Hermeto Carneiro Leão (Marquês de Paraná), Rodrigues Torres integrou o que Ilmar Rohloff de Mattos, inspirado na noção gramsciana de hegemonia, denominou de *direção saquarema*: um grupo político ligado ao Partido Conservador e aos interesses de cafeicultores e proprietários fluminenses que exerceu uma direção política, moral e intelectual às ações do governo central e à construção da unidade nacional. Cf. *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial*, 5ª edição, São Paulo: Editora HUCITEC, 2004 (Coleção Estudos Históricos) [1ª edição 1987], pp. 142-204.

“formar operários” aptos aos serviços navais.<sup>8</sup> Em sua perspectiva, os arsenais deveriam receber “todos os meninos pobres e desvalidos” e a eles ofertar “educação e instrução” adequadas à “profissão”. Frisava, ainda, que a empreitada poderia “criar operários inteligentes e desviar da ociosidade centenas de homens que se tornarão úteis a si e ao País”.<sup>9</sup>

Mesmo informando balizas circunscritas ao meio militar-naval, os relatórios permitem ampliar o escopo analítico. Afinal, observando atentamente a linguagem operada por ambos os ministros, nota-se que as relações entre educação e trabalho marcaram a configuração histórica das companhias dos arsenais – antes e durante sua existência concreta. No entanto, a problemática extrapola a experiência propriamente dita das companhias. Sobretudo quando se verifica que, no conjunto da sociedade escravista, práticas e instituições educativas (em especial aquelas que abarcavam o ensino de ofícios) proliferaram ao longo do século XIX em cidades como Recife, São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador. A historiografia, particularmente os campos da história social e da história da educação, tem demonstrado as vicissitudes e características desse movimento. Os esforços direcionados à compreensão da temática procuram contemplar a análise de projetos escolares e a atuação dos atores sociais que estiveram à sua frente. Tal ênfase tem resultado em abordagens que procuram valorizar os vínculos entre cidadania, instrução e a experiência das classes subalternas.<sup>10</sup> Em linhas gerais,

<sup>8</sup> *Relatório da Repartição dos Negocios da Marinha, apresentado à Assembléa Geral Legislativa, na 2ª Sessão da 5ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario d’Estado Joaquim José Rodrigues Torres*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1843, p. 7.

<sup>9</sup> *Idem*, p. 12.

<sup>10</sup> Para estudos mais abrangentes elaborados no campo da história da educação, cf. Luiz Antônio Cunha, *O ensino de ofícios artesanais e manufactureiros no Brasil escravocrata*, 2ª edição, São Paulo: Editora UNESP; Brasília, DF: FLACSO, 2005 e Maria Alice Rosa Ribeiro (org.), *Trabalhadores urbanos e ensino profissional*, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 1986. Sobre a formação profissional de menores na Marinha, cf. Mônica Regina Ferreira Lins, op. cit. Alguns estudiosos do campo da história social têm dado contribuições significativas ao estudo da temática, tanto pela abordagem de práticas específicas de ensino, como pela atenção a grupos sociais e contextos históricos particulares. Para os casos de Pernambuco, da Corte e da Bahia, cf., respectivamente, Marcelo Mac Cord, *Artífices da cidadania: mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista*, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2012 e Bruno Augusto Dornelas Câmara, *Trabalho livre no Brasil imperial: o caso dos caixeiros de comércio na época da Insurreição Praieira*, Dissertação de Mestrado, CFCH, UFPE, 2005, capítulo 2; Alessandra Frota Martinez de Schueler, *Educar e instruir: a instrução popular na Corte imperial*, Dissertação de Mestrado, ICHF, UFF, 1997 e Maria das Graças de Andrade Leal, *A arte de ter um ofício: o Liceu de Artes e Ofícios da Bahia (1872-1972)*, Dissertação de Mestrado, FFCH, UFBA, 1995. Sobre o ensino em estabelecimentos administrados pelo Estado, cf. Jorge Prata de Sousa, “A mão de obra de menores: escravos, libertos e livres nas instituições do Império”, in Jorge Prata de Sousa (org.), *Escravidão: ofícios e liberdade*, Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (APERJ), 1998 (Coleção Ensaios). O radicalismo operário na França e na Inglaterra no segundo quartel do século XIX impulsionou o surgimento de um diversificado movimento de instituições voltadas à educação de trabalhadores, conforme demonstra Iorwerth Prothero em *Radical Artisans in England and France, 1830-1870*, Cambridge: Cambridge University Press, 1997, pp. 230-234.

pode-se dizer que as pesquisas têm permitido verificar como proprietários, elites letradas, religiosos, artesãos, pessoas comuns e os poderes públicos participaram da elaboração de Liceus de Artes e Ofícios, Escolas Industriais, associações, academias, aulas noturnas, institutos, etc. Ainda que o formato e os objetivos de cada iniciativa guardassem certas especificidades, havia entre elas um elemento comum. A combinação entre aprendizado profissional e de primeiras letras, e, em alguns casos, o ensino de desenho, geometria, música, belas artes, entre outras matérias, demarcavam o sentido da aprendizagem exercida nesses espaços (ou que se pretendia colocar em prática).

Se educação e trabalho não se restringiam ao universo das manufaturas navais e suas companhias de artesãos, estas certamente atribuíram um sentido particular ao conjunto daquelas relações. Antes de retomá-las mais adiante é preciso considerar de antemão dois outros aspectos. À variedade do quadro em tela soma-se a atuação dos ministérios militares. Marinha e Exército reuniam no interior de seus arranjos administrativos corpos de imperiais marinheiros, companhias de menores, de artífices militares, de aprendizes marinheiros e de menores artesãos. O aquartelamento, nesses espaços, de libertos, mendigos, pobres livres vadios e menores de idade era visto pelas autoridades como estratégia para complementar as fileiras dos batalhões, guarnecer os navios de guerra e compor a força de trabalho dos arsenais. O preenchimento de seus contingentes dependia, por sua vez, da efetivação de mecanismos de recrutamento voluntário e forçado. Esses mecanismos eram operados, como descreve Álvaro Nascimento, por uma “malha” social da qual participavam – na capital e nas províncias – capitães de portos, policiais, inspetores de quartirão, guardas, entre outros.<sup>11</sup> Hendrik Kraay lembra que esses mecanismos estiveram longe de evidenciar a simples imposição de formas de violência sobre uma sociedade fraca. Foram, antes, construídos a partir de uma (in)tensa articulação entre Estado, proprietários e homens livres pobres.<sup>12</sup> Amarradas à lógica do patronato, tais relações sustentaram práticas de recrutamento forçado no decorrer do século XIX, ao mesmo tempo em que as transformavam num de seus núcleos constitutivos, fosse pelo reforço das hierarquias de classe ou pela via da distinção social entre os setores subalternos que as compunham.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Álvaro Pereira do Nascimento, *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001, pp. 68-69.

<sup>12</sup> Hendrik Kraay, “Repensando o recrutamento militar no Brasil imperial”, *Diálogos*, DHI/UEM, v. 3, n. 3: 113-151, 1999, p. 115.

<sup>13</sup> Idem, p. 116.

O segundo ponto refere-se, estritamente, ao caso da Marinha de Guerra e às múltiplas experiências relacionadas à educação que marcaram sua trajetória histórica. Dentre instituições, obras e atividades diversas havia um conjunto heterogêneo de sujeitos e práticas ativas que conformaram e reproduziram um dado sistema de formação cultural e sócio-profissional. Uma de suas facetas visíveis pode ser verificada nos modelos de ensino que conviviam lado a lado no interior da instituição. A Academia de Marinha, herança do poder naval lusitano, destinava-se a formar o alto escalão do oficialato naval,<sup>14</sup> enquanto as companhias (de menores artífices e de aprendizes marinheiros), a Escola de Maquinistas e a Escola Prática de Artilharia (que, na década de 1880, incluiria o estudo dos torpedos no rol de suas atividades<sup>15</sup>) dedicavam-se à formação educacional e técnica de trabalhadores para atuarem nos serviços de marinhagem, construção, reparo e manutenção de embarcações.<sup>16</sup> Criadas entre 1840 e início dos anos 1860, elas funcionaram até as vésperas da queda da monarquia, exceção feita ao Corpo de Imperiais Marinheiros e às Companhias de Aprendizes Marinheiros (denominadas Escolas a partir de 1885), cujas funções continuaram a ser exercidas nos primeiros anos do regime republicano.

Ainda no plano das experiências envolvendo a capacitação de trabalhadores em ocupações destinadas a suprir as demandas da Armada e seus arsenais, vale destacar três iniciativas bastante distintas entre si, mas que ajudam a dimensionar ainda mais a variedade de soluções encaminhadas no âmbito da política naval. A primeira refere-se ao envio de operários, mestres de ofício e engenheiros para aperfeiçoar seus conhecimentos profissionais em estaleiros europeus. Em 1872, por exemplo, a Contadoria da Marinha celebrou contrato com Carlos Francisco da Silveira Moreaux, autorizando-o a seguir para a Inglaterra como construtor naval, a fim de praticar o ofício sob as ordens do capitão tenente Carlos Braconnot, que à época se encontrava na Europa para fiscalizar a construção e a compra de navios para a esquadra brasileira.<sup>17</sup> A contrapartida exigia que Moreaux servisse ao Estado por dois anos,

---

<sup>14</sup> Herick Marques Caminha, “Organização do Pessoal na Marinha Imperial”, in Hélio Leôncio Martins (coord.), *História Naval Brasileira*, terceiro volume, tomo I, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, pp. 37-42.

<sup>15</sup> Idem, p. 49.

<sup>16</sup> Sobre a preocupação das autoridades navais em solucionar, face aos adventos das mudanças tecnológicas operadas na construção de embarcações de guerra, o analfabetismo e garantir a capacitação de pessoal através das companhias de aprendizes e dos corpos de marinheiros, cf. Álvaro Pereira do Nascimento, *Cidadania, cor e disciplina na revolta dos marinheiros de 1910*, Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ, 2008, pp. 117-122.

<sup>17</sup> (Cópia) Termo do contrato effectuado com Carlos Francisco da Silveira Moreaux, lavrado a fl. 62 do Livro 1º de termos. Maço XM 308, Sub-Série Ministro-Secretaria de Estado, Série Marinha, Arquivo Nacional. (Doravante: Documento manuscrito, SSM-SE, SM, AN, salvo indicação em contrário). Braconnot era capitão

embora não tenha sido explicitado em qual arsenal, fábrica ou obra administrada pelo do governo central. Não foi localizada informação alguma a respeito dos serviços prestados por Moreaux ao Estado, conforme seu contrato exigia. Sabe-se apenas que entre 1877 e 1878 estabeleceu-se à Rua do Ypiranga, nº 65, como engenheiro.<sup>18</sup> É difícil mensurar o impacto de tal medida dada a ausência de estudos mais sistemáticos sobre o funcionamento e a extensão desse trânsito.<sup>19</sup> Provavelmente, os administradores navais nutriam expectativas em torno da possibilidade de os conhecimentos práticos de construção naval adquiridos nas oficinas dos arsenais pudessem ser aperfeiçoados no exterior, sobretudo no que tange aos trabalhos com ferro e bronze. É possível supor também que a jornada de estudos pudesse resultar no aprendizado de técnicas envolvendo o manejo, a conservação e o fabrico de máquinas a vapor. Afinal, como já demonstrou mais de um historiador, além da introdução de metais no fabrico de cascos, o vapor começava a despontar no cenário da produção naval como alternativa à vela como método de propulsão,<sup>20</sup> e, paulatinamente, adentravam o mundo dos arsenais e estaleiros brasileiros. De acordo com Pedro Carlos da Silva Telles, “um dos fatores

---

tenente reformado, tendo passado pela diretoria de máquinas do Arsenal da Corte na década de 1860. Tomou parte no conflito contra Oribe e Rosas e em 1852 seguiu para a oficina John Penn & Sons, sediada em Greenwich, sudeste de Londres, estudar os segredos da maquinaria naval sob os auspícios do governo imperial. Para mais detalhes sobre sua biografia, cf. Pedro Carlos da Silva Telles, *História da Engenharia no Brasil (Séculos XVI a XIX)*, vol. I, Rio de Janeiro: LTC – Livros Técnicos e Científicos Editora S. A., 1984, p. 262. Informações sobre a firma inglesa podem ser vistas no levantamento de registros sobre os estaleiros comerciais britânicos, elaborado por L. A. Ritchie, *The British Shipbuilding Industry – a guide to historical records*, Manchester/Nova Iorque: Manchester University Press, 1992 (Studies in British Business Archives).

<sup>18</sup> *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1877*, Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1877, p. 727; *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1875*, Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1878, p. 662.

<sup>19</sup> Um inventário sobre questões científicas e tecnológicas nos tempos do Império, elaborado a partir da documentação guardada pelo Ministério das Relações Exteriores, fornece algumas pistas envolvendo o trânsito de engenheiros, artesãos e operários dos arsenais para estaleiros europeus. Cf. Sabrina Marques Tarracho Sant’Anna e Rafael de Almeida Daltro Bosisio (orgs.), *Inovações tecnológicas e transferências tecnocientíficas: a experiência do Império brasileiro*, Rio de Janeiro: Centro de História e Documentação Diplomática; Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2010.

<sup>20</sup> A título de exemplo, cf. as análises elaboradas por Keith McClelland e Alastair Reid no artigo “Wood, Iron, Steel: Technology, Labour and Trade Union Organisation in the Shipbuilding Industry, 1840-1914”, in Royden Harrison and Jonathan Zeitlin (ed.), *Divisions of Labour: skilled workers and technological change in nineteenth century England*, Sussex: The Harvester Press Limited, 1985, p. 151-184 e o primeiro capítulo do livro de Sidney Pollard e Paul Robertson: *The British Shipbuilding Industry, 1870-1914*, Harvard University Press, 1979 (Harvard Studies in Business History), pp. 9-24.

decisivos na transformação por que passou o Arsenal da Corte foi o regresso e início das atividades dos engenheiros brasileiros mandados estudar na Europa”.<sup>21</sup>

A segunda está ligada à tentativa de erguer no arsenal da Corte uma “Escola de Construção e Engenharia Naval”.<sup>22</sup> O projeto escolar, elaborado no início dos anos 1850, sequer saiu do papel. Mesmo assim, a simples concepção de algumas bases em torno da proposta poderia resultar numa opção concreta às aulas avulsas de geometria, mecânica e desenho ministradas nos arsenais. A proposta de fundação indica que a escola receberia aprendizes de carpinteiro de machado e “paisanos” que desejassem “sujeitar-se à prática dos estaleiros”, desde que tivessem “quinze anos completos” e soubessem “ler, escrever [e] contar as quatro operações aritméticas”. Com duração prevista para cinco anos, o curso oferecido dividir-se-ia em duas partes, ambas conduzidas por “lentes” de matemática, construção naval e desenho. A primeira englobava os três primeiros anos e consistia no estudo de aritmética, álgebra, geometria, mecânica, “noções de física”, desenho de “aparelhos, planos e riscos de navios” e “descrição e classificação das máquinas a vapor”. Os últimos dois anos seriam dedicados à arquitetura naval. Nesse período, seriam ensinadas lições de nomenclatura e arranjos internos dos navios, mastreação, resistência, deslocamento, gravidade, “fisiologia vegetal”, conservação e corte de madeiras para a construção de embarcações. Durante o período de formação, os estudantes tomariam contato com a língua francesa e inglesa.

Por fim, a instalação de bibliotecas em terra firme e a bordo de alguns navios de guerra também cumpria parte importante das experiências formativas no meio militar-naval. Em tese, seu funcionamento poderia assegurar diferentes práticas de leitura, bem como ampliar a circulação de mapas, cartas, plantas, livros e compêndios de ciência naval, política, guerra e diplomacia.<sup>23</sup> Esses assuntos eram comumente abordados por jornais ligados à Armada, a exemplo de alguns veículos do gênero publicados ao longo da segunda metade do

---

<sup>21</sup> Pedro Carlos da Silva Telles, op. cit., p. 242. Alguns dados biográficos sobre os construtores e engenheiros de máquinas que passaram pelas diretorias de construções navais e de máquinas do arsenal do Rio na segunda metade do século XIX estão localizados entre as páginas 261 e 263.

<sup>22</sup> Plano para a criação de uma Escola de Architectura e Engenharia Naval no Arsenal de Marinha da Côte, 1854. Maço XM 728, SSM-SE, SM, AN.

<sup>23</sup> Segundo a relação de obras e consulentes do ano 1852-1853, elaborado pelo 1º Tenente e bibliotecário, Sabino Eloy Pessoa, é possível identificar com mais precisão alguns dos autores e títulos disponíveis no acervo da Biblioteca da Marinha e dos assuntos que abordavam, tais como matemática, navegação, astronomia, construção naval, artilharia, máquinas a vapor, guerras marítimas, entre outros assuntos. Para informações mais detalhadas, cf. *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Primeira Sessão da Nova Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Zacarias de Goes e Vasconcellos*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852, mapa n. 23.

século XIX, como o *Brasil Marítimo*, a *Gazeta Naval*, os *Annaes Maritimos* e a *Revista Marítima Brasileira*.<sup>24</sup> Os dados extraídos do *Almanak Laemmert* permitem ter alguma noção sobre a variedade e o tamanho do acervo da Biblioteca da Marinha, erguida no arsenal do Rio em 1846. Após quase uma década de existência, seu acervo contava com algo em torno de 5.020 de volumes, além de 739 “mapas, cartas e planos”.<sup>25</sup> Em 1875, esse número havia atingido a marca de 19.000 volumes, dos quais 1.600 encontravam-se distribuídos pelas “diversas bibliotecas dos navios de guerra”.<sup>26</sup> Havia também várias publicações estrangeiras. Os títulos – quase todos escritos em língua francesa, como *La Flotte*, *Annales Maritime et Coloniales*, *Le Technologiste* e *Revue Britannique* – versavam em sua maioria sobre assuntos ligados à navegação, política diplomática, tecnologia, arquitetura naval, generalidades, etc.<sup>27</sup>

Em suma, mesmo que através de largas pinceladas, é possível ter uma imagem das experiências formativas que coexistiam no interior das estruturas da Armada Nacional. As Companhias de Aprendizes Artífices dos arsenais faziam parte do emaranhado de iniciativas envolvendo a educação (no sentido amplo que o termo permite abarcar). Trata-se de uma realidade multifacetada, que revela o quão difícil é abordar essa experiência sob um único viés. O quadro acima deve, portanto, ser observado em suas especificidades e inter-relações

<sup>24</sup> Para mais informações, cf. José Miguel Arias Neto, “Imprensa militar no século XIX: um balanço preliminar”, *Revista Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil*, vol. 9, n. 18, 2013.

<sup>25</sup> *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1855*, Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1855, p. 188. Disponível em versão digitalizada no site do *Center for Research Libraries – Global Resources Network*: <http://www-apps.crl.edu/brazil/almanak>.

<sup>26</sup> *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1875*, p. 276. O número absoluto de volumes guardados no acervo da Biblioteca da Marinha aumentou consideravelmente entre 1860 e 1880. Observando as edições do *Almanak Laemmert* publicadas nesse período, considerando, para efeitos de análise, o intervalo de cinco anos entre uma e outra edição, pode-se ter uma ideia mais concreta do que foi esse aumento. Em 1860 (p. 250), o número total de volumes era de 7.000, em 1865 (p. 221-222) saltou para 8.759, em 1870 (p. 226) a contagem indicava 10.140, em 1875 chegou aos 19.000 e, por fim, em 1880, alcançou a incrível marca de 30.000 volumes. Segundo Tânia Maria Bessone, havia inúmeras bibliotecas espalhadas pelo centro urbano da Corte por volta de 1874. Os acervos da Biblioteca da Marinha, do Exército e da Biblioteca Fluminense faziam parte desse quadro de instituições, muito embora não rivalizassem com dois dos maiores acervos existentes na cidade, a saber, os da Biblioteca Nacional e do Gabinete Português de Leitura, que contavam, em 1882, com cerca de 124.000 (somente impressos) e 50.000 volumes, respectivamente. Cf. *Palácios de destinos cruzados: bibliotecas, homens e livros no Rio de Janeiro, 1870-1920*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1999, p. 98, 108 e 205.

<sup>27</sup> Além dos títulos mencionados, as edições de 1855 (p. 188), 1860 (p. 250) e 1865 (p. 221-222) do *Almanak Laemmert* indicam outros títulos de periódicos e jornais estrangeiros assinados pela Biblioteca: *Le Spectateur Militaire*, *Le Moniteur de la Flotte*, *Le Moniteur Universel*, *Journal du Havre*, *Ilustração Franceza*, *Ilustração Ingleza*, *Revue de Deux Mondes*, *Annales de Chimie et Physique*, *Annales Maritime et Coloniales*, *The Artisan*, *The Nautical Standard*, *Annuaire du Bureau des Longitudes*, *Manuel du Libraire* e *Bibliographie de la France*.

próprias. As evidências fornecem indícios a respeito da ocorrência de um largo (e aberto) processo de profissionalização do meio naval. A especialização de estruturas produtivas e dos trabalhadores voltados à construção, manutenção e reparo de embarcações constituiu um de seus desdobramentos mais importantes. Em parte, seu sentido histórico está diretamente associado às transformações ocorridas nos setores da navegação, da construção naval e da produção de armamentos. A fase da expansão global do capitalismo a partir de meados do século XIX, caracterizada, em grande medida, segundo o raciocínio de Eric Hobsbawm, pela difusão do vapor, do carvão e do ferro, revolucionou os meios de transporte terrestre e marítimo, redimensionando a escala das relações de mercado.<sup>28</sup> Nesse contexto, a forma dos navios mercantes e de guerra, ou, do produto-navio, para usar um termo de Alain Dewerpe, foi sofrendo profundas alterações.<sup>29</sup> Mais especificamente, a passagem da madeira ao metal, a introdução de sistemas de artilharia mais potentes e o advento da hélice e do vapor como meios de propulsão alternativos à vela modificaram as dimensões e o tipo de blindagem utilizada nos cascos das embarcações, bem como interferiram na capacidade de deslocamento (tonelagem) e na velocidade dos navios.

Muito provavelmente, o alcance e a absorção dessas inovações em determinados contextos históricos não resultaram na substituição de métodos e saberes artesanais, tampouco provocaram no setor da construção e reparo de embarcações – como em outros ramos produtivos – uma ruptura entre modelos de produção artesanal e industrial.<sup>30</sup> Certamente, esse movimento obedeceu a ritmos e lógicas inteiramente distintos, implicando mudanças no processo de trabalho e nos modos de organização social da produção naval e redefinindo o sentido do trabalho e das relações de trabalho em estaleiros públicos e privados.<sup>31</sup> Empregadores envolvidos na administração de estabelecimentos navais buscaram encarar as

<sup>28</sup> Cf. Eric J. Hobsbawm, *Industry and Empire – From 1750 to the present day*, London: Penguin Books, 1990 (1ª edição 1968), capítulo 6.

<sup>29</sup> Alain Dewerpe, “Entreprises, technologies, travail dans la construction navale (1880-1980)”, *Le Mouvement Social*, n. 156, juillet-septembre, 1991, pp. 6-10.

<sup>30</sup> Sobre as transformações operadas no âmbito da indústria naval, cf. os trabalhos de McClelland e Reid, Pollard e Roberston citados na nota 21. Para uma visão abrangente dos diversos setores da economia britânica Oitocentista, cf. Raphael Samuel, “Workshop of the World: Steam Power and Hand Technology in Mid Victorian Britain”, *History Workshop*, n. 3 (Spring 1977), pp. 6-72. Discussão semelhante, baseada no caso francês, está em Yves Lequin, “Apprenticeship in Nineteenth-Century France: A Continuing Tradition or a Break with the Past?”, in Steven Laurence Kaplan and Cynthia J. Koepp (ed.), *Work in France: Representations, Meaning, Organization, and Practice*, Ithaca and London: Cornell University Press, 1986, pp. 457-474.

<sup>31</sup> Para um estudo sobre os impactos desse processo num contexto específico, cf. Alan McKinlay, “Maîtres ou employeurs? Travail et rapports d’autorité dans la construction navale: l’exemple des chantiers de la Clyde (1900-1939)”, *Le Mouvement Social*, n. 156, juillet-septembre 1991, pp. 75-94.

pressões e os limites fixados pelas mudanças tecnológicas. A educação e a instrução de trabalhadores em ofícios especializados foi uma das estratégias adotadas – não sem controvérsias quanto a sua viabilidade – para enfrentar as vicissitudes desse cenário, particularmente os impactos sobre arranjos de trabalho onde dezenas de ocupações qualificadas e semi-qualificadas desempenhavam múltiplas tarefas num mesmo espaço produtivo.<sup>32</sup>

Historiadores que pesquisaram o mundo dos estaleiros deram alguma atenção à problemática dos elos entre educação e trabalho. É o caso da análise de Leslie Schuster sobre os trabalhadores de Saint-Nazaire, região fortemente marcada pelas atividades de fabrico e reparo naval. Segundo afirma, em 1862 a *Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée*, uma das principais empresas de metalurgia, construção e maquinário naval da França, com oficinas espalhadas pelas regiões portuárias de Havre, La Seyne-sur-Mer e Marseille, inaugurou uma escola e abriu cursos noturnos para capacitar seus trabalhadores.<sup>33</sup> Na Itália da virada do século XIX, a direção do estaleiro *Ansaldo*, localizado no distrito genovês de Sestri Ponente, desempenhou papel decisivo no processo de transmissão dos saberes profissionais entre diferentes gerações de operários que labutavam em suas oficinas.<sup>34</sup> Por meio da contratação de jovens entre 13 e 16 anos (muitos deles filhos de trabalhadores da própria firma) e da inclusão desses sujeitos em classes de aprendizes, a empresa almejava reproduzir uma força de trabalho qualificada.<sup>35</sup> Já na Grã-Bretanha, os *dockyards*, como eram chamados os estaleiros da Armada Real, mantiveram escolas funcionando em suas dependências durante longo período de tempo. Neil Casey demonstra como os estabelecimentos situados nas porções sudeste (Chatham e Sheernes) e sudoeste (Portsmouth e Devonport) da Inglaterra e na região de Pembroke, no País de Gales, formaram uma rede de estaleiros dentro da qual se

<sup>32</sup> Alastair Reid, *The tide of democracy: shipyard workers and social relations in Britain, 1870-1950*, Manchester: Manchester University Press, 2010, pp. 47-58; Paul Robertson, “Technical education in the British shipbuilding and marine engineering industries, 1863-1914”, *The Economic History Review*, New Series, vol. 27, n. 2, (May, 1974), pp. 222-223 e pp. 225-229.

<sup>33</sup> Leslie A. Schuster, *A workforce divided: community, labor, and the state in Saint Nazaire's shipbuilding industry, 1880-1910*, Westport, Connecticut: Greenwood Press, 2002 (Contributions in Labor Studies), p. 91. Vale ressaltar a atenção de Maurice Agulhon ao arsenal de Toulon, vila situada à região da Provença, na costa do Mediterrâneo. Segundo o autor teria existido uma escola de ensino mutual no estabelecimento. Agulhon não entra em detalhes sobre o formato do ensino ministrado nem menciona se teria havido outras experiências do tipo no estaleiro naval, não obstante ter ressaltado que a instrução primária era uma das preocupações da Marinha francesa. Cf. *Une ville ouvrière au temps du socialisme utopique. Toulon de 1815 à 1851*, Paris-La-Haye: Mouton, 1970 (Civilisations et Sociétés), capítulo 3, especialmente, pp. 94-95.

<sup>34</sup> Alain Dewerpe, “Construire des Bateaux Ansaldo (1900-1915)”, *Le Mouvement Social*, n. 156, juillet-septembre, 1991, pp. 135-136.

<sup>35</sup> Idem, *Ibidem*.

estabeleceu um sistema educacional específico.<sup>36</sup> Da metade do século XIX à Primeira Guerra Mundial, as *dockyard schools* exerceram um duplo papel no interior desse sistema: preparar jovens artesãos ao exercício de profissões qualificadas (nesse sentido, reproduzir a divisão do trabalho e as relações de classe constituídas no interior dos estaleiros) e capacitá-los política e culturalmente para ocuparem postos nos escalões do Almirantado britânico.<sup>37</sup>

Tanto o produto-navio quanto seus modos de fabricação adquiriram certo grau de complexidade em razão das mudanças tecnológicas ocorridas no curso da segunda metade do século XIX. O aprimoramento de jovens trabalhadores surgiu, assim, como resposta para lidar com as pressões estabelecidas por esse processo. Mais do que isso, o aperfeiçoamento do trabalho em arsenais e estaleiros privados por meio do ensino profissional ultrapassava, como se pode notar, os limites das experiências nacionais, embora estas tenham imprimido dinâmicas e significados particulares à questão. A montagem das Companhias de Aprendizes Artífices e a inserção desses espaços como parte da rotina e das relações de trabalho nos arsenais da Armada brasileira configura um dos vários experimentos elaborados naquele contexto. Afinal, as companhias foram estruturadas por meio de uma política de mão de obra baseada na aproximação entre educação e trabalho, objetivando formar jovens operários em ofícios especializados em construção, manutenção e reparo naval e assegurar sua participação nos quadros de uma força de trabalho especializada e subordinada aos desígnios do poder naval.

Se, por um lado, essa hipótese abre caminhos à investigação das companhias dos arsenais, por outro, ainda se faz necessário aprofundar a reflexão acerca do formato e do conteúdo do modelo que presidiu a configuração histórica desses espaços. O aspecto fundamental a ser levado em conta refere-se ao nexos entre a reorganização da Armada e a introdução de braços livres e qualificados nos serviços navais. Nessa condição, o trabalho assume um lugar particular dentro daquele que passou a ser considerado o papel primordial da Marinha na formação dos Estados modernos no longo século XIX: assegurar a defesa econômica e militar do território nacional. As mudanças administrativas ocorridas na Armada brasileira estavam amarradas aos processos de consolidação e centralização do aparato estatal na Corte nas duas primeiras décadas do Segundo Reinado.<sup>38</sup> Ideias em torno do

---

<sup>36</sup> Neil Casey, “Class Rule: The Hegemonic Role of the Royal Dockyard Schools, 1840-1914”, in Kenneth Lunn and Ann Day (ed.), *History of Work and Labour Relations in the Royal Dockyards*, London and New York: Mansell, 1999, p. 66.

<sup>37</sup> Idem, p. 70, p. 73, pp. 74-77.

<sup>38</sup> José Miguel Arias Neto, op. cit, 2001, pp. 78-79.

fortalecimento da Marinha ganharam força nesse momento e se transformaram no elo entre variáveis históricas atinentes às mudanças operadas nas instâncias do poder naval e à formação do Estado e da identidade nacional. A dimensão tecnológica associada à indústria da construção naval e à geopolítica militar e diplomática também trouxe impactos ao setor naval, conforme sugere a abordagem de Mary Hilson.<sup>39</sup> A pressão inglesa pelo término do tráfico atlântico de africanos e o prolongamento das contendas envolvendo o Império brasileiro na bacia platina – o confronto contra Oribe e Rosas (1850-1851), a intervenção militar no Uruguai (1864) e a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai (1864-1870) – podem ter estimulado, entre os agentes envolvidos nos assuntos navais, a convicção acerca da urgência de o País contar com um poderio marítimo mais robusto. A tensa dinâmica da geopolítica platina, cerrada em “fronteiras vivas e, em muitos casos, não delimitadas juridicamente”,<sup>40</sup> talvez tenha redimensionado o significado dos arsenais – e, em seu interior, o aprendizado de ofícios qualificados – como unidades produtivas fundamentais ao desenvolvimento da Marinha de Guerra como instituição dedicada à defesa do território.

Os desdobramentos que se seguiram tomaram concretude nas tentativas de ampliar o número de embarcações da esquadra, de capacitar e recrutar a marinhagem e de adquirir carvão, ferro, munição, maquinário e equipamentos bélicos mais potentes no mercado internacional. Não à toa a emergência das companhias e a demanda pela qualificação de mão de obra de menores em ofícios ligados às atividades de fabrico e reparo naval coincidiram com as contingências desse quadro mais geral. Ao fim e ao cabo, tais premissas constituíram, por assim dizer, os eixos da política naval a partir de meados do século XIX, tanto porque eram consideradas vitais à tarefa do Estado em assegurar a defesa das fronteiras internas e externas do território nacional, como porque representavam os esforços em colocar o Império brasileiro no mapa das “potências marítimas”.<sup>41</sup> Se o emprego de meninos como trabalhadores nas oficinas do arsenal da capital não era exatamente uma novidade,<sup>42</sup> as formas assumidas por essa experiência adquiriram outros contornos. Aperfeiçoá-los como mão de obra

---

<sup>39</sup> Referindo-se ao caso sueco da virada do século XIX, Hilson afirma que certas particularidades do modelo de trabalho de estaleiros devem ser compreendidas face às flutuações dos negócios capitalistas, das estratégias militares e da política externa. Cf. “Labour politics in a Naval Dockyard: The Case of Karlskrona, Sweden c. 1880-1925”, *International Review of Social History*, Volume 46, Part 3, December, 2001, pp. 341-342.

<sup>40</sup> Wilma Peres Costa, “A Guerra do Paraguai e a problemática militar no Império”, *História*, São Paulo, 14, 33-48, 1995, p. 37.

<sup>41</sup> *Revista Marítima Brasileira*, 1º de abril de 1851, p. 8.

<sup>42</sup> Renato Pinto Venâncio, “Os aprendizes da guerra”, in Mary Del Priore (org.), *História das crianças no Brasil*, 2ª edição, São Paulo: Editora Contexto, 2000 (1ª edição 1999), p. 196 e pp. 198-199.

qualificada tornou-se um das questões da dita política pela qual se buscava garantir a continuidade dos serviços de manutenção, reparo e fabrico de embarcações para a Marinha de Guerra. Em alguma medida, a solução disponível para os atores políticos à frente dos assuntos navais passava pela organização das companhias. Regulamentá-las e integrá-las aos arranjos de trabalho dos arsenais significava dar um passo nessa direção, forjando, assim, uma opção concreta para alimentar um ramo caracterizado pelo emprego de significativo número de ocupações em atividades que lidavam com madeira, metal e máquinas a vapor. Por esse ângulo, as companhias podem ser vistas como respostas possíveis às demandas relativas ao aperfeiçoamento técnico das oficinas e dos trabalhadores nela empregados. Afinal, elas foram projetadas para garantir o aprendizado de menores nos ofícios de calafate, modelador, fundidor, polieiro, carpinteiro, ferreiro, tanoeiro, correeiro e operador de máquinas, abarcando, portanto, o conjunto de um setor onde predominava um alto grau de especialização e divisão do trabalho.

Mas o papel das companhias era mais complexo. O significado prático de suas ações ao longo do tempo comporta aspectos relacionados às maneiras pelas quais o Estado lidava com as relações de trabalho na sociedade escravista. Em outras palavras, para além da dimensão do ensino de ofícios e da formação de trabalhadores especializados para os arsenais, a experiência das companhias envolvia a elaboração de formas de controle político e ideológico sobre a mão de obra. Retomando o raciocínio de Joaquim José Rodrigues Torres em 1843, dar “educação conveniente” aos menores equivalia a sujeitá-los “a uma disciplina regular e uniforme”, de modo a livrá-los de “paixões” e “vícios” que “de ordinário contraem”, com vistas a usufruir de seus “futuros serviços”.<sup>43</sup> José Antonio Saraiva, seu sucessor, pode-se, por exemplo, verificar como o então ministro da Marinha se referia à companhia fundada no arsenal da Corte. Segundo afirmava, ela colocaria “cobro à perdição moral dos órfãos confiados aos cuidados do Governo”.<sup>44</sup> De um modo ou de outro, o modelo de aprendizagem em gestação no período que antecedeu e sucedeu a organização das companhias revelam percepções em torno do (ou do que deveria ser o) ensino direcionado a menores e do seu papel como agentes desse processo.

No caso específico dos meninos aquartelados em companhias de aprendizes marinheiros e/ou de artífices, Álvaro Nascimento ressalta que tais instituições representavam

---

<sup>43</sup> *Relatório da Repartição dos Negocios da Marinha, apresentado à Assembléa Geral Legislativa, na 2ª Sessão da 5ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario d'Estado Joaquim José Rodrigues Torres*, p. 12.

<sup>44</sup> *Relatório Apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Decima Legislatura pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha José Antonio Saraiva*, p. 12.

algumas das poucas alternativas disponíveis no decorrer do século XIX em que menores de idade poderiam receber educação, vestuário e ocupação profissional.<sup>45</sup> Contudo, na perspectiva das autoridades públicas, além de fornecer braços livres para o Estado e para o mercado de trabalho, elas também eram vistas como estratégia de controle social para garantir a tranquilidade da ordem pública e como forma de evitar que menores se entregassem ao ócio, à vadiagem e aos maus costumes<sup>46</sup> – enfim, ao não-trabalho. As relações entre educação e trabalho e suas implicações nas manufaturas navais devem ser repensadas a partir dos projetos e soluções encaminhados por instituições e grupos sociais nelas reunidos. O trabalho exercido com perícia e inteligência significava para vários segmentos da população fator de distinção social,<sup>47</sup> ainda que estigmas negativos associados ao trabalho manual permanecessem em seu horizonte, reforçando clivagens raciais e de classe.<sup>48</sup> Assim, exercer uma atividade especializada era uma forma de se contrapor aos estigmas associados ao trabalho manual e, por conseguinte, construir um lugar social dissociado das marcas da escravidão.

## **As companhias vistas por dentro**

### *Modos de organização*

O aperfeiçoamento da mão de obra de menores como estratégia à composição de parcela da força de trabalho dos arsenais adquiriu certa visibilidade no meio militar-naval nas primeiras décadas do reinado de d. Pedro II. Entretanto, foi somente na virada da década de 1850, com a criação de três Companhias de Aprendizes Artífices – cujo funcionamento se estendeu até meados dos anos 1880 –, que a política em torno daquela demanda tomara forma concreta. As transformações ocorridas ao longo desse período, sobretudo aquelas relacionadas à configuração do produto-navio, ao universo administrativo da Armada Nacional e ao envolvimento do Império nas contendas militares e diplomáticas que atravessaram a porção sul do continente americano durante o século XIX, favoreceram a emergência das companhias. Os avisos expedidos em 16 e 25 de setembro, publicados na compilação das decisões do governo central de 1857, demarcaram, por assim dizer, o início da companhia de

---

<sup>45</sup> Álvaro Pereira do Nascimento, op. cit., 2001, p. 78.

<sup>46</sup> Idem, pp. 84-85.

<sup>47</sup> Marcelo Mac Cord, op. cit., p. 29.

<sup>48</sup> Robert Conrad, *Os últimos anos da escravatura no Brasil, 1850-1888*, 2ª edição, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978 (Coleção Retratos do Brasil) [1ª edição 1973], p. 27.

menores artífices no arsenal da capital.<sup>49</sup> Sua instalação fora autorizada pelo primeiro aviso, que também expediu bases sob as quais se constituiu um modelo de organização. O segundo remetera tão somente algumas “instruções” no sentido de ajustar o regulamento então formulado. Ambos foram elaborados por Francisco Xavier Bomtempo, oficial maior da Armada, e encaminhados ao ministro José Antonio Saraiva pelo inspetor Joaquim Raimundo de Lamare. Seus dispositivos serviram de alicerce à redação do projeto das companhias fundadas em 1858 nos arsenais das províncias da Bahia e de Pernambuco, situados, mais exatamente, nas capitais Salvador e Recife.<sup>50</sup>

As companhias foram definitivamente integradas à rotina dos estaleiros da Marinha em 1860 por meio do decreto 2.583. Este dispositivo modificou a estrutura que governava os arsenais desde sua incorporação ao poder naval durante as lutas pela independência do jugo colonial português. Como se pôde verificar no primeiro capítulo desta tese, o conjunto de medidas reunidas no texto do decreto introduziu uma nova divisão do trabalho naqueles complexos navais. As normas remodelaram o desenho dos arranjos administrativos e interferiram na lógica que até então conformava as relações sociais de trabalho. Alteraram, em síntese, os mecanismos de funcionamento da inspetoria, das oficinas, das diretorias, da intendência, entre outros órgãos, e redefiniram o papel exercido por inspetores, empregados (amanuenses, lentes, engenheiros, capelães, escreventes de oficinas, apontadores, etc.), operários e aprendizes – fossem civis ou militares, mestres ou contramestres.<sup>51</sup> Além disso, o regulamento expedido pelo texto legal de 1860 reuniu as funções atribuídas às então denominadas 1ª (Corte), 2ª (Bahia) e 3ª (Pernambuco) Companhias de Aprendizes Artífices, unindo sua dinâmica organizacional ao regulamento dos arsenais.

No curto intervalo entre a montagem e a inserção das companhias à estrutura produtiva abarcada pelos arsenais, as atividades que vieram a desempenhar seguiram uma lógica própria. Os avisos que formalizaram a criação das companhias permitem dimensionar alguns de seus traços mais comuns. A companhia da Corte, por exemplo, pretendia reunir 200 “aprendizes menores” em suas dependências, enquanto as demais indicavam receber, cada

---

<sup>49</sup> Aviso de 16 de setembro de 1857 – “Manda organizar provisoriamente uma Companhia de Aprendizes menores no Arsenal de Marinha da Corte”; Aviso de 25 de setembro de 1857 – “Manda observar as instruções provisórias, pelas quaes se deve executar o Regulamento, a que se refere o Aviso de 16 do corrente, que organisa uma Companhia de Aprendizes menores no Arsenal de Marinha da Corte”.

<sup>50</sup> Decreto nº 2.188 de 09 de junho de 1858 – “Crea huma Companhia de Aprendizes menores em cada um dos Arsenaes de Marinha das Provincias da Bahia e Pernambuco”.

<sup>51</sup> Decreto nº 2.583 de 30 de abril de 1860 – “Reorganiza os Arsenaes de Marinha no Imperio”.

uma, cerca de 80 meninos. A administração máxima seria exercida, nos três casos, por um comandante com patente de capitão-tenente ou de primeiro tenente. As companhias também contavam com os serviços de capelães, professores de primeiras letras, ajudantes, porteiro, cozinheiro e guardas. A companhia do arsenal do Rio congregava, ainda, as habilidades de um carapina, um ferreiro, um calafate e um mestre carpinteiro. Provavelmente, eles seriam os responsáveis por receber os menores e iniciar sua instrução nos respectivos ofícios, bem como promover melhoramentos e reparos nas instalações da companhia.

Quando passaram a fazer parte dos arsenais régios, as bases que resultaram na criação das companhias deixaram de ter caráter provisório, mas sua configuração essencial permaneceu basicamente a mesma. Mais exatamente, o regulamento sancionado em abril de 1860 e o decreto 2.615, promulgado em julho do mesmo ano,<sup>52</sup> detalharam o conjunto de afazeres, obrigações e direitos dos trabalhadores envolvidos naqueles empreendimentos, além de definirem o perfil dos menores e o formato do ensino ofertado. Os dados da tabela abaixo permitem identificar alguns dos traços dos modos de organização das companhias durante o período em que estiveram em funcionamento. Nela se podem verificar os sujeitos e as tarefas nas quais estavam implicados.

**Tabela I**  
Pessoal das Companhias de Aprendizes Artífices

Arsenal de Marinha da Corte		Arsenais de Marinha da Bahia e de Pernambuco	
Função	Número	Função	Número
Comandante (capitão tenente)	1	Comandante (capitão tenente ou 1º tenente)	1
Cirurgião (do arsenal)	1	Capelão e professor de primeiras letras (do arsenal)	1
Capelão (do arsenal)	1	Secretário	1
Secretário (escrivão de 3ª classe)	1	Agente	1
Agente (comissário de 3ª classe)	1	Guardas	3
Professor de primeiras letras (arsenal)	1	Cozinheiro	1
Ajudante do dito (arsenal)	1	Serventes	2
Mestre de música	1	Aprendizes Artífices	80
Guardas (1 sargento ajudante, 2 primeiros sargentos e 3 segundos sargentos)	6		
Porteiro	1		
Enfermeiro	1		
Cozinheiro	1		
Ajudante do dito	1		
Serventes	4		
Aprendizes Artífices	200		
<b>Total</b>	<b>222</b>		<b>90</b>

Fonte: vide decretos indicados nas notas 49 e 50.

<sup>52</sup> Decreto nº 2.615 de 21 de julho de 1860, “Manda observar novo Regulamento para as Companhias de Aprendizes Artífices dos Arsenais de Marinha da Corte e Provincias da Bahia e Pernambuco”.

A comparação dos dados apresentados permite ter uma noção do contingente envolvido no dia a dia das companhias de aprendizes dos arsenais, cuja administração ficava sob a responsabilidade de um capitão-tenente na Corte e, nas províncias, um militar de mesma patente ou um 1º tenente ocuparia esse posto. O comando das companhias estava subordinado aos inspetores dos respectivos arsenais. No caso da Corte, os números dão conta da participação de 200 menores aprendizes e 22 empregados, entre os quais um músico, um porteiro e um cirurgião. Estes profissionais não faziam parte das companhias dos arsenais da Bahia e de Pernambuco, que reuniam menos da metade do contingente implicado na companhia do arsenal da Corte, sendo 80 aprendizes e 10 empregados. As três companhias contavam com os serviços de um capelão para ministrar o ensino das primeiras letras e conduzir práticas religiosas, tais como o catecismo, a confissão e a celebração de missa em dias santos e aos domingos para aprendizes e praças.

Outra variável que chama a atenção (à qual nos deteremos adiante) é a quantidade de aprendizes artífices. Para entendê-la concretamente vale analisar alguns exemplos. Em 1872, o inspetor do arsenal da Bahia, capitão de mar e guerra João Gomes de Aguiar, encaminhara um relatório a Manoel Antonio Duarte de Azevedo, então ministro da Marinha.<sup>53</sup> O documento detalhava as atividades desenvolvidas no ano anterior e expunha a situação de cada uma das repartições do estabelecimento naval, incluindo, evidentemente, a 2ª Companhia de Aprendizes Artífices. Os menores que faziam parte do “estado efetivo” da companhia, segundo descrição do comandante Domingos Jose de Azevedo Junior, eram dirigidos por seis mestres artesãos, cada qual responsável por ensinar os segredos de profissões que lidavam com madeira e metal. Assim, os 40 aprendizes artífices matriculados na companhia estavam distribuídos entre as seguintes oficinas: carapinas (5), carpinteiros (6), ferreiros (10), modeladores (4), máquinas (10) e fundição (5). Porém, observando atentamente a listagem dos menores e empregados pertencentes ao quadro efetivo da companhia, nota-se que a soma dos primeiros corresponde à metade da marca estipulada pelos decretos 2.583 e 2.615. Ou seja, havia larga discrepância quanto ao disposto pelas normas que imprimiram uma organização definitiva às companhias dos arsenais régios da Bahia e de Pernambuco. A menção do inspetor talvez ajude esclarecer esse ponto. Segundo afirmava, havia 34 artífices classificados como adidos – 39 na listagem anexa ao relatório – com idade inferior a 21 anos. Eles manufaturavam guincho, brocas, tarraxas, forjas, canoas, escaleres, navios, etc. nos

---

<sup>53</sup> Parte do Estado Actual da Segunda Companhia de Aprendizes Artífices dos Arsenaes de Marinha, 1º de Janeiro de 1872. Maço XM 785, SSM-SE, SM, AN.

espaços onde os menores aprendizes exercitavam suas habilidades nos ofícios.<sup>54</sup> Sua inclusão na companhia pode ter sido a maneira encontrada para preencher o contingente de aprendizes conforme estabelecido pelas normas.

Para as autoridades envolvidas na administração das companhias, preencher o contingente de menores previsto pelos avisos e decretos que autorizaram a criação das companhias e a elas atribuíram modos próprios de organização pode ter sido uma tarefa penosa em muitos casos, embora não fosse a regra. Em 1872, por exemplo, o comandante da 1ª companhia de aprendizes da Corte, capitão de fragata Manoel Benicio Furtado de Mendonça, informava a situação do estabelecimento a seu cargo ao Barão de Laguna, chefe de esquadra e inspetor do arsenal. O relatório encaminhado reportava dados concernentes ao ano de 1871.<sup>55</sup> O mapa anexo ao documento revela a disposição e os lugares ocupados por trabalhadores e aprendizes nos quadros da companhia. A maior parte de seu “estado efetivo” era composta por 201 menores distribuídos por diferentes oficinas. Desse total, 30 estavam ligados à oficina de máquinas, enquanto as de carpinteiros, carapinas e calafates contavam, respectivamente, com 29, 63 e 10 menores. Já as de poleeiros, torneiros e de correeiros e bandeireiros reuniam, nessa ordem, 34, 14 e 21 menores.<sup>56</sup> Nota-se que cerca de metade do número de artífices estava envolvido em oficinas dedicadas a trabalhos com madeira, evidenciando, talvez, a importância atribuída ao conhecimento de habilidades concernentes ao fabrico, reparo e montagem de cascos, mastros e velas. As informações contidas na tabela II indicam o contingente de aprendizes das 1ª e 2ª companhias de acordo com sua distribuição pelas oficinas.

---

<sup>54</sup> Relação das obras apresentadas pelos Artífices adidos aprendizes na exposição de 08 de setembro de 1871. Maço XM 785, SSM-SE, SM, AN.

<sup>55</sup> Mappa do estado actual da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices do Arsenal de Marinha da Corte com as alterações ocorridas durante o anno de 1871. Maço XM 785, SSM-SE, SM, AN.

<sup>56</sup> Idem, Ibidem.

**Tabela II**  
Aprendizes artífices matriculados em 1871

Ofícios	Arsenal de Marinha da Bahia	Arsenal de Marinha da Corte
Máquinas	10	30
Modeladores	4	-
Fundidores	5	-
Ferreiros	10	-
Carpinteiros	6	29
Carapinas	5	63
Poleeiros e Torneiros*	-	34
Calafates	-	10
Tanoeiros	-	14
Correiros e Bandeiros	-	21
<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>201</b>

Fonte: Maço XM 785, SSM-SE, SM, AN.

\* Esses ofícios constam no relatório da inspeção do Arsenal da Bahia, mas não há qualquer menção quanto ao número de artífices. O relatório da inspeção da Corte inclui apenas os poleeiros.

Se as evidências permitem esboçar um aspecto do modelo de organização assumido pelas companhias, dificilmente ajudam a explicar os motivos que levaram à adoção de determinados arranjos. Por que as companhias dos arsenais das províncias possuíam uma estrutura de organização aparentemente menos complexa que a companhia do arsenal da Corte? Por que as primeiras haveriam de receber quantidade bastante inferior de menores em comparação com a segunda? As respostas não são fáceis. Demandariam, certamente, um minucioso esforço de pesquisa em torno das propostas, da dinâmica concreta e da relação das companhias com a sociedade e o Estado. Ainda que tangencie algumas dessas variáveis, este capítulo volta-se primordialmente à compreensão do lugar das companhias nas manufaturas da Armada. Em especial, como dito na abertura, a expectativa é lançar luz sobre o papel da relação entre educação e trabalho na formação de menores como mão de obra especializada para os arsenais. Nessa perspectiva, talvez seja possível conjecturar que uma das razões capazes de explicar as diferenças especificadas pelos dados indicados nas tabelas I e II esteja associada ao fato de o Rio de Janeiro – capital e província – ter concentrado as atividades de construção e reparo naval a partir de meados do século XIX. Nesse momento histórico, o arsenal da Corte transformou-se no maior estabelecimento do gênero, enquanto os demais estaleiros da Marinha sediados em Salvador, Recife e Belém se converteram em locais de manutenção e conserto de embarcações.<sup>57</sup> Outros dois fatores dizem respeito à consolidação do papel da baía de Guanabara e suas circunvizinhanças como principal porto comercial e

<sup>57</sup> Pedro Carlos da Silva Telles, op. cit., pp. 251-253. Para maiores detalhes, cf. Juvenal Greenhalgh, *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História: 1822-1889*, Rio de Janeiro: IBGE, 1965.

militar do centro sul americano<sup>58</sup> e à expansão do ramo de metais no conjunto da economia mercantil escravista. Sua importância tornou-se cada vez mais evidente com a abertura e o desenvolvimento de oficinas e pequenas fábricas de fundição, de máquinas, de ferreiros, de serralheiros, além de estaleiros particulares.<sup>59</sup> Vistos em conjunto e de forma inter-relacionada esses fatores ajudam a explicar o quadro em questão.

Voltemos à companhia da Corte. O relatório encaminhado pelo inspetor do arsenal e chefe de esquadra, Victorio José Barbosa da Lomba, ao ministro da Marinha e presidente do Conselho Naval, Eduardo de Andrade Pinto, oferece indícios que permitem ampliar a análise acerca do contingente de aprendizes artífices.<sup>60</sup> O documento contém dados remetidos por mestres, contramestres e diretores tratando da execução e do custo de obras feitas em corvetas, encouraçados, lanchas, canhoneiras, galeotas e outras embarcações pertencentes à Armada. Também traz informações sobre o funcionamento e a situação material das oficinas e demais instâncias nas quais estavam envolvidos. Tudo pertinente ao ano de 1877. O relatório da inspeção incluía, como nos casos acima descritos, um mapa geral dos trabalhadores e menores ligados aos serviços do estabelecimento. Elaborado pelo comandante da companhia, o capitão de fragata Basilio Antonio de Siqueira Barbedo, o mapa logo evidencia um elemento novo. O número de menores necessário para completar o contingente de aprendizes da companhia saltara de 200 para 250. Cabe lembrar que até o início da década de 1870 a companhia da Corte quase sempre completava o contingente máximo de menores estabelecido pelos decretos de 1860. Os mapas de abril, maio e junho de 1865, confeccionados por Guilherme Augusto de Freitas, capitão de fragata e comandante da companhia, reforçam a hipótese. Respectivamente, havia 187, 191 e 190 menores aprendizes compondo o “estado efetivo” da companhia.<sup>61</sup>

Ainda que a marca estipulada estivesse bem perto de ser alcançada, conforme demonstra o mapa de 1872, o fato a se destacar é que o aumento de menores matriculados rompe com o padrão seguido pela companhia desde os seus primeiros momentos, sinalizando

---

<sup>58</sup> Eulália Maria Lahmeyer Lobo, *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*, 1º volume, Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, p. 27.

<sup>59</sup> Idem, p. 174 e p. 182. Cf. também Luiz Carlos Soares, “A manufatura na sociedade escravista: o surto manufatureiro no Rio de Janeiro e nas suas circunvizinhanças (1840-1870)”, in Frédéric Mauro (dir.), *La préindustrialisation du Brésil: essais sur une économie en transition, 1830/1850 – 1930/1950*, Paris: Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, 1984, pp. 18-19 e p. 24.

<sup>60</sup> Mappa do estado actual da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices do Arsenal de Marinha da Corte com as alterações havidas desde 1º de Abril de 1877 até 15 de Janeiro de 1878. Maço XM 914, SSM-SE, SM, AN.

<sup>61</sup> Parte do estado actual da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices do Arsenal de Marinha da Côte em 3 de Abril de 1865, 1 de Maio de 1865 e 1 de Junho de 1865. Maço XM 366, SSM-SE, SM, AN.

mudanças nos rumos da política que até então organizava seus modos de funcionamento. A legislação talvez ofereça alternativa para se entender o motivo por trás dessa inflexão. O aumento do número de menores está associado a outro dispositivo normativo. Trata-se do decreto 4.820, promulgado em novembro de 1871,<sup>62</sup> autorizando a admissão de 50 menores à companhia do arsenal da Corte, segundo o disposto pela lei 1.997 cuja meta era fixar o orçamento da força naval para o exercício 1872-1873.<sup>63</sup> Meses antes, o parlamento havia sancionado a lei de 28 de setembro, também conhecida como a lei do ventre livre. O dispositivo tornava livres os filhos nascidos do ventre das escravas, introduzindo, assim, o poder público nas relações entre senhores e cativos. Conforme lembra Sidney Chalhoub, o advento da lei evidencia “o reconhecimento legal de uma série de direitos que os escravos haviam adquirido pelo costume e a aceitação de alguns objetivos das lutas dos negros”.<sup>64</sup> A lei do ventre livre contribuiu para o esfacelamento da escravidão à medida que atingia seu elemento central, a saber, a dominação paternalista sobre a qual se constituía a hegemonia política, ideológica e cultural da classe senhorial. Em suma, os negros nascidos livres<sup>65</sup> transformaram-se em um problema a ser resolvido por senhores e pelo Estado imperial, uma vez que a lei de 28 de setembro pusera fim à reprodução natural que alimentava o sistema escravista, implicando na redefinição de noções de liberdade, trabalho e cidadania.

A proximidade cronológica entre as normas não é algo fortuito, portanto, merece ser problematizada a fim de se especular sobre as razões pelas quais houve significativa elevação do número de menores a ser direcionado à 1ª companhia. O texto da lei de 1871 abria ao governo a possibilidade de direcionar os nascidos livres a instituições públicas ou a associações particulares que se dispusessem a recebê-los, tratá-los e educá-los após completarem 8 anos de idade<sup>66</sup> – momento em que os senhores haveriam de optar por receber indenização do Estado ou continuar com os menores até atingirem os 21 anos de idade. Colocava-se no horizonte uma situação ambígua. Na visão de senhores e proprietários, os

---

<sup>62</sup> Decreto nº 4.820 de 18 de novembro de 1871, “Eleva em mais de cinquenta praças o numero de Aprendizes Artífices da Companhia de menores do Arsenal da Côrte”.

<sup>63</sup> Lei nº 1.997 de 19 de Agosto de 1871, “Fixa a Força Naval para o anno financeiro de 1872-1873”.

<sup>64</sup> Sidney Chalhoub, *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*, São Paulo: Companhia das Letras, 1990, p. 159.

<sup>65</sup> Os imbróglis que se seguiram à promulgação da lei de 1871 versaram, em parte, sobre a condição dos nascidos livres: seriam esses libertos ou ingênuos? Baseio-me na hipótese de Sidney Chalhoub segundo a qual havia a tendência, no final de 1870, em se considerar na documentação oficial a designação de ingênuos para os filhos livres de mulher escrava. Cf. maiores detalhes em Sidney Chalhoub, *Machado de Assis, historiador*, São Paulo: Companhia das Letras, 2003, pp. 273-274.

<sup>66</sup> Idem, pp. 275-276.

ingênuos haveriam de continuar sob dependência, tutela e trabalho forçado, situações que colocavam em xeque a liberdade garantida pela lei de 1871. Parte das instituições organizadas por segmentos da classe senhorial visava garantir o uso da mão de obra de ingênuos, muito embora parcela significativa desses sujeitos não tenha sido entregue ao governo pelos senhores.<sup>67</sup> Em relação às instituições públicas, particularmente à companhia de aprendizes do arsenal da Corte, é extremamente difícil localizar e dimensionar concretamente qual teria sido a quantidade de menores libertados pela lei do ventre livre que para ela teria sido encaminhada. De todo modo, é provável que a mudança operada pelo decreto 4.820 (elevando o contingente de 200 para 250 menores, modificando a regra até existente) tenha vindo a termo para abrir espaço à inserção dos nascidos livres na Companhia de Aprendizes Artífices da Corte.<sup>68</sup>

Ainda que tenha havido acréscimo de menores, a disposição dos arranjos internos da companhia permaneceu praticamente inalterável. Voltando ao relatório elaborado pelo inspetor da companhia da Corte em 1878, os 245 menores matriculados encontravam-se espalhados por 14 oficinas, sendo duas avulsas e as outras 12 organizadas em torno de duas diretorias: a de construções navais e a de máquinas. Curioso notar que as mencionadas diretorias não constavam nos mapas anteriormente analisados. Não foi possível saber ao certo por que isso aconteceu, uma vez que os três dispositivos que regulamentaram os arsenais da Armada entre o Império e a República agruparam as oficinas em diretorias. De todo modo, vale ressaltar que ambas as diretorias constituíam o núcleo produtivo do arsenal, pois concentravam parcela significativa dos operários diretamente envolvidos na produção naval. Não à toa reuniam 95% dos menores aprendizes matriculados na 1ª companhia, conforme os dados do mapa anexo ao relatório da inspeção de 1878. A diretoria de construções navais

<sup>67</sup> Idem, p. 274-279. Comentando o relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de 1880, cujas informações dão a ver o avultado número de ingênuos matriculados (307 de um total de 363, sendo 115 de 181 meninos e 182 de 192 meninas) que continuaram com senhores em detrimento dos que de fato (apenas 113 menores) foram encaminhados ao governo imperial, Chalhoub destaca: “[...] acho que esses números testemunham o apego continuado dos senhores à escravidão, ou ao que ainda restava dela (e não era pouco), no final da década de 1870 e anos 1880 adentro. Afinal, seria tolice considerar essas crianças de outro modo que não cativas de fato até que chegassem à idade de 21 anos, quando adquiririam o direito legal de ir para onde quisessem”. (Trecho localizado à página 275).

<sup>68</sup> Convém destacar os apontamentos de Álvaro Pereira do Nascimento sobre a relação entre a lei de 1871 e as Companhias de Aprendizes Marinheiros ao discutir o racismo na Armada. Segundo o autor: “Quando a lei do Ventre Livre foi decretada em 28 de setembro de 1871, alguns comandantes se apressaram e começaram a enviar ofícios aos juizes de órfãos solicitando que os menores libertos fossem encaminhados às escolas de aprendizes marinheiros para aprender uma profissão”. Cf. “Um reduto negro: cor e cidadania na Armada (1870-1910)”, in Olívia Maria Gomes da Cunha e Flávio dos Santos Gomes (orgs.), *Quase-cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil*, Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2007, p. 306.

concentrava maior número de aprendizes. Dos 164, algo que perfazia quase 67% do número total de menores, 56 estavam na oficina de carpinteiros, 43 na de carapinas, 17 na de calafates e outros 48 na oficina de poleeiros e torneiros. Já a diretoria de máquinas, embora tivesse o dobro de oficinas, agrupava número significativamente inferior. Dos 69 menores, 10 exerciam seu aprendizado na oficina de ferreiros, 20 na de modeladores, 10 na de caldeireiros de ferro, 10 na de limadores, 5 na de fundição, 5 na de caldeireiros de cobre, 7 na de torneiros e 2 na de martinets. Por fim, fechando a composição de menores pertencentes ao quadro de pessoal efetivo da companhia, as oficinas de tanoeiro e de correeiros e bandeireiros reuniam 12 aprendizes artífices.<sup>69</sup>

As evidências até aqui apresentadas colocam em relevo características do modelo de organização das companhias na segunda metade do século XIX. De forma abreviada, foi possível dimensionar a quantidade de menores e o modo como foram inseridos nas companhias. A distribuição pelas oficinas nas quais seriam praticados ofícios concernentes ao fabrico, reparo e manutenção de embarcações correspondia aos arranjos de trabalho dos arsenais. Ao fim e ao cabo, essa relação constituía o eixo em torno do qual girava o funcionamento das companhias, na medida em que imprimia uma lógica particular às amarras de sua vida institucional. A invenção das companhias como espaços de aprendizagem voltados à realização de uma política de mão de obra baseava-se nos vínculos estabelecidos com a dinâmica dos arsenais. Nessa perspectiva, talvez seja possível aproximar a realidade ora examinada da reflexão de Neil Casey sobre o papel histórico das *dockyard schools* na formação de mão de obra aos estaleiros da Marinha britânica.<sup>70</sup> Não para apontar semelhanças ou qualquer tipo de desvio entre um e outro caso, mas, sim, no intuito de argumentar que as Companhias de Aprendizes Artífices reproduziram em sua experiência própria a divisão do trabalho e as relações de classe que estruturaram os arsenais da Armada Oitocentista.

### *Insalubridade, violência e disciplina*

Uma abordagem de história social também deve atentar-se aos limites concernentes à realização prática das companhias. Em outras palavras, deve procurar refletir sobre a distância entre aquilo que era demarcado pelos textos legais e o que de fato era vivenciado pelos

<sup>69</sup> Mappa do estado actual da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices do Arsenal de Marinha da Corte com as alterações havidas desde 1º de Abril de 1877 até 15 de Janeiro de 1878. Maço XM 914, SSM-SE, SM, AN.

<sup>70</sup> Neil Casey, op. cit., p. 70.

agentes envolvidos no dia a dia das companhias. O material empírico coletado oferece certas pistas que permitem avançar no entendimento dessa problemática. Os relatórios redigidos e emitidos ao Ministério da Marinha pela inspetoria dos arsenais dão a ver as condições materiais das companhias e a rotina vivenciada por menores aprendizes e empregados das companhias. Espaço físico apoucado, instalações inadequadas e insalubridade eram as queixas mais comuns de comandantes e inspetores. A associação entre esses elementos aparece com frequência nas descrições contidas na documentação. O modo pelo qual foram aproximados sugere o que podemos chamar de *imagem da precariedade*: uma operação elaborada por determinados agentes sociais dentro de (e a partir de) uma lógica vertical em que atribuíam um sentido particular ao espaço observado, de modo a torná-lo visível para si e para as autoridades responsáveis pela governança dos arsenais.

Os edifícios da enfermaria instalada no arsenal de Pernambuco, por exemplo, pareciam não possuir espaço suficiente para receber doentes que necessitassem de tratamento. Em 1873, em relatório encaminhado ao ministro Manoel Delfino Ribeiro da Luz, o inspetor considerava que as acomodações onde os cuidados médicos eram dispensados eram “pouco arejadas”,<sup>71</sup> dificultando o trabalho de cirurgiões e enfermeiros. Na Corte, o comandante Basilio Barbedo afirmava ser “pequeno” o quartel da 1ª companhia e seus “diferentes compartimentos” igualmente “acanhados”. Para ele, isso tornava “muito sensível a falta de espaço para recreio e desenvolvimento dos meninos”. Em contraponto, dizia reconhecer que o “estado sanitário” da companhia era “satisfatório, mesmo em ocasião em que tem reinado epidemias nesta Corte”.<sup>72</sup> Certamente, o capitão de fragata referia-se à febre amarela que voltara a afligir os habitantes da capital na virada da década de 1860, após intervalo de cerca de meia década.<sup>73</sup> Nos anos 1870, conforme assinala Sidney Chalhoub, houve dois grandes surtos da doença – um em 1873 e outro em 1876. Nesse contexto, novos sentidos políticos e ideológicos passaram a ser atribuídos à doença, terminando por associá-la não mais à escravidão e, sim, ao processo imigratório.<sup>74</sup> Ao transformar-se, naquela década, na “*questão de saúde pública no Brasil*”, a febre amarela paulatinamente impôs dificuldades “à ideia dos

---

<sup>71</sup> Relatório da Inspeção do Arsenal de Marinha de Pernambuco de 10 de Janeiro de 1873. Maço XM 451, SSM-SE, SM, AN.

<sup>72</sup> Comando da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices em 15 de Janeiro de 1878. Maço XM 914, SSM-SE, SM, AN.

<sup>73</sup> Sidney Chalhoub, *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*, São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 86.

<sup>74</sup> Idem, p. 87.

cafeicultores de ‘suavizar’ – por assim dizer – a transição do trabalho escravo para o trabalho ‘livre’ por meio da imigração europeia”.<sup>75</sup>

Já em 1872, o comandante Manoel Benicio reclamava ao ministro da Marinha da falta de “alojamento conveniente e próprio de um estabelecimento de educação digno”. Logo na abertura de seu relatório, frisava: “Uma das medidas mais importantes que, em meu entender devia ser adotada é o alargamento do edifício em que se acha estabelecido este quartel, cuja capacidade evidentemente não comporta o numeroso pessoal desta Companhia”. Apesar de algumas obras terem sido feitas em prol da ampliação das instalações para “melhor acomodar não só os menores atualmente existentes, como os diversos empregados”, ele as considerava “insuficientes”. Em sua avaliação, o aumento no número de menores pelo decreto 4.820 de 1871 agravava ainda mais a situação. Afinal, a medida demandaria “necessariamente novas salas para dormitórios, vestiários e outras acomodações indispensáveis”. Os empregados encontravam-se “desfavoravelmente desalojados: para os seis empregados graduados há apenas três quartos em extremo acanhados, e para os sete serventes e cozinheiros há um único, escuro e sem ventilação”.<sup>76</sup> O inspetor do arsenal destacava ao ministro o empenho do comandante, mencionando que o mesmo “continua a empregar seus esforços para conservar e manter esta útil instituição na boa ordem, asseio e disciplina desejados”.<sup>77</sup>

A situação parecia mais grave quanto às acomodações destinadas a abrigar os aprendizes artífices matriculados na companhia. O dito comandante lembrava ao inspetor e ao ministro um fato já conhecido. Ambas as autoridades sabiam que 50 menores ficavam alojados durante a noite fora do quartel da companhia, “em um dormitório [localizado] no Arsenal de Marinha”. Para evitar certos “inconvenientes”, Manoel Benicio havia proposto a “construção de uma nova sala neste estabelecimento no intuito de acabar-se com aquela prática”. Sua preocupação, portanto, consistia em criar uma alternativa para que todos os aprendizes ocupassem as instalações destinadas à companhia. Se o espaço disponível já era considerado insuficiente na avaliação do comandante, o aumento do contingente de menores a ser recebido pela companhia a partir de novembro de 1871 parece ter tornado a situação ainda mais difícil. Segundo afirmava, “À vista, porém, do aumento de mais 50 meninos

---

<sup>75</sup> Idem, p. 89.

<sup>76</sup> Relatório da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices, Rio de Janeiro 11 de Janeiro de 1872. Maço XM 785, SSM-SE, SM, AN.

<sup>77</sup> Relatório da Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte pertencente ao anno de 1871. Ibidem.

determinado pela lei acima citada, torna-se preciso que continuem a dormir esses menores no arsenal, e conseqüentemente subsistirão aqueles inconvenientes”. Com base no relato do comandante é difícil supor quais seriam esses “inconvenientes”. “Atendendo, pois, a necessidade de aumentar-se a capacidade do edifício, e tendo em vista sanaram-se (*sic*) de uma vez os obstáculos que sua pequenez oferece à boa administração e economia de um estabelecimento desta ordem, não hesitarei em submeter ao esclarecido juízo de Vx<sup>a</sup>. uma proposta neste sentido”.

A falta de salubridade e de acomodações adequadas eram resultados da precariedade das instalações já existentes e do elevado contingente de menores que a companhia recebia em suas dependências. Manoel Benicio também chamava a atenção para o estado da enfermaria montada no arsenal, lugar para o qual eram levados empregados e aprendizes acidentados ou acometidos por doenças. As instalações disponíveis, ressaltava, serviam apenas aos “menores que se acham afetados por moléstias passageiras, não tem capacidade para acomodá-los em número superior a seis: é este o número de camas que aquele aposento admite, e mesmo estas acham-se muito unidas umas às outras”. Pode-se supor que havia um acentuado contraste entre a oferta de instalações e o avultado número de aprendizes abrigado pela companhia. Afinal, como garantir o tratamento dos menores tendo à disposição uma enfermaria com capacidade tão diminuta? É possível que grande leva de aprendizes frequentasse a enfermaria, sobretudo aqueles acometidos por “moléstias sem gravidade, próprias da idade e às vezes provenientes do pouco cuidado que eles têm em resguardarem-se das intempéries”. Assim, o comandante solicitava o melhoramento das condições de higiene das companhias e a preparação de “dietas” adequadas para os menores em tratamento nas dependências do quartel.<sup>78</sup>

Outro ponto a ser destacado refere-se à segurança e às maneiras pelas quais deveria ser garantida. A questão estava inteiramente associada à higiene e ao espaço compartilhado por mais de duas centenas de homens e jovens aprendizes pobres que provinham dos extratos mais subalternos da sociedade escravista. Manoel Benicio salientava que “É muito sensível a falta absoluta de um lugar apropriado para se estabelecerem prisões em que os menores sejam corrigidos em suas faltas e em que além de condições higiênicas haja um isolamento relativo”. Em sua perspectiva, a segurança do estabelecimento possuía relação intrínseca com as características do ambiente experimentado por aqueles sujeitos, cujo

---

<sup>78</sup> Relatório da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices, Rio de Janeiro 11 de Janeiro de 1872. Maço XM 785, SSM-SE, SM, AN.

grau de “periculosidade” parecia marca indelével. Tal quadro era visto e percebido por inspetores, comandantes e demais autoridades como propenso à ocorrência de tensões sociais. A preocupação residia, grosso modo, nos nexos entre esses elementos e nos obstáculos que impunham (ou poderiam impor) à manutenção da ordem e da disciplina do trabalho. Garantir significava conter possíveis agitações e evitar situações de “ociosidade” e a prática de “maus costumes”. Dito de outro modo, da precariedade das condições materiais inerentes ao funcionamento das companhias como espaços de aprendizagem emergiam incertezas quanto à eficácia do controle a ser direcionado às turmas de menores artífices, bem como às formas de assegurá-la.

Não à toa o comandante considerava imprescindível aumentar o efetivo de guardas. Segundo afirmava em relatório,

Além da vigilância efetiva que esses empregados devem exercer sobre um tão elevado número de meninos, são incumbidos de outros serviços indispensáveis, do quartel, tornando-se assim o desempenho de suas obrigações. Se até agora eu já considerava insuficiente o número d’estes empregados, hoje é de absoluta necessidade o aumento d’ele, visto que tem de se criar mais uma seção de 50 menores que deve ficar especialmente a cargo de um guarda.<sup>79</sup>

O assunto envolvendo a elevação do efetivo de menores aprendizes na companhia novamente aparece como justificativa para infligir maior severidade ao controle do comportamento e da liberdade dos mesmos. Conforme disposto nos avisos de 1857 e nos decretos de 1860, 06 guardas com patentes de 1º, 2º e 3º sargentos ficariam responsáveis por garantir a segurança da companhia do arsenal da Corte. Ao grupo era facultado o papel de garantir a efetivação dos mecanismos de controle inscritos nos regulamentos das companhias. Entre suas tarefas estavam a de acordar os aprendizes nas horas marcadas, “obrigando-os a que se lavem, vistam e estejam prontos para comparecer à revista da manhã”, além de “obstar a quaisquer rixas que possam dar-se entre os Aprendizes, e proibir assuadas, tanto nas marchas para a escola e arsenal, como na ocasião de exercício”.<sup>80</sup> O regulamento ainda previa o seguinte:

Art. 45. As faltas de subordinação e disciplina que cometerem os Aprendizes Artífices serão punidas correccionalmente, ao prudente arbítrio do Inspetor ou do Comandante respectivo.

<sup>79</sup> Relatório da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices, Rio de Janeiro 11 de Janeiro de 1872. Ibidem.

<sup>80</sup> Decreto nº 2.615 de 21 de julho de 1860.

Prisão simples ou solitária por tempo que não exceda a oito dias, privação temporária de parte da ração, guardas ou sentinelas dobradas, são os castigos que lhes podem ser infligidos.

Art. 46. Os Aprendizes Artífices que por seu comportamento demandarem uma disciplina mais rigorosa, e os que se mostrarem inábeis para os ofícios, poderão ser passados para as Companhias de Aprendizes Marinheiros.

O fato de as normas atribuírem a aplicação das punições ao “prudente arbítrio” de inspetores e comandantes e não explicitarem mecanismos mais graves de coação física, a exemplo das chibatadas e golpes de espada previstos nos *Artigos de Guerra* (código herdado da Marinha portuguesa que deu forma e conteúdo ao sistema penal da Armada brasileira durante o século XIX<sup>81</sup>), não significa que os aprendizes artífices estivessem livres de toda e qualquer forma de violência. Os artigos 45 e 46 abriam possibilidades à adoção da violência como recurso para solucionar conflitos e corrigir os menores. Em certa medida, o caso assemelha-se à dinâmica daquilo que corriqueiramente acontecia nas relações de trabalho envolvendo marinheiros e oficiais. Fossem para corrigir crimes ou faltas disciplinares perpetradas em quartéis ou a bordo dos navios, na ótica da oficialidade naval os castigos visavam “garantir a dominação, corrigir o faltoso e servir de exemplo a todos os homens da unidade naval”.<sup>82</sup> Para as companhias de artífices dos arsenais, as punições para menores que cometessem alguma indisciplina abarcavam prisões, encarceramento individual e suspensão temporária do fornecimento de rações. Os aprendizes considerados insubordinados e sobre os quais as punições previstas não surtiram o desejado efeito poderiam ser “passados” às Companhias de Aprendizes Marinheiros como alternativa última para corrigi-los. Encontra-se aí um paradoxo: os chamados “viveiros” da Marinha, locais de onde se acreditava saíam habilidosos marinheiros,<sup>83</sup> também eram considerados dentro da própria instituição como forma de punição a ser aplicada a menores das Companhias de Aprendizes Artífices dos arsenais que demandassem “disciplina mais rigorosa”.

<sup>81</sup> Álvaro Pereira do Nascimento, op. cit., 2001, p. 33.

<sup>82</sup> Idem, p. 58. É válido lembrar a advertência de Nascimento quanto aos distintos significados atribuídos aos castigos. Utilizando processos de marinheiros e grumetes levados a Conselho de Guerra por insubordinação, o autor conseguiu reconstituir a visão da oficialidade naval e dos subalternos sobre as práticas e os rituais que embasavam a aplicação dos castigos corporais. Op. cit., 2001, pp. 43-62; op. cit., 2008, pp. 149-164. Para uma síntese de suas posições sobre a questão, cf. o artigo: “Entre o justo e o injusto: o castigo corporal na Marinha de Guerra”, in Silvia Hunold Lara e Joseli Maria Nunes Mendonça (orgs.), *Direitos e Justiça no Brasil: ensaios de história social*, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2006, pp. 267-302.

<sup>83</sup> Affonso Celso de Assis Figueiredo (Visconde de Ouro Preto), *A Marinha d'outr'ora, subsídios para a História*, Rio de Janeiro: Livraria Moderna, 1894, p. 96.

As punições expressas (e encobertas) pela linguagem empregada nas normas forjaram mecanismos coercitivos destinados a disciplinar menores aquartelados nas companhias de artífices dos arsenais, contribuindo para assegurar a ordem social nesses espaços de trabalho. Analisando a construção histórica da disciplina industrial na França Oitocentista, Michelle Perrot salienta que o regulamento das fábricas produz “uma imagem reflexa do trabalhador e sua turbulência, ao mesmo tempo em que revela sua dupla finalidade: econômica decerto, mas também profundamente política – disciplinar o corpo do operário, seus gestos e comportamentos”.<sup>84</sup> Não seria exagero concluir este tópico reportando à assertiva da historiadora. Os arsenais da Armada Nacional eram atravessados por normas que visavam organizar as relações sociais de trabalho nesses espaços, dos quais faziam parte as Companhias de Aprendizes Artífices. Estas se propunham a instruir menores em ofícios manuais e em rudimentos de leitura, escrita e aritmética, a fim de transformá-los em futuros operários especializados para as oficinas. A realização dessa política de mão de obra, alinhavada pela intersecção entre educação e trabalho, envolvia práticas de controle social encerradas em dispositivos que, baseados na premissa de garantir a segurança e a harmonia entre os diversos agentes implicados na rotina das companhias, terminavam por engendrar formas de vigilância e disciplina sobre o trabalho e os modos de ser e ver inerentes ao movimento dos corpos.

## **Menores, artífices e cidadãos brasileiros**

### *Perfil social*

Em 1859, o Conselho Naval, órgão destinado a auxiliar o ministro da Marinha no exercício de suas funções,<sup>85</sup> reuniu-se para avaliar, entre outros assuntos, um ofício encaminhado pelo intendente do arsenal da Bahia. O documento abordava itens do aviso de 1857 que lançara as bases da Companhia de Aprendizes Artífices do arsenal da Corte. O intendente desejava obter esclarecimentos sobre se as companhias poderiam receber menores com idade superior a 12 anos, em razão de o preenchimento das mesmas ser feito com menores já existentes nos

---

<sup>84</sup> Michelle Perrot, “As três eras da disciplina industrial na França do século XIX”, in Michelle Perrot, *Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros*, 5ª reimpressão, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2010 (Coleção Oficinas da História) [1ª edição 1988], p. 68.

<sup>85</sup> O Conselho Naval foi criado pela Lei nº 874 de 23 de Agosto de 1856 e regulamentado pelo decreto nº 2.208 de 28 de Julho de 1858.

arsenais. Aos membros do conselho, a preocupação era quanto à possibilidade de que a admissão de “moços já crescidos e talvez de maus costumes, fossem (sic) perverter os menores de 12 anos”. Os conselheiros, entretanto, pareciam não ter qualquer divergência quanto ao teor e ao encaminhamento da decisão sobre a matéria. Reiteraram, em parecer, os termos dos avisos sancionados e sublinharam a necessidade do cumprimento do limite etário, a despeito da “classe donde proceder o menor que se queira alistar na Companhia”. Pobres, órfãos, “filhos de pessoas miseráveis” ou os menores pertencentes ao arsenal somente seriam aceitos se tivessem “simultaneamente em seu favor” as condições: ser cidadão brasileiro, ter entre 7 e 12 anos e possuir “constituição robusta”.<sup>86</sup>

Este capítulo procurou compreender no tópico anterior alguns traços do modelo de organização das companhias. O objeto da dúvida remetida ao escrutínio dos conselheiros nada mais é do que uma parte desse modelo. Afinal, quem eram os menores representados pelos números vistos na seção prévia e qual teria sido o papel a eles atribuído? Perguntas como essa impõem à análise uma difícil tarefa, qual seja, a de identificar, precisamente, o perfil dos menores e os modos pelos quais foram admitidos nas companhias. Os modos de organização das companhias abarcavam uma política de admissão específica. Esta se baseava em dois mecanismos distintos e, ao mesmo tempo, complementares. Os critérios que determinavam o perfil dos menores aptos a ingressar como aprendizes artífices estavam, por assim dizer, amarrados às etapas em torno das quais deveria se processar o preenchimento das companhias. Da montagem das companhias pelos avisos de 1857 à sua incorporação definitiva aos arsenais pelos decretos de abril e julho de 1860, as regras em torno da admissão de menores permaneceram praticamente inalteráveis. Os dispositivos e o próprio texto do parecer do Conselho Naval não deixam dúvidas quanto aos critérios. Os menores deveriam preencher os critérios seguintes: “ser cidadão Brasileiro”, ter entre 7 e 12 anos, possuir “constituição [física] robusta” e ter sido vacinado.<sup>87</sup>

---

<sup>86</sup> *Consultas do Conselho Naval, 1858 a 1859. Consultas do Conselho Naval desde a sua instalação, resumidas as menos importantes e pela íntegra todas as outras*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1861: Consulta nº 82 – Sobre a intelligencia que tem o § 1º do art. 5º do Regulamento de 16 de Setembro de 1857, expedido para a organização da Companhia de aprendizes menores do Arsenal da Côrte. Sala das Sessões do Conselho Naval, em 11 de janeiro de 1859, pp. 113-115.

<sup>87</sup> Convém ressaltar que no texto do decreto de julho, especificamente no parágrafo terceiro do artigo 16, o termo “cidadão” não mais constava junto ao epíteto “Brasileiro”. É difícil supor o motivo por detrás da questão, mas a eliminação do primeiro termo do par pode ter resultado de um erro de redação no momento de compor o texto do decreto.

A turma que deu origem à companhia da Corte foi arregimentada em fins de setembro de 1857, conforme o disposto nos avisos sancionados nesse mês, a saber, que o contingente da companhia deveria ser aprontado com menores a “cargo do Arsenal de Marinha”.<sup>88</sup> Não foi possível apurar se a companhia atingiu o número de 200 menores. Os dados abaixo informam características dos integrantes da turma:

**Tabela III**  
Relação dos menores da primeira turma da Companhia de Aprendizes Artífices da Corte (1857)

<b>Nome</b>	<b>Idade</b>	<b>Naturalidade</b>	<b>Oficinas</b>	<b>Jornais</b>	<b>Cor</b>
<b>Thomé Alves Machado</b>	11 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	300 réis	Caboclo
<b>Luiz Antonio de Oliveira</b>	8 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	300 réis	Parda
<b>Jose Carlos</b>	10 anos	Rio de Janeiro	Carapina	300 réis	Parda
<b>João do Espírito Santo e Almeida</b>	11 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	300 réis	Parda
<b>Domingos dos Santos Vieira</b>	15 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	300 réis	Morena
<b>Antonio Ribeiro Menes Pamplona</b>	8 anos	Rio de Janeiro	Carapina	200 réis	Branca
<b>José Ferreira Pinho</b>	11 anos	Minas Gerais	Carapina	200 réis	Morena
<b>Constancio da Silva Gomes</b>	12 anos	Macacú	Carapina	200 réis	Branca
<b>Manoel Florencio Monteiro</b>	13 anos	São João de Itaborahy	Carapina	200 réis	Parda
<b>Domingos Francisco da Rosa</b>	9 anos	Campos	Carapina	200 réis	Caboclo
<b>Angelo Miguel da Silva</b>	6 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	200 réis	Preta
<b>Antero Francisco d'Araujo</b>	10 anos	Porto das Caixas	Carpinteiro de machado	200 réis	Parda
<b>Francisco Antonio Pimentel</b>	10 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	200 réis	Preta
<b>Manoel José da Silva</b>	10 anos	Nictheroy	Carpinteiro de machado	200 réis	Parda
<b>Manoel José</b>	9 anos	Piratininga	Carapina	200 réis	Parda
<b>Eliseo Apolinario d'Azevedo Coutinho</b>	11 anos	Nictheroy	Carpinteiro de machado	200 réis	Parda
<b>Eduardo Apolinario d'Azevedo Coutinho</b>	12 anos	Nictheroy	Carpinteiro de machado	200 réis	Parda
<b>João Pintio Ferreira da Silva</b>	10 anos	São Paulo	Carpinteiro de machado	100 réis	Caboclo
<b>Luiz Antonio Jacinto Soares</b>	11 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	100 réis	Branca
<b>Jose Filgueiras</b>	7 anos	Porto	Carapina	100 réis	Branca
<b>Paulo Ambrosio Coelho Guimarães</b>	9 anos	Nictheroy	Carpinteiro de machado	100 réis	Branca
<b>Luiz Antonio de Souza</b>	9 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	100 réis	Preta
<b>Luiz Francisco da Costa</b>	8 anos	Idem	Carpinteiro de machado	100 réis	Branca
<b>Adrião da Silva</b>	9 anos	Idem	Carapina	100 réis	Preta
<b>Marcellino do Espirito Santo</b>	8 anos	Idem	Carapina	100 réis	Parda
<b>Francisco Antonio d'Oliveira</b>	7 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	100 réis	Parda
<b>João Miniti</b>	7 anos	Nictheroy	Carpinteiro de machado	100 réis	Parda
<b>Ignacio Jose Inoza</b>	13 anos	Rio de Janeiro	Carapina	100 réis	Parda
<b>Andre Monteiro</b>	12 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	100 réis	Parda
<b>Manoel da Rosa</b>	9 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	100 réis	Parda

<sup>88</sup> Aviso de 16 de setembro de 1857.

<b>Antonio Jose da Rocha</b>	12 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	100 réis	Branca
<b>Manoel da Silva</b>	12 anos	Rio de Janeiro	Carapina	100 réis	Preta
<b>Sinfronio Olimpio da Fonseca Lopes</b>	9 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	100 réis	Preta
<b>Eustaquio Pupe da Rocha</b>	15 anos	Iguape	Carpinteiro de machado	100 réis	Cabloco
<b>Pedro Antonio</b>	12 anos	Rio de Janeiro	Carapina	100 réis	Parda
<b>Jose Antonio Gonçalves</b>	14 anos	Cantagalo	Carapina	100 réis	Branca
<b>Geraldo Antonio Gonçalves</b>	10 anos	Cantagalo	Carapina	100 réis	Branca
<b>Francisco Antonio Gonçalves</b>	13 anos	Cantagalo	Carapina	100 réis	Branca
<b>Raimundo Augusto Peres Figueiredo</b>	11 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	100 réis	Branca
<b>Alexandre José d'Almeida</b>	13 anos	Rio de Janeiro	Carapina	100 réis	Branca
<b>Francisco Jose Roiz d'Amorim</b>	8 anos	Jurujuba	Carapina	100 réis	Parda
<b>Pedro Augusto</b>	10 anos	Montevideo	Carpinteiro de machado	100 réis	Parda
<b>Fernando Francisco Rodrigues</b>	7 anos	Rio de Janeiro	Carapina	100 réis	Parda
<b>Joaquim Ferreira Pinto</b>	10 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	100 réis	Branca
<b>Luduvino Jose Maria da Fonseca</b>	12 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	100 réis	Parda
<b>Alexandre dos Santos</b>	8 anos	Santos	Carapina	100 réis	Parda
<b>Manoel Luiz</b>	9 anos	Jacarepaguá	Carapina	100 réis	Parda
<b>Marcos Ribeiro dos Santos</b>	7 anos	Santa Catharina	Carpinteiro de machado	100 réis	Branca
<b>Jose Vicente</b>	14 anos	Rio de Janeiro	Carapina	100 réis	Preta
<b>Luiz Bernardo de Faria</b>	10 anos	Rio Grande do Sul	Carpinteiro de machado	100 réis	Morena
<b>Luiz José Matozo</b>	14 anos	Nietheroy	Carpinteiro de machado	100 réis	Parda
<b>Manoel Francisco Rodrigues</b>	12 anos	Mauá	Carapina	100 réis	Parda
<b>Custodio Quintaes</b>	7 anos	Itapecurimirim (*)	Carapina	100 réis	Branca
<b>Francisco Quintaes</b>	12 anos	Itapemirim	Carpinteiro de machado	100 réis	Branca
<b>Prudencio João Lopes</b>	12 anos	Nietheroy	Carpinteiro de machado	100 réis	Parda
<b>Francisco Manoel Felipe</b>	9 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	100 réis	Preta
<b>Antonio Pedro Nolasco</b>	13 anos	Rio de Janeiro	Carpinteiro de machado	100 réis	Preta
<b>João Francisco Jorge</b>	9 anos	Paquetá	Maquinista	400 réis	Preta
<b>João Vicente Alves</b>	11 anos	Rio de Janeiro	Fundição de ferro	500 réis	Parda
<b>Joaquim Vieira de Lima</b>	9 anos	Maranhão	Fundição de bronze	320 réis	Branca
<b>Florentino da Silva</b>	7 anos	Rio de Janeiro	Maquinista	300 réis	Branca
<b>Luiz Jose da Silveira</b>	12 anos	Rio de Janeiro	Fundição de ferro	200 réis	Branca
<b>Carlos Lucianno</b>	9 anos	Rio de Janeiro	Fundição de ferro	200 réis	Branca
<b>João Luduvino da Cunha</b>	11 anos	Rio de Janeiro	Limadores	200 réis	Parda
<b>José da Silveira Luiz</b>	8 anos	Mangaratiba	Torneiros de metal	200 réis	Branca
<b>Pedro Luiz de Souza</b>	10 anos	Rio de Janeiro	Torneiros de metal	160 réis	Parda
<b>Felismino João Rosas</b>	14 anos	Porto da Estrela	Fundição de bronze	180 réis	Parda
<b>Jose Pedro Soares</b>	12 anos	Iguassú	Ferreiros	180 réis	Caboclo
<b>Bento Corrêa de Miranda</b>	10 anos	Itaguahi	Fundição	400 réis	Parda
<b>Pedro Augusto Laboral</b>	11 anos	Rio de Janeiro	Fundição	160 réis	Branca
<b>Joaquim Francisco da Silva</b>	13 anos	Rio de Janeiro	Fundição	80 réis	Branca
<b>Jose Primo de Siqueira</b>	14 anos	Rio de Janeiro	Caldeireiros	100 réis	Morena
<b>Rodrigo Mariano dos Reis</b>	13 anos	Rio de Janeiro	Limadores	100 réis	Parda
<b>Vasco Ferreira da Silva</b>	8 anos	Rio de Janeiro	Caldeireiros de ferro	100 réis	Branca

<b>Julio Sanches</b>	10 anos	Rio de Janeiro	Limadores	100 réis	Branca
<b>Luiz Jose dos Santos</b>	10 anos	Nictheroy	Maquinistas	80 réis	Parda
<b>Jose Alves da Silva Junior</b>	14 anos	Rio Grande do Norte	Limadores	100 réis	Branca
<b>Antonio Carlos Vasconcellos</b>	9 anos	Macaé	Ferreiros	200 réis	Branca
<b>João Carlos Vasconcellos</b>	10 anos	Macaé	Ferreiros	200 réis	Branca
<b>Jose Antonio da Rocha</b>	15 anos	Rio de Janeiro	Caldeireiros de ferro	100 réis	Pardo claro
<b>Manoel Francisco Braga</b>	14 anos	Cabo Frio	Torneiros	80 réis	Parda
<b>Manoel Teixeira da Fonseca</b>	13 anos	Rio de Janeiro	Caldeireiros de cobre	200 réis	Branca
<b>Raimundo Cornelio d'Oliveira</b>	12 anos	Porto	Funileiros	200 réis	Branca
<b>Antonio Jose de Sá</b>	8 anos	Rio de Janeiro	Caldeireiro de cobre	200 réis	Branca
<b>Pedro Marques</b>	7 anos	Porto das Caixas	Caldeireiro de cobre	80 réis	Caboclo
<b>José Maria dos Santos Marcos</b>	10 anos	Rio de Janeiro	Caldeireiro de cobre	200 réis	Preta
<b>Luiz Ignacio</b>	9 anos	Campo Grande	Tanoeiros	80 réis	Branca
<b>Bernardino Antonio Jose Lopes</b>	9 anos	Rio de Janeiro	Tanoeiros	80 réis	Parda
<b>Antonio da Silva</b>	9 anos	Rio de Janeiro	Tanoeiros	100 réis	Branca
<b>Antonio Jose Moreira</b>	10 anos	Bahia	Tanoeiros	100 réis	Branca
<b>Francisco Jose Moreira</b>	9 anos	Bahia	Tanoeiros	100 réis	Branca
<b>Candido Lopes</b>	8 anos	Rio de Janeiro	Tanoeiros	80 réis	Parda
<b>Marciano Sabino Cantagalo</b>	9 anos	Cantagalo	Tanoeiros	80 réis	Preta
<b>Daniel Antonio Ferreira</b>	9 anos	Rio de Janeiro	Tanoeiros	80 réis	Parda
<b>Jose Ignacio Ferreira dos Santos</b>	10 anos	Cabo Frio	Tanoeiros	80 réis	Preta
<b>Joaquim Severo Boaventura</b>	14 anos	Paraty	Tanoeiros	80 réis	Pardo escuro
<b>Jose Joaquim dos Santos</b>	11 anos	Porto da Estrela	Espingardeiros	100 réis	Pardo claro
<b>Antonio Ignacio</b>	7 anos	Campo Grande	Coronheiros	100 réis	Branca
<b>Francisco da Silva</b>	10 anos	Rio de Janeiro	Espingardeiros	100 réis	Branca
<b>João José Alves</b>	12 anos	Ilha do Governador	Espingardeiros	100 réis	Branca
<b>Antero da Silva</b>	10 anos	Vassouras	Espingardeiros	100 réis	Preta
<b>Antonio da Silva Lisboa</b>	15 anos	Maricá	Coronheiros	100 réis	Parda
<b>Francisco Pereira Mesquita</b>	7 anos	Rio de Janeiro	Polieiros	100 réis	Parda
<b>João Felix</b>	8 anos	Rio de Janeiro	Polieiros	80 réis	Parda
<b>João Baptista da Cruz Rato</b>	7 anos	Pernambuco	Polieiros	80 réis	Parda
<b>Julio Ribeiro da Silva</b>	14 anos	Rio de Janeiro	Laboratório	100 réis	Parda
<b>Jeronimo Clarindo</b>	12 anos	Bahia	Laboratório	200 réis	Pardo claro
<b>Pedro José da Silva</b>	7 anos	Rio de Janeiro	Laboratório	180 réis	Branca
<b>Joaquim Ferreira do Espirito Santo</b>	11 anos	Porto das Caixas	Calafates	80 réis	Parda
<b>Jose Pinto da Rocha</b>	7 anos	Rio de Janeiro	Aparelho	400 réis	Branca
<b>Jose Eugenio Brandão</b>	8 anos	Rio de Janeiro	Pintores	80 réis	Preta
<b>João Ribeiro</b>	8 anos	Macacú	Bandeireiros	100 réis	Parda
<b>Antonio Luiz da Silva</b>	10 anos	Paraty	Bandeireiros	80 réis	Branca
<b>Joaquim Quintaes</b>	11 anos	Itapemirim	Bandeireiros	100 réis	Branca
<b>Francisco Rofino Pereira</b>	8 anos	Porto da Estrela	Correeiros	80 réis	Branca
<b>Anastacio Antonio</b>	8 anos	Vassouras	Correeiros	100 réis	Pardo
<b>Fernando Eduardo de Gusmão</b>	8 anos	Rio de Janeiro	Correeiros	80 réis	Morena

<b>Justino Luiz Manoel</b>	10 anos	Nitheroy	Correiros	80 réis	Parda
<b>Francisco Jose de Paiva Vasconcellos Junior</b>	11 anos	Rio de Janeiro	Correiros	80 réis	Morena

**Fonte:** Relação dos Aprendizes operarios do Arsenal de Marinha da Côte que se achão na Fragata Principe Imperial para serem escolhidos na organização na Companhia de menores do mesmo Arsenal. Maço VM 256, Sub-Série Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte, Série Marinha, Arquivo Nacional.

Os 119 “aprendizes operários” arrolados na tabela estavam a bordo da fragata *Príncipe Imperial*. Os menores foram classificados pelo capitão tenente Guilherme Augusto de Freitas segundo combinações entre origem, idade, cor, profissão e os jornais que receberiam durante a aprendizagem. É possível, portanto, ter alguma noção acerca de traços do perfil social da primeira leva de artífices da companhia. Considerando as características registradas na listagem observa-se, primeiramente, que nem todos correspondiam aos limites etários fixados pelos avisos. Há menores com 6, 13, 14 e até 15 anos de idade, embora a maioria contemplasse a faixa dos 7 aos 12 anos. Outro dado observável é a inclusão dos menores em dois grupos de ofícios. O primeiro grupo engloba profissões que lidavam com madeira e fibras vegetais, atuando na construção de mastros, velas e cascos e na parte interna das embarcações. Mais da metade dos menores envolvidos nesse grupo foi direcionado às oficinas de carpinteiros de machado e de carapinas. O segundo grupo de ofícios estava ligado ao trabalho com metais – caldeireiros, ferreiros, fundições (de bronze e de ferro), funileiros, limadores e torneiros – e às atividades de manejo/conservação de máquinas a vapor e armamentos (maquinistas, coronheiros, espingardeiros e laboratório). A distribuição dos menores pelas oficinas revela não só os arranjos de trabalho abarcados pelo arsenal da Corte, mas, também, o fato de que o aprendizado profissional na companhia se realizava a partir da reprodução desses mesmos arranjos.

Outra evidência chama a atenção: a classificação por cor e por naturalidade. No primeiro caso, é possível verificar as nuances da tonalidade de pele dos menores. Ainda que seja difícil precisar os critérios utilizados pelo capitão tenente para demarcá-las, importa frisar que as classificações revelam um quadro bastante diversificado. Excetuando-se os de cor “branca”, os menores designados pelas categorias “preta”, “caboclo”, “morena” (adjetivo de cor parda escura<sup>89</sup>), “pardo escuro”, “pardo claro” e “parda” representam quase 64% do

<sup>89</sup> Rafael Bluteau, Antônio de Moraes Silva, *Diccionario da lingua portugueza* composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro, Tomo Segundo, Lisboa: Na Officina de Simao Thaddeo Ferreira, 1789, p. 97; Luiz Maria da Silva Pinto, *Diccionario da lingua brasileira*, Ouro Preto: Typographia de Silva, 1832, p. 731.

conjunto. Não se sabe, porém, as clivagens jurídicas operadas dentro desse percentual, ou seja, se havia menores de condição escrava, se foram libertados ao serem levados para a Companhia de Aprendizes Artífices ou mesmo se nasceram livres. De qualquer maneira, o que se pode afirmar com precisão é que mais da metade dos “aprendizes operários” listados eram negros e mestiços e os matizes de cor que representam têm significados históricos particulares, na medida em que indicam lugares sociais na hierarquia da sociedade escravista brasileira Oitocentista.<sup>90</sup> A coluna “naturalidade”, por sua vez, traz à cena os prováveis locais de nascimento dos menores. Vilas, províncias, cidades, comarcas e até mesmo países aparecem indicados. Parte significativa dos aprendizes provinha de regiões pertencentes à capital do Império – Ilha do Governador, Paraty, Jacarepaguá, Iguassu – e à província do Rio de Janeiro – Cabo Frio, Vassouras, Maricá, Mauá. Os demais tinham origens heterogêneas. Alguns vieram das cidades de Montevidéu e do Porto, tantos outros de localidades como Maranhão, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Santa Catarina, Bahia, Santos, Pernambuco, São Paulo, entre outras.

Ao fim e ao cabo, as informações extraídas da listagem permitem dar visibilidade ao perfil dos menores que participaram da montagem da Companhia de Aprendizes Artífices do arsenal do Rio e, por conseguinte, ampliar a abordagem em relação à pergunta colocada na abertura deste tópico. É possível supor que as características acima tenham sido reproduzidas na composição social da companhia durante seu período de atuação. Contudo, vale ressaltar que reconstituir tal questão em sua multiplicidade. Para tanto, seriam necessários documentos de natureza similar com tamanha riqueza de detalhes, o que possibilitaria estender a análise quantitativa e qualitativa a respeito do perfil etário, racial, regional e profissional dos aprendizes artífices. Por ora, os elementos apresentados dão a ver como eram diversificados os traços sociais dos menores aquartelados na companhia em seus primórdios.

### *Do ingresso de menores*

De acordo com o artigo 17 do decreto 2.165 de julho de 1860, o preenchimento do quadro das Companhias de Aprendizes Artífices dos arsenais deveria seguir as etapas abaixo discriminadas:

---

<sup>90</sup> Vale conferir o estudo de Ivana Stolze Lima, *Cores, marcas e falas: sentidos da mestiçagem no Império do Brasil*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003, especialmente o capítulo 2, no qual a autora analisa como a “língua oficial” inscrita em censos e estatísticas tornou-se uma das estratégias do Estado imperial em formação para classificar e ordenar a população segundo critérios de condição social, de cor e de liberdade jurídica.

1º Com os órfãos ou desvalidos que [...] forem remetidos pelas autoridades competentes.

§2º Com os filhos das pessoas que por sua pobreza não tiverem meios de os alimentar e educar.

§3º Na falta de menores que se achem nas condições dos parágrafos antecedentes, com quaisquer outros que sejam apresentados por seus pais, tutores, ou quem legitimamente os representar, dando-se preferência para os operários do Arsenal, das praças de pret e de marinhagem da Armada.<sup>91</sup>

Conforme observado linhas atrás, a primeira turma da companhia do arsenal da Corte foi composta segundo os termos do Aviso de Setembro de 1857, isto é, com os menores que já se encontravam aquartelados no arsenal. Mas o Aviso organizou provisoriamente a companhia, que somente recebeu uma organização definitiva quando foi incorporada ao arsenal pelo regulamento decretado em 1860. Daí em diante, pais ou tutores interessados em remeter menores para as companhias deveriam seguir as condições estabelecidas pelo mencionado artigo, dirigir-se à inspeção por meio de petições e remeter documentos atestando que os menores cumpriam os requisitos etários e jurídicos estabelecidos, que, por assim dizer, instituíram um perfil para os futuros artesãos dos arsenais navais: o menor-cidadão.

O envio de menores pobres, órfãos e desvalidos para as companhias dos arsenais conformou uma estratégia do Estado imperial no sentido de aproveitá-los como mão de obra livre, conforme sugere Jorge Prata.<sup>92</sup> Mais do que isso, pode-se acrescentar, havia, no âmbito da Marinha de Guerra, uma política de trabalho sendo concebida e colocada em prática no contexto demarcado pelos regulamentos decretados em 1860, 1874 e 1890. Nesse sentido, talvez seja necessário reforçar que o papel das companhias de artífices na formação de menores em mão de obra fazia parte de um processo mais amplo reorganização do trabalho nos arsenais. As tentativas de criar estabelecimentos destinados a educar e assistir materialmente os meninos que para lá fossem levados, dispensando-lhes fardamento, alimentação e gratificação diária de 100 a 300 réis até a idade de 16 anos, evidencia a premissa de garantir trabalhadores especializados e subordinados aos desígnios do poder naval. Em suma, os agentes da administração naval compartilhavam a expectativa de que o processo de aprendizagem nas companhias poderia transformar menores em futuros operários especializados para servirem ao setor de defesa administrado pelo Estado.

---

<sup>91</sup> Decreto nº 2.615 de 21 de julho de 1860.

<sup>92</sup> Jorge Prata de Sousa, op. cit.

Na prática, a política de recrutamento alinhavada pelas normas não se resumia a ideia de preencher os quadros da Armada com braços livres qualificados. É preciso ter em mente que havia incertezas e expectativas de mobilidade social sendo compartilhadas em torno das (restritas) alternativas de acesso à educação formal no interior do sistema escravista. Como Álvaro Nascimento já assinalou, remeter meninos às companhias de marinheiros ou dos arsenais “representava, nas parcas esperanças dos pais, a possibilidade de garantir um ofício para os filhos”. Por outro lado, havia pais e tutores que simplesmente cobiçavam o prêmio de 100\$000:00 oferecido pela Marinha e, para tanto, em muitas circunstâncias, optavam por transformar “seus filhos ou órfãos em mercadorias”.<sup>93</sup> Em outras palavras, as atitudes em torno do envio de menores às companhias, especialmente à do arsenal da capital, comportavam múltiplos significados políticos e sociais.

Se, por um lado, tais atitudes podem ser entendidas na relação com as iniciativas do Estado em direção à formação de uma força de trabalho para os arsenais de sua Marinha de Guerra, por outro elas produziram determinadas percepções que dimensionaram outro aspecto dessa mesma relação. Homens e mulheres de condições sociais distintas, frequentemente ocupando lugares subalternos no conjunto da sociedade monárquica escravista, reportaram-se à inspeção do arsenal, na esperança de conseguir um lugar na companhia de menores artífices para filhos, aparentados, tutelados, entre outros, de modo que esses sujeitos pudessem aprender um ofício e ter acesso à educação.<sup>94</sup> Os trabalhadores da Armada de certa maneira foram privilegiados pelo artigo 17 por este ter-lhes dado preferência em remeter seus filhos, apadrinhados, sobrinhos, netos às Companhias de Aprendizes Artífices. Em 1878, por exemplo, o oficial de calafate, Manoel Oliveira Costa, desejando remeter seu “filho legítimo”, Arthur, de oito anos, acreditava ser possível garantir-lhe “um futuro mais lisonjeiro” e, ao mesmo tempo, torná-lo “útil à Pátria”. O suplicante, “paupérrimo e com dificuldades [para] sustentar sua numerosa família com seus salários”, dizia-se doente há meses e impossibilitado de exercer suas atividades na oficina de calafates. Manoel não mais estava ligado ao arsenal,

---

<sup>93</sup> Álvaro Pereira do Nascimento, op. cit., 2001, p. 78 e p. 80.

<sup>94</sup> As petições que informam os casos que mais adiante serão analisados estão dispersas por vários maços documentais da Série Marinha, Sub-Série Ministro-Secretaria de Estado, do Arquivo Nacional. Não foi possível saber ao certo o volume de petições que cada maço contém. Para se ter uma ideia, apenas nos maços XM 366 e XM 378, localizei 41 petições escritas por ou a rogo de homens e mulheres pobres, de condição livre, liberta ou escrava, que buscaram remeter menores para a Companhia de Aprendizes Artífices. Seria necessário verificar maço por maço para se ter uma noção minimamente concreta da quantidade de petições, para, em seguida, tentar estabelecer o percentual de aceitação/recusa dos menores e os argumentos que embasaram as decisões tomadas pela inspeção, bem como tipificar o perfil social do(a)s peticionário(a)s.

mas parecia confiar nos serviços que havia prestado como operário da esquadra naval em operação durante a guerra contra Paraguai para garantir a entrada do pequeno Arthur na companhia de artífices.<sup>95</sup>

O ato de peticionar as autoridades do estabelecimento naval não era prerrogativa exclusiva desses sujeitos. Tal prática foi acionada por diferentes setores subalternos da sociedade escravista como estratégia para minorar a precariedade das condições de existência sócio-material que se abatiam sobre a maioria da população pobre e trabalhadora da cidade do Rio de Janeiro em fins do século XIX. O bacharel José Maria da Silva Velho encaminhou pedido à inspeção do arsenal da Corte apresentando Martiniano, menor pobre, órfão, pardo e livre. Desejava garantir-lhe “meios de se educar e seguir uma ocupação honesta” e, para tanto, solicitava “respeitosamente” ao inspetor que aceitasse o “referido tutelado” como aprendiz na companhia de artífices. Nascido em Juiz de Fora em outubro de 1867, conforme certidão de batismo anexada pelo requerente, Martiniano estava prestes a completar nove anos de idade quando seu “padrinho e tutor” remeteu o pedido à inspeção. Em 1877, Manoel Jacintho de Sampaio dirigiu-se ao inspetor do arsenal como “Cidadão Brasileiro nato”. Era casado, dizia viver “mui pobrememente” e “onerado de numerosa família” da qual faziam parte duas netas e um neto. Este se chamava Affonso Jactinho de Sampaio, tinha oito anos de idade e era órfão. Todos moravam à Travessa de São Sebastião, nos arredores do morro do Castelo, freguesia de São José, centro urbano da Corte, segundo declaração expedida pelo inspetor de quarteirão do 1º distrito da dita freguesia. Por não ter “recursos para poder educar” Affonso, o avô Manoel pretendia fazer admiti-lo como aprendiz na companhia de artífices. Para tanto, depositava suas esperanças no “magnânimo coração de V. Ex<sup>a</sup> que não trepida em beneficiar aos infelizes e mormente nas tristes circunstâncias em que se acha o Suppe”.<sup>96</sup> Ambos os menores foram encaminhados ao cirurgião da Armada para exame de saúde e em seguida foram admitidos na companhia.

Virgínia de Macedo, escrava parda de Floriana Maria de Macedo, teve sua demanda encaminhada ao inspetor do arsenal por Luis Carlos Ferreira em março de 1877. Escrito a rogo de Virgínia, o pedido incluía certidão de batismo e carta de alforria de um de seus onze filhos, o qual desejava admitir na 1ª companhia de aprendizes. Tratava-se de

---

<sup>95</sup> Petição de Manoel Oliveira Costa ao Chefe de Esquadra e Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte em 26 de janeiro de 1876. Maço VM 175 (1875-1878): Requerimentos, Sub-Série Inspeção do Arsenal da Corte, Série Marinha, Arquivo Nacional. (Doravante: Documento, Maço, SSIAC, SM, AN).

<sup>96</sup> Petição do bacharel José Maria da Silva Velho em 10 de setembro de 1877. Maço VM 175 (1875-1878): Requerimentos, SSIAC, SM, AN.

Angelo Alves de Macedo, pardo, nascido em 1869 na vila de Itaboraí, província do Rio de Janeiro. Em 1876, aos oito anos de idade, o menor havia sido libertado por Floriana “como se de ventre livre nascesse”. Angelo foi prontamente aceito pelo inspetor e passou a fazer parte do contingente de artífices da companhia.<sup>97</sup> Mulheres em situação de liberdade jurídica distinta da escrava Virgínia de Macedo também buscaram garantir instrução profissional a seus filhos. É o caso da portuguesa Maria Carolina Pereira Bastos e de Maria Gertrudes de Sampaio.<sup>98</sup> Ambas encaminharam, respectivamente, em abril e novembro de 1877, pedidos à inspeção do arsenal. Maria Carolina e Maria Gertrudes eram viúvas e diziam viver em situação de penúria extrema. Seus filhos, os menores Arthur e João, nasceram na Corte e foram batizados em paróquias das freguesias urbanas de Santa Rita e Santana. Segundo as certidões de batismo anexadas aos pedidos, o primeiro tinha 10 e o segundo sete anos de idade. Suas petições tinham um objetivo comum: remeter os dois menores para a Companhia de Aprendizes Artífices sediada no arsenal da capital. Maria Carolina pedia “a esmola de mandar” seu filho à companhia, uma vez que não gozava de “meios” para lhe oferecer “educação” e, portanto, dizia esperar do “bondoso coração de V. Ex<sup>a</sup>. esta esmola”. A suplicante Maria Gertrudes também alegava não deter “meios para dar conveniente educação a seu filho João”, e por isso implorava “a graça de amparar a [...] criança, dando-lhe entrada na Companhia de Aprendizes Artífices do arsenal”. E, acrescentava, que o “ato [do inspetor] virá atenuar as aflições da Suppe., que não pode prestar educação de que seu filho carece, para tornar-se útil a si e a seu País”.

Nem todos os menores remetidos às companhias eram aceitos. O órfão Manoel, por exemplo, não teve a mesma sorte. Nascido em agosto 1856 em Itaguaí, litoral sul da província do Rio de Janeiro, o menor era preto e “filho natural de Thereza”, escrava de Antonio José da Costa, tendo sido assentado no livro de batismo de escravos da paróquia matriz da vila. Ricarda Maria da Costa, provavelmente esposa ou viúva do senhor de Thereza, encaminhou, em fevereiro de 1866, pedido ao inspetor do arsenal da Corte almejando admitir Manoel, então com nove anos de idade, como aprendiz na companhia de artífices por não ser

<sup>97</sup> Petição a rogo de Virgínia de Macedo por Luis Carlos Ferreira ao Chefe de Divisão e Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte em 15 de março de 1877. *Ibidem*. A petição inclui declaração do inspetor de quartelão atestando a condição de pobre da requerente.

<sup>98</sup> Petição de Maria Carolina Pereira Bastos ao Chefe de Divisão e Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte em 11 de abril de 1877; Petição a rogo de Maria Gertrudes de Sampaio por Adelia Carolina Ferreira Rocha ao Chefe de Divisão e Inspetor do Arsenal de Marinha em [ilegível] de novembro de 1877. *Ibidem*. Ambas as petições incluem certidão de batismo dos menores.

“possível educá-lo”.<sup>99</sup> O inspetor e chefe de divisão apressou-se em remeter ofício ao ministro da Marinha reportando o caso em questão nos termos seguintes:

Ilmº Exmº Sr.

Pelo que consta da certidão de batismo do menor Manoel, a quem se refere sua tutora, Ricarda Maria da Costa, no requerimento que levo a V. Ex.<sup>a</sup>, e em que pede para ser ele admitido na Companhia d’aprendizes artífices, este menor, quando foi levado ao batismo, era escravo e nenhum documento apresenta a suplicante pelo qual se colija ser livre; além deste inconveniente, que se opõe a esta pretensão, há ainda o de estar a referida Companhia com o seu número de praças completo, o que me faz julgar indeferível o que deseja a suplicante

Deus Guarde a V. Ex.<sup>a</sup>

Ilmº Exmº Srn Conselheiro Francisco de Paula da Silveira Lobo, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha.

Jesuino Lamego Costa

Chefe de Divisão<sup>100</sup>

O pedido foi indeferido. A falta de vaga na companhia não parece ter sido o motivo central da recusa, embora muitos casos pudessem tê-la como justificativa. A ausência de documento comprovando a condição de liberto do preto Manoel certamente baseou a resposta da inspetoria denegando a demanda que lhe fora encaminhada. Provavelmente Manoel vivia sob cativeiro quando da escrita e do envio da petição de sua tutora. Conforme observado anteriormente, a admissão nessas instituições exigia que o menor fosse “cidadão”. Para assegurar sua entrada nas companhias, peticionários(as) procuravam encaminhar certidão de batismo e carta de alforria para provar a liberdade jurídica dos menores. Cumprir o regulamento significava provar que esses sujeitos, no contexto de desmonte do escravismo brasileiro, gozavam dos direitos de cidadania. Ao tentar remeter o órfão à companhia de artífices para aprender um ofício sem explicitar se o mesmo era ou não cativo, a petição de Ricarda terminava por extrapolar a normativa estabelecida.

O que se busca demonstrar neste tópico é que o entendimento da invenção e dos limites do modelo das companhias, em especial a do arsenal da Corte, passa pela compreensão do perfil dos menores aquartelados em suas dependências, os quais não só eram em avultado número como evidenciavam marcas sociais diversas. O exercício também

<sup>99</sup> Petição de Ricarda Maria da Costa ao Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte em 27 de fevereiro de 1866. Maço XM 378, Sub-Série Ministro-Secretaria de Estado, Série Marinha, Arquivo Nacional. A petição inclui certidão de batismo do menor e declaração do inspetor de quartelão atestando que a requerente “é pobre”.

<sup>100</sup> Ofício do Chefe de Divisão e Inspetor Jesuino Lamego Costa ao Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios da Marinha Francisco de Paula da Silveira Lobo em 28 de fevereiro de 1866. Ibidem.

envolve uma reflexão sobre como os regulamentos delimitaram os modos de admissão nas companhias e de que maneira foram acionados. Tanto as normas como o movimento dos agentes históricos que se dirigiam à inspeção do arsenal da Corte para remeter menores à sua Companhia de Aprendizes Artífices forjaram relações de poder. De um lado, elas manifestaram-se por meio de uma linguagem estruturada por valores ligados a uma lógica paternalista. De outro, essas mesmas relações comportavam modos de reivindicar direitos protagonizados por diferentes classes subalternas. Mas há outra dimensão igualmente fundamental à compreensão da dinâmica das companhias. Trata-se das práticas de ensino e aprendizagem abarcadas pelas companhias durante seu período de atuação.

### **Ler, escrever, contar**

Das variáveis concernentes à organização das Companhias de Aprendizes Artífices, a proposta de ensino pode ser considerada elemento definidor de seu caráter como espaços de aprendizagem profissional. Ainda que projetos escolares envolvendo a prática de ofícios manuais voltados ao artesanato, à manufatura e à indústria tenham surgido em várias localidades ao longo do século XIX, essas experiências ainda são pouco exploradas pela historiografia.<sup>101</sup> Refletindo a partir do campo da história da educação, Luiz Antônio Cunha sugere que tal quadro se explica pelo fato de as pesquisas privilegiarem o ensino secundário e superior em detrimento da aprendizagem de profissões manuais. A ênfase, em suma, recai sobre o ensino destinado às elites políticas e ao trabalho intelectual, enquanto “a educação profissional aparece na bibliografia como definida mais pela omissão do que pelo conhecimento produzido a seu respeito”.<sup>102</sup> E, acrescenta: “o trabalho manual acaba sendo percebido, em termos educacionais, em virtude da carência de educação geral, seja da mera alfabetização, seja da escolarização obrigatória mas incompleta”.<sup>103</sup> No entanto, o próprio autor destaca que as tentativas de aproximar a educação dos mundos do trabalho têm modificado o panorama mais geral da produção acadêmica sobre o tema. De fato, basta uma olhadela na bibliografia recente para identificar os esforços que têm sido direcionados à abordagem dos nexos e dos sentidos históricos entre educação e trabalho (vide nota 10).

---

<sup>101</sup> Luiz Antônio Cunha, op. cit., pp. 1-4.

<sup>102</sup> Idem, p. 1.

<sup>103</sup> Idem, p. 2.

Ao mirar o contexto de formação do Estado nacional durante o regime monárquico, parte da obra de Cunha demonstra o mosaico de instituições e agentes sociais implicados na consecução de projetos de ensino relacionados aos ofícios. Além dos estabelecimentos militares, havia casas de educandos e Liceus de Artes e Ofícios espalhados por diversas capitais das províncias do Império. Na Corte, proliferaram, além delas, experiências como a do Asilo de Menores Desvalidos, da Academia de Belas-Artes e da escola noturna administrada pela Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional.<sup>104</sup> Evidentemente, cada um desses espaços possuía sua dinâmica própria, ou melhor, um modo particular de organizar o tempo de aprendizagem e a prática pedagógica. Uns conciliavam o ensino profissional com assistência filantrópica. Outros procuravam ofertar, simultaneamente, em prol do aperfeiçoamento sócio-profissional, cursos ligados ao universo das artes (música, pintura, arquitetura civil e naval), da ciência (álgebra, química, mecânica) e das primeiras letras (leitura, escrita, língua estrangeira). Tais iniciativas contribuíram para esgarçar a lógica da ideologia corporativa que tendia a separar, no plano da organização do trabalho, operações intelectuais e manuais, esforço corporal e mental, disciplina e inteligência.

As Companhias de Aprendizes Artífices instaladas nos arsenais de Marinha da Corte, da Bahia e de Pernambuco tinham por objetivo aprimorar o trabalho de menores pobres. O processo de aprendizagem ocorria em uma realidade laboral multifacetada, vazada por códigos, hierarquias e mecanismos disciplinares. As oficinas e as ocupações reunidas no complexo do arsenal do Rio dedicavam-se aos trabalhos com metal, artilharia, madeira e máquinas. Embora sua composição variasse com certa frequência, uma vez que oficinas foram eliminadas e/ou criadas durante o período analisado, elas geralmente permaneceram agrupadas em torno de quatro diretorias: construção naval, máquinas, obras civis e militares e artilharia. Em 1879, por exemplo, a configuração das oficinas do arsenal da capital obedecia ao quadro seguinte: na primeira diretoria, congregavam-se carpinteiros, carapinas, calafates, poleiros, torneiros, ferreiros, serralheiros e o pessoal de aparelho e velas; na seguinte, estavam ferreiros, modeladores, caldeireiros de ferro, limadores, fundidores, caldeireiros de cobre e martinetes; na terceira, apenas o pessoal da seção hidráulica; na última, encontravam-se espingardeiros, coronheiros, pirotécnicos e operadores de máquinas.<sup>105</sup>

---

<sup>104</sup> Idem, capítulo 4.

<sup>105</sup> Mapa demonstrativo do pessoal artístico de 1879. Maço XM 737, Sub-Série Ministro-Secretaria de Estado, Série Marinha, Arquivo Nacional.

As companhias abarcavam e reproduziam a diversidade da estrutura produtiva. A organização e a prática dos ofícios dependiam dos saberes e da destreza das mãos de mestres artesãos e diretores de oficinas. Estes eram designados por inspetores dos arsenais e comandantes das companhias, que, uma vez escolhidos dentre os “mais inteligentes e moralizados operários”, se encarregariam de orientar os menores que recebessem para conduzi-los no aprendizado de algum ofício, compartilhando com eles seus conhecimentos técnicos e habilidades artísticas. Os menores permaneceriam sob supervisão por período correspondente à faixa etária exigida para admissão nas companhias. Os meninos poderiam permanecer aquartelados até os 16 anos, quando teriam a opção de ingressar nas Companhias de Artífices Militares, conforme mencionado anteriormente. Ao menos na perspectiva dos agentes do Estado e da Marinha de Guerra, a possibilidade de inseri-los como trabalhadores livres e qualificados significava garantir a reprodução de uma força de trabalho para atuar nesses estabelecimentos.

Em outras palavras, trata-se de uma política de mão de obra cujo elo central residia na transformação de menores artífices em operários especializados. Em sua formulação e realização prática, tal política destinava-se tão somente a introduzir esses sujeitos nos arranjos da produção naval e, por conseguinte, no quadro das estruturas de poder da Armada Nacional. Entretanto, a proposta de ensino das companhias reunia uma série de atividades que não se restringiam ao desenvolvimento de habilidades manuais nos canteiros e oficinas dos arsenais. Junto ao aprendizado profissional coexistiam nesses espaços práticas diversas, conforme se pode entrever no próprio desenho institucional das companhias e na linguagem que deu forma à sua organização. À dimensão puramente técnica e profissionalizante aliavam-se modalidades dedicadas ao aperfeiçoamento físico, religioso, moral e intelectual dos menores. Almejava-se, por assim dizer, garantir aos arsenais trabalhadores instruídos nos ofícios ligados à construção naval, mas também cidadãos morigerados, honestos, laboriosos e letrados. A combinação desses objetivos fica evidente no artigo 23 do decreto 2.165. Nele se pode verificar que os menores aquartelados nas companhias aprenderiam:

1º. A ler, escrever, e as quatro primeiras operações da aritmética sobre números inteiros e decimais.

2º. A geometria prática e desenho linear, nas escolas estabelecidas no Arsenal, somente aqueles que por sua idade e desenvolvimento estiverem no caso de dedicar-se a tais estudos.

3º. A música, somente para aqueles que tiverem vocação.

4°. A doutrina cristã.

5°. A natação, debaixo das vistas do guarda que servir de sargento-ajudante, ou dos outros guardas.

6°. As marchas, contramarchas e pequenas evoluções, dirigidas pelo oficial inferior que o Comandante designar.

7°. Nas oficinas do Arsenal, os officios para que tiverem mais vocação e disposição física, sendo entregues aos mais inteligentes e moralizados operários, que o Inspetor nomeará de acordo com o Comandante, ficando debaixo da direção dos mestres das mesmas oficinas e inspeção dos respectivos diretores.<sup>106</sup>

O universo das companhias de artífices caracterizava-se, portanto, pela junção de várias atividades num mesmo espaço, integrando a educação à rotina de trabalho dos arsenais e tornando-se peça-chave na formação de jovens operários para compor a força de trabalho das manufaturas navais. Nos quartéis ou em navios-escola onde funcionassem as companhias, o ensino ministrado consistia em práticas de leitura, escrita, “doutrina cristã” e operações fundamentais de aritmética. Eram previstos exercícios de “marchas, contramarchas e pequenas evoluções militares” conduzidas por um “oficial inferior” destacado pelo comandante das companhias. Atividades desportivas, artísticas e culturais, tais como natação e lições de música para aqueles que tivessem “vocação” também integravam a proposta pedagógica das companhias. Além disso, seriam ministradas aulas de geometria e desenho aplicadas à arte naval para os aprendizes artífices em idade e “desenvolvimento” adequados, a exemplo do que fazia a companhia do arsenal de Pernambuco, onde as lições de “geometria aplicada, mecânica e desenho de máquinas” eram ministradas duas vezes por semana de “7 às 9 da manhã”.

Ao contrário dos mestres que conduziam o aprendizado nas oficinas, os professores dedicados ao ensino de primeiras letras (escrita, leitura e aritmética), desenho e geometria eram responsáveis por aferir o desempenho e a frequência dos alunos das companhias. As informações sobre as turmas que frequentavam as aulas nas companhias dos arsenais eram repassadas por professores ao comandante da companhia, que as reunia em seu relatório antes de finalmente remetê-lo ao inspetor. O comportamento dos menores aprendizes era qualificado como ótimo, bom, regular, péssimo e sofrível, enquanto seu desempenho nas matérias era avaliado por meio dos conceitos muito, pouco, algum, nenhum (ou sem), regular e sofrível. O uso desse vocabulário pode ser observado no relatório do inspetor do arsenal da Corte sobre o aproveitamento alcançado pelos menores aprendizes da companhia em 1871.

---

<sup>106</sup> Decreto nº 2.615 de 21 de julho de 1860.

Dos 30 alunos submetidos a exame em dezembro daquele ano, 13 foram aprovados em escrita e leitura e outros 17 em “análise lógica e gramatical e em aritmética”, incluindo os “excelentes resultados” obtidos nas aulas de música.<sup>107</sup> O documento elaborado pelo professor Eduardo Luiz Cardozo informa a relação dos alunos que cursaram aulas de primeiras letras. Apenas um dos 196 menores obteve avaliação “regular” no item “comportamento” e os demais oscilaram entre ótimo e bom. No quesito “aproveitamento”, 59 receberam o conceito “pouco”, 23 “muito”, 80 “regular” e 32 apareceram “sem” aproveitamento.<sup>108</sup> Havia, portanto, formas de distinção social sendo operadas por meio da qualificação do aprendizado e do comportamento dos menores.

\*\*\*

Na abertura deste capítulo reportamo-nos ao artigo de Julia Wrigley sobre a importância de abordar as instituições educativas para o trabalho a partir de suas conexões com a ideologia e os sistemas produtivos. Tal premissa orientou a análise que procuramos elaborar a respeito da Companhia de Aprendizes Artífices, na medida em que nos permitiu compreendê-la como parte da formação do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX. Tanto a companhia do arsenal da Corte quanto suas congêneres situadas nos arsenais da Bahia e de Pernambuco foram estruturadas por uma política baseada no aperfeiçoamento de menores pobres com vistas a assegurar mão de obra especializada às oficinas dos arsenais. Sua organização como espaços de aprendizagem ocorreu em um contexto marcado por profundas transformações na indústria naval. O avanço tecnológico relacionado à feitura das embarcações aprofundou a especialização do trabalho no setor, trazendo demandas relacionadas à qualificação da mão de obra. A governança de estaleiros privados e militares, a

<sup>107</sup> Na Bahia, cerca de 140 aprendizes externos (categoria que designa aqueles que não faziam parte do efetivo da companhia) em “diferentes oficinas do arsenal” frequentaram a escola de primeiras letras durante o ano letivo de 1871. No mapa demonstrativo do desempenho dos alunos, particularmente na coluna designada à avaliação do “aproveitamento”, mais de 80 alunos obtiveram o conceito “algum”, pouco mais de 20 menores ganharam o conceito “pouco” e o restante, “muito”. Cf. Mappa demonstrativo do aproveitamento que tiveram durante o anno corrente os aprendizes externos da Eschola de 1ª letras d’este Arsenal. Os relatórios dos quais foram extraídas tais informações estão no Maço XM 785, Sub-Série Ministro-Secretaria de Estado, Série Marinha, Arquivo Nacional. Cabe destacar que os 140 aprendizes estavam distribuídos nas oficinas do Arsenal da Bahia na proporção seguinte: máquinas (30), carpinteiros (29), carapinas (31), ferreiros (28), fundição (7), modeladores (3), pedreiro (3), tanoeiro (3), poleeiro (3), caldeireiro (2) e calafate (1).

<sup>108</sup> Relação dos alumnos da aula de 1ª letras dos aprendizes internos do Arsenal de Marinha. Maço XM 785, SSM-SE, SM, AN.

exemplo dos arsenais da Armada Nacional, buscou respondê-las recorrendo a diferentes formas de educação profissional. O modelo das companhias baseava-se no ensino de primeiras letras (leitura, escrita e aritmética) e de matérias ligadas à arte naval (desenho e geometria) e na preparação dos menores em ofícios especializados nos trabalhos de construção, manutenção e reparo de embarcações, além de incluir no rol de suas atividades exercícios físicos, atividades culturais e a prática de rituais militares. Por outro lado, a moldura dos arranjos internos das companhias era revestida por mecanismos disciplinares e formas de admissão de menores que evidenciam não apenas os vínculos entre educação e trabalho, mas também seus desdobramentos (e tensões) na dinâmica da sociedade escravista.

## Capítulo 4

---

### **Direito, favor, justiça: inseguranças e política de proteção social**

A formação dos arsenais da Armada Nacional abarca experiências, processos e relações de trabalho historicamente particulares. A organização desses espaços tornou-se uma das prioridades do Ministério da Marinha a partir da segunda metade do século XIX, momento em que inovações tecnológicas e contendas bélicas transformaram a arquitetura das embarcações, expandiram o mercado de armamentos e dinamizaram os modos de produção naval.<sup>1</sup> Por

---

<sup>1</sup> Sidney Pollard e Paul Robertson detalham as mudanças tecnológicas operadas na construção de navios antes e depois de 1870, destacando o papel de inovações advindas da metalurgia e da engenharia e sua incorporação sob a forma dos meios de propulsão a vapor e do revestimento metálico introduzido no fabrico de cascos, aos quais seriam agregados – já na virada do século XIX – o motor movido a turbina. Cf. *The British Shipbuilding Industry, 1870-1914*, Cambridge, Massachusetts and London: Harvard University Press, 1979 (Harvard Studies in Business History), capítulos 1 e 10, especialmente pp. 202-205. Tal processo fez-se conectado à ampliação da produção de navios comerciais e de guerra, muito em razão do aumento das demandas, pelas nações marítimas, por ferro, aço e mão de obra qualificada para seus estaleiros. A Grã-Bretanha ocupou lugar de destaque nesse quadro, tanto pela dinâmica de seu mercado interno como pelo fato de os produtos feitos por suas firmas de armamentos e estaleiros navais terem alcançado os continentes europeu, asiático e americano (Estados Unidos, Brasil, Chile, Argentina e México). Cf. Sidney Pollard e Paul Robertson, op. cit., pp. 37-48, pp. 96-102 e pp. 217-219. A respeito da supremacia e do declínio britânico no mercado naval, cf. a discussão de Edward H. Lorenz, *Economic decline in Britain: The Shipbuilding Industry, 1890-1970*, Oxford: Oxford University Press, 1991, especialmente a introdução e o capítulo 2. Sobre o mercado de armamentos e sua relação com a construção naval, cf. William H. McNeill, *The Pursuit of Power: Technology, Armed Force, and Society since A. D. 1000*, Chicago: Chicago University Press, 1982, capítulo 7. Para uma análise dessa relação a partir da atuação de estaleiros comerciais e empresas de armamentos, cf. João Roberto Martins Filho, *A Marinha brasileira na era dos encouraçados: tecnologia, forças armadas e política*, Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010, especialmente o capítulo 3 – “Os sujeitos

consequente, a manutenção e a administração desses estabelecimentos na Corte e nas províncias provocaram controvérsias entre parlamentares, ministros e conselheiros navais. Em alguma medida, a importância atribuída aos arsenais estava associada à percepção de que a defesa militar e econômica do território dependia não apenas de esquadra e marinhagem capacitada, mas, também, de serviços e matéria-prima adequados à conservação, ao reparo e ao fabrico dos vasos de guerra. No âmbito da administração naval, ganhou força a ideia de aperfeiçoar o trabalho, a mão de obra e os modos de governança dos arsenais régios, fosse pelas tentativas de padronizar a rotina de larga e diversificada força de trabalho distribuída por oficinas e repartições administrativas (capítulo 1), fosse através das Companhias de Aprendizes Artífices (capítulo 3).

A ênfase em questões discutidas nos capítulos anteriores serve para destacar uma das questões centrais deste estudo: os regulamentos sancionados no período compreendido entre as últimas décadas da monarquia e o início do regime republicano estruturaram uma política de trabalho para os arsenais. Mais exatamente, eles desenharam arranjos baseados na articulação entre o local de trabalho, os vários ofícios e categorias de trabalhadores nele compreendidos, a qualificação da mão de obra e o produto-navio. Os dispositivos conectaram produção, ensino profissional e mecanismos de controle da força de trabalho a um conjunto de direitos destinados a amparar mestres, contramestres, aprendizes e operários das oficinas envolvidos em situações de risco. Licenças, gratificação extra, vencimentos e pensões por moléstias, acidentes de trabalho e tempo de serviço constituíram uma *política de proteção social*. Este capítulo busca compreender como essa política se realizou a partir da relação dos trabalhadores das oficinas do arsenal da Corte com as formas de proteção inscritas nos regulamentos e com os diversos agentes ligados à administração naval aos quais se reportavam para encaminhar suas demandas, orientando-se pela hipótese segundo a qual as medidas protetivas reivindicadas eram percebidas ora como direito, ora como favor, ora como ato de justiça.

Para explorar a dinâmica em questão, o capítulo busca alinhar perspectivas teóricas com vistas a estabelecer uma abordagem que oriente e dê consistência à proposta. De

---

ocultos: os grandes estaleiros e os mercados externos”. Para um abrangente panorama sobre capitalismo industrial, tecnologia e guerra e suas interrelações, cf. as obras de Eric J. Hobsbawm: *A era do capital, 1848-1875*, 21ª edição, São Paulo: Paz e Terra, 2014, capítulos 2 e 4, especialmente pp.75-79 e pp. 130-133; e *A era dos impérios, 1875-1914*, 18ª edição, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014, capítulo 2.

um lado, o texto inspira-se no raciocínio de Mike Savage. Em sua visão, “Na sociedade capitalista, a retirada dos meios de subsistência das mãos dos trabalhadores significa constrangê-los a acharem estratégias para lidar com a aguda incerteza da vida diária, que deriva de seu estado de impossibilidade de reprodução autônoma e sem o apelo a outras agências”.<sup>2</sup> O autor propõe mirar as incertezas vividas pelos subalternos (aquilo que os distingue na estrutura socioeconômica) como alternativa metodológica para reconstituir os limites e as pressões que atravessam suas experiências em determinados contextos históricos.<sup>3</sup> No caso deste capítulo, a perspectiva de Savage abre um horizonte analítico que permite averiguar as circunstâncias que compeliavam os trabalhadores do arsenal da capital a acionar os regulamentos disponíveis, na expectativa de conquistar alguma forma de amparo pecuniário para mitigar as situações de vulnerabilidade que experimentavam dentro e fora do local de trabalho. Por outro lado, torna-se inevitável conectar as circunstâncias que os constrangiam a recorrer ao amparo estatal com os códigos sociais que mobilizaram e por meio dos quais estruturaram suas ações.

O estudo de Ken Lunn e Ann Day<sup>4</sup> sugere interessante pista nessa direção ao discutir a problemática das petições como método de negociação e protesto no contexto britânico a partir do caso dos *dockyards*. Situando a análise entre fins do século XVIII e meados do século XX, o artigo argumenta que as relações de trabalho nos estaleiros reais caracterizaram-se, entre outras coisas, pelo modo como seus operários se utilizaram de petições como o principal recurso para barganhar do Estado, individual ou coletivamente,

---

<sup>2</sup> Mike Savage, “Classe e História do Trabalho”, in Claudio H. M. Batalha, Fernando Teixeira da Silva e Alexandre Fortes (orgs.), *Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado*, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, p. 33.

<sup>3</sup> Idem. *Ibidem*.

<sup>4</sup> Ken Lunn e Ann Day, “Deference and Defiance: The Changing Nature of Petitioning in British Naval Dockyards”, *International Review of Social History*, 46 (2001), Supplement, pp. 131-150. Os estudos de Mavis Waters sobre Chatham, uma das Medway towns do Condado de Kent, localizada no sudeste inglês, também fornecem interessante parâmetro para refletir sobre as particularidades assumidas pelo sistema de petição nos *dockyards*, bem como dos sujeitos e do padrão das queixas levadas às autoridades da Marinha Real e ao parlamento britânico. Cf. capítulo de sua autoria, intitulado “The Dockyardmen Speak Out: Petition and Tradition in Chatham Dockyard, 1860-1906”, em Kenneth Lunn e Ann Day (ed.), *History of Work and Labour Relations in the Royal Dockyards*, London and New York: Mansell, 1999 (Employment and Work Relations in Context Series); e o artigo: “Dockyard and Parliament: a study of the unskilled workers in Chatham yard, 1860-1900”, *Southern History – A Review of the History of Southern England*, volume 6/1984 – edited by J. R. Lowerson and J. G. Rule, Gloucester: Alan Sutton, 1984, pp. 123-138.

melhores salários e condições de trabalho.<sup>5</sup> Em particular, Lunn e Day chamam a atenção para a linguagem operada nas petições, caracterizada pela combinação de gestos de deferência e formas de reivindicar direitos, estratégia por meio da qual os trabalhadores dos estaleiros da Armada buscavam se reportar à autoridade real e legitimar suas demandas.<sup>6</sup> As questões levantadas pelos autores ajudam a iluminar o caso do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, afinal, a escrita de petições foi o principal recurso utilizado por diferentes ocupações ligadas às oficinas do estabelecimento naval para reclamar alguma forma de proteção social.

As práticas, as relações e os códigos que informam o ato de peticionar revelam atitudes, tensões sociais e modos de reivindicar direitos. Mas, também, conforme assinala Lex Heerman van Voss, a própria escrita de petições “é um ato que produz fontes históricas”.<sup>7</sup> O material explorado neste capítulo faz parte de um universo bem mais amplo e diversificado de petições remetidas às instâncias da Marinha de Guerra ao longo do Oitocentos.<sup>8</sup> Petições por licença, abono, pensão e gratificação extra passaram pelas mãos de conselheiros navais, inspetores, diretores e apontadores de oficina, médicos, empregados da Contadoria e do Tesouro Nacional. Algumas ainda trazem declarações de subdelegados ou inspetores de quartirão informando o local de morada do requerente e seu estado de pobreza. Em que pese o potencial analítico oferecido por esses fragmentos documentais, é preciso destacar que não identificamos qualquer menção à cor ou à condição jurídica em nenhum dos 89 casos localizados no acervo da Série Marinha (Anexo I). Os fragmentos documentais que foram se unindo aos pedidos ao longo de sua trajetória no aparato militar-naval originaram valiosos conjuntos de fontes primárias, que permitem dimensionar as petições como manifestação social vazada por relações de poder, cujas particularidades remetem à lógica organizacional

---

<sup>5</sup> Ken Lunn e Ann Day, op. cit., pp. 131-134.

<sup>6</sup> Idem, pp. 134-140.

<sup>7</sup> Lex Heerman van Voss, “Introduction”, in Lex Heerman van Voss (ed.), *International Review of Social History*, “Petitions in Social History”, Volume 46, Supplement 9, 2001, p. 1. (Tradução nossa).

<sup>8</sup> Refiro-me à documentação da Série Marinha do Arquivo Nacional. Nos maços que compõem a Sub-Série Ministro-Secretaria de Estado foi localizada e reproduzida enorme variedade de pedidos que extrapolam o escopo deste capítulo. Trata-se de pedidos por gratificação, emprego, aumento salarial, baixa no serviço militar, pedido de desculpas por ausência no trabalho, solicitação de readmissão nas oficinas, além de requerimentos de pais, familiares e tutores (cuja maioria permite identificar a condição de liberdade do(a) suplicante e do menor, pois muitos trazem certidões de batismo e/ou cartas de liberdade) reclamando à inspeção dos arsenais o ingresso de menores nas Companhias de Aprendizes Artífices e de Artífices Militares ou para trabalharem como aprendizes externos às oficinas, com ou sem vencimentos.

da manufaturas navais administradas pelo Estado brasileiro e à própria realidade política, cultural e econômica em que emergiram.

A seguir, o capítulo trata das modalidades dos auxílios inscritos nos regulamentos, procurando demonstrar a forma histórica assumida pela política de proteção social nos arsenais navais.

## **Proteção-insegurança social**

O cerne deste capítulo reside no elo proteção-insegurança, tema amplamente difundido nos domínios da historiografia e das ciências sociais.<sup>9</sup> A discussão sobre sua manifestação como constructo social e dado empírico da realidade está associada a dois fenômenos históricos cujas escalas transcendem marcos nacionais. O desenvolvimento econômico e a expansão do capitalismo no decorrer do século XIX transformaram a miséria em um dos males sociais daquele tempo.<sup>10</sup> As condições de sobrevivência de setores subalternos deterioraram-se de maneira mais aguda, ao passo que categorias de trabalhadores especializados e semiqualificados iam sendo empurrados para dentro de um amplo movimento de proletarização.<sup>11</sup> Eventualidades da vida ordinária como doenças, invalidez, desemprego, inabilitação ao trabalho, idade avançada poderiam agravar situações de pauperização e comprometer a existência sociomaterial das classes trabalhadoras.<sup>12</sup> Estas encontravam na organização de sociedades mutualistas, cooperativas, associações filantrópicas e sindicatos alternativas para enfrentar as diferentes circunstâncias de vulnerabilidade que experimentavam.<sup>13</sup> Tanto os modelos associativos, como as práticas de ajuda mútua que abrangiam, difundiram-se entre classes sociais diversas, muito embora, historicamente, se

<sup>9</sup> Cf., entre outros, Robert Castel, *Les métamorphoses de la question sociale: une chronique du salariat*, Paris: Éditions Gallimard, 1995 (Collection Folio essais); Robert Castel, *L'insécurité sociale. Qu'est-ce qu'être protégé?* Paris: Éditions du Seuil, 2003 (Collection La République des Idées); Henri Hatzfeld, *Du paupérisme à la Sécurité sociale, 1850-1940. Essai sur les origines de la Sécurité sociale en France*, Nancy: Presses universitaires de Nancy, 2004 (Collection Espace Social).

<sup>10</sup> Robert Castel, op. cit., 1995, p. 348 e p. 364.

<sup>11</sup> Eric J. Hobsbawm, *Industry and Empire. From 1750 to the Present Day*, London: Penguin Books, 1990 (The Penguin Economic History of Britain – volume 3), pp. 90-94.

<sup>12</sup> Henri Hatzfeld, op. cit., pp. 25-26.

<sup>13</sup> Cf. André Gueslin, *L'invention de l'économie sociale. Idées, pratiques et imaginaires coopératifs et mutualistes dans la France du XIXe siècle*, 2e édition révisée et augmentée, Paris: Ed. Economica, 1998 (Collection Économies et Sociétés Contemporaines).

tenham transformado em importantes componentes das lutas e estratégias de sobrevivência dos trabalhadores em várias partes do mundo.<sup>14</sup> O alcance do associativismo voluntário enquanto resposta a situações de pobreza coincidiu com a afirmação dos Estados nacionais modernos e do liberalismo como seu substrato político-ideológico. No curso desse processo, ações voltadas à assistência social ganharam concretude por meio do apoio legal à criação de entidades caritativas e à montagem de instituições previdenciárias, caixas econômicas e montepios para empregados públicos, servidores das Forças Armadas e suas famílias. Em alguma medida, conforme permite supor o raciocínio de Robert Castel, o ideário liberal operado pelas elites dirigentes buscava manter a ordem social por meio da eliminação de fatores que pudessem dissolvê-la, sem, contudo, confrontar privilégios e hierarquias sociais herdados do Antigo Regime. Nesse sentido, as tentativas de preservar a “paz social” tornaram o liberalismo do século XIX compatível com “diferentes variantes da filantropia social”.<sup>15</sup>

Evidentemente, o quadro acima é bem mais complexo e dinâmico do que largas pinceladas permitem supor. A configuração do elo proteção-insegurança comporta variáveis associadas aos arranjos sociais, à dinâmica de classes e às relações de mercado estabelecidas em realidades socioeconômicas particulares. Aqui, porém, as largas pinceladas servem ao propósito de realçar a perspectiva segundo a qual a configuração histórica do fenômeno em tela assumiu significados diversos, tanto nas experiências coletivas de associativismo quanto no âmbito das engrenagens da burocracia dos poderes públicos em formação naquele momento. As respostas dadas às condições sociais de trabalho e de sobrevivência variaram conforme a expectativa, os objetivos dos agentes históricos e a dinâmica dos diferentes contextos nos quais estavam inseridos. Posto isso, convém investigar que tipos de proteção eram assegurados aos trabalhadores das oficinas dos arsenais da Marinha brasileira implicados em situações de risco, questão que necessariamente impõe o desafio de compreender as relações entre trabalhadores e Estado. A chave analítica para levá-la adiante

---

<sup>14</sup> Marcel van der Linden, *Workers of the World: Essays toward a Global Labor History*, Leiden: Brill, 2008 (Studies in Global Social History – volume 1), capítulo 5 – “The Mutualist universe”.

<sup>15</sup> “Sans nécessairement changer de valeurs, le libéralisme qui prévaut au XIXe siècle est devenu conservateur, ou plutôt restaurateur de l’ordre social. C’est sa position qui a change. Il s’agit maintenant de s’affronter non plus à des systèmes de privilèges, mais à des facteurs de désordres; non plus à un excès de regulations pesantes et archaïques, mais à des risqué de dissociation sociale. *Cette dissolution de l’idéal critique dans l’obsession de préserver à tout prix la paix sociale rend le libéralisme compatible avec les différentes variantes de la philanthropie sociale*”. Robert Castel, op. cit., 1995, p. 390. Itálico meu.

recai sobre o pressuposto de que proteção e insegurança não constituem nexos antagônicos, mas, sim, uma relação histórica revestida por certa ambivalência dialética,<sup>16</sup> que se confunde, ela própria, na invenção de parte dos mecanismos normativos que organizaram a produção e as relações sociais de trabalho nos arsenais régios na segunda metade do século XIX.

Assim, observando os termos dos regulamentos que reorganizaram e reformaram os arsenais de Marinha, nota-se que cada situação de risco correspondia a determinado tipo de auxílio, e este requeria da parte dos trabalhadores o cumprimento de requisitos necessários à sua obtenção. Em abril de 1865, quando as operações de guerra na Bacia Platina entravam em sua fase inicial, os membros do Conselho Naval reuniram-se para deliberar, entre outros assuntos, sobre o requerimento de João José Moreira, operário de 2ª classe da oficina de calafates. Moreira declarava ter sofrido uma “contusão” a bordo do patacho *Iguassú* que deixara sua mão direita aleijada. O acidente lhe impôs restrições físicas que o limitaram a continuar exercendo seu ofício, e, por essa razão, optou por instar abono dos vencimentos “durante o tempo de seu curativo” e a garantia de permanecer labutando “como operário daquela oficina fazendo o serviço compatível com as suas forças”.<sup>17</sup> Seu pedido havia sido encaminhado pelo inspetor do arsenal, juntamente com ofícios do diretor das construções navais e do apontador da dita oficina. Todos atestaram a “veracidade” do episódio aos conselheiros Joaquim Manoel de Oliveira Figueiredo, o capitão de mar e guerra Raphael Mendes de Moraes e Valle, Manuel Vieira Tosta (o Barão de Muritiba) e João Capistrano Bandeira de Melo, alegando que “o peticionário” lesionara-se em serviço. Embora concordasse quanto à primeira parte do pedido, “que por *praxe antiga* se há constantemente abonado esse tipo de vencimento durante o curativo das lesões provenientes do serviço”, a inspeção afirmava que João José Moreira não poderia continuar no arsenal “visto não haver lei” que o autorizasse a retomar seu lugar na oficina de calafates.<sup>18</sup> Para justificar a opção pelo indeferimento, os conselheiros interpretaram a solicitação pela continuidade nos trabalhos do arsenal com base no artigo 95 do regulamento sancionado pelo decreto 2.583 em 1860, que

---

<sup>16</sup> Robert Castel, op. cit., 2003, pp. 6-7.

<sup>17</sup> *Consultas do Conselho Naval. Compreendendo o anno de 1865, resumidas as menos importantes e pela integra todas as outras que teem tido solução*. Sétimo Volume. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870, Consulta nº 969 em 11 de Abril de 1865, p. 49.

<sup>18</sup> Idem, pp. 49-50. Itálico meu.

dispunha sobre pensões. O recurso à norma foi tão somente uma manobra dos conselheiros para rejeitar demanda baseada na dita “praxe antiga”.

No início da década de 1860, outro requerimento chegou às mãos dos conselheiros, que, na ocasião, contavam com a participação do chefe de divisão Joaquim Raimundo De Lamare.<sup>19</sup> A petição encaminhada pelo inspetor do arsenal de Pernambuco ao órgão consultivo tratava da reivindicação do mestre da oficina de carpinteiros João Felipe da Costa pela pensão fixada no parágrafo terceiro do mencionado artigo 95. O requerente alegava ter ingressado no arsenal pernambucano em 15 de outubro de 1811, provavelmente como menor aprendiz ou ajudante de algum mestre artesão. Em dezembro de 1861, época em que foi expedido o aviso ordenando o Conselho Naval a avaliar o pedido de João Felipe, este contava pouco mais de cinquenta anos de serviços prestados, tendo, nesse período, usufruído apenas “três meses de licença”. A longa trajetória nos trabalhos do estaleiro naval colocava-o em acordo com o artigo 93 do regulamento de 1860, a saber, que “os antigos operários que por seu préstimo e bom comportamento forem dignos dessa graça”. O inspetor, entretanto, alegava ao conselho que o carpinteiro apresentava “insuficiência [...] para o trabalho, pela sua avançada idade e moléstias [que apresentava]”. A informação parece ter sido crucial aos membros do Conselho Naval para recusar o pedido de pensão, apelando à justificativa de que o benefício só poderia ser obtido mediante apresentação de “prova” indicando que João Felipe tivesse, de fato, “trinta e cinco anos de serviços” prestados, “sem o que não tem lugar a pensão requerida”.<sup>20</sup>

Já Gaspar de Siqueira, mestre da oficina de aparelhos e velame do Arsenal de Marinha do Pará, alegava servir à “nação” desde 1834. Durante os pouco mais de trinta anos de labuta no serviço naval, Siqueira executou diversas tarefas: foi praça do Corpo de Imperiais Marinheiros de 1834 a 1846, depois guardião de número e mestre de navios entre 1846 e 1859, tendo, neste ano, sido nomeado mestre da “casa de aparelhos e velame”, ocupação que exerceu até outubro de 1864, quando seu pedido foi remetido ao Conselho Naval pelo inspetor do arsenal. Afora a idade avançada, o peticionário sofria de “*gastro-hepatitis* crônica complicada de *dartros* [enfermidade cutânea] e *espermatorrhéa* [ejaculação

---

<sup>19</sup> *Consultas do Conselho Naval. Compreendendo o anno de 1861, resumidas as menos importantes e pela integra todas as outras que teem tido solução.* Terceiro Volume. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1864. Consulta nº 546 em 31 de Dezembro de 1861, pp. 164-165.

<sup>20</sup> *Idem*, p. 165.

involuntária]”, moléstias que o tornavam “incapaz de todo o serviço”.<sup>21</sup> O caso chamou a atenção de vários agentes do meio militar-naval. Para o inspetor, a saúde abalada, o tempo de serviço e a “boa conduta” eram motivos suficientes para conceder o benefício ao suplicante. A Contadoria da Marinha, instância responsável pelo pagamento de empregados e operários dos arsenais, afirmava não ser possível atender a solicitação. Isso porque o suplicante não integrava o quadro efetivo dos operários e sequer havia contribuído com “jornal de um dia de serviço” durante o tempo em que permaneceu no arsenal, conforme exigências previstas nos artigos 90 e 97 do regulamento de 1860. A decisão sobre o direito reclamado dependeria, no entender da Contadoria, da aprovação do Parlamento nacional. Na contramão desse encaminhamento, os conselheiros argumentavam não ser necessário condicionar a demanda ao beneplácito legislativo, pois em sua ótica não havia sentido em “[...] recorrer a uma graça quando a lei já reconheceu um direito”. Se a proposta da Contadoria fosse levada ao pé da letra, Gaspar de Siqueira continuaria no serviço sem a menor condição física para executá-lo ou seria “abandonado” à própria sorte, à “miséria”, mesmo “depois de ter servido por 30 anos à nação”.<sup>22</sup> Por fim, baseado em caso envolvendo dois operários do arsenal da Corte em 1858,<sup>23</sup> o Conselho Naval emitiu parecer recomendando a extensão do mesmo direito a Gaspar, isto é, que fosse dispensado de comparecer ao ponto e recebesse o “jornal que lhe competir, com a cláusula de continuar a prestar o serviço que for compatível com as suas forças”.<sup>24</sup>

As histórias do calafate João José Moreira, do carpinteiro João Felipe da Costa e do mestre Gaspar de Siqueira fazem parte de uma tensa dinâmica vazada por tramas sociais e institucionais. As petições remetidas ao Conselho Naval pela inspetoria dos arsenais da Corte, de Pernambuco e do Pará – três dos cinco estabelecimentos do gênero em funcionamento na

<sup>21</sup> *Consultas do Conselho Naval. Compreendendo o anno de 1864, resumidas as menos importantes e pela integra todas as outras que teem tido solução.* Sexto Volume. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1868, Consulta nº 898 em 14 de Outubro de 1864, pp. 124-125. Itálico no original.

<sup>22</sup> *Idem*, p. 126.

<sup>23</sup> Trata-se dos pedidos encaminhados por Antonio Miguel da Silva e José Rodrigues Coutinho, operários das oficinas de construção naval e de calafates, respectivamente, solicitando dispensa de comparecer ao ponto com vencimentos. Segundo o texto do parecer: “Alegam os suplicantes em seu abono os precedentes que existem de outros operários, que achando-se no mesmo caso, obtiveram aquele favor, com a cláusula, porém, de fazerem o serviço que for compatível com as suas forças”. *Consultas do Conselho Naval, 1858 a 1859. Consultas do Conselho Naval, desde a sua instalação, resumidas as menos importantes e pela integra todas as outras.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1861, Consulta nº 2, pp. 3-4.

<sup>24</sup> Consulta nº 898, 1864, p. 127.

segunda metade do século XIX – revelam fragmentos da experiência dos trabalhadores que atuavam nesses espaços produtivos. O texto dos pareceres elaborados pelos conselheiros dá a ver algumas das incertezas que motivaram demandas por alguma forma de amparo social, bem como permite entrever os modos pelos quais autoridades e dispositivos legais foram acionados e como responderam aos pedidos que lhes foram submetidos. Em geral, antes de chegar à mesa dos conselheiros, as petições percorriam intrincado caminho dentro da burocracia da Armada, passando por inspetoria, diretoria de oficinas, inspeção de saúde e contadoria, mobilizando testemunhos diversos, uma vez que se sobrepunham ao objeto dos pedidos juízos a respeito de sua legitimidade. Conforme se poderá observar mais detidamente, a linguagem operada nas petições conferia visibilidade às demandas que motivavam sua escrita e, ao mesmo tempo, atuava de modo a legitimá-las. O direito reivindicado era apreciado por inspetores, conselheiros, entre outros, os quais elaboravam versões acerca da pertinência das demandas requeridas, confrontando-as com os regulamentos.

### **Os regulamentos dos arsenais outra vez**

Os casos acima permitem extrair elementos que possibilitam compreender como funcionava a política de proteção social e quais mecanismos de amparo foram disponibilizados aos operários dos arsenais. Antes de deslocar o foco à observação das características dos auxílios ofertados e as situações que abrangiam, convém, novamente, enfatizar que os arsenais da Armada foram reorganizados por três regulamentos decretados em 1860, 1874 e 1890. O primeiro, assinado pelo titular da pasta da Marinha Francisco Xavier Paes Barreto, foi promulgado cerca de quatro décadas após a incorporação dos arsenais ao poder marítimo brasileiro, em meio às lutas pela emancipação do jugo colonial português. No pós-guerra contra o Paraguai, novo decreto, subscrito pelo ministro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, revogaria as normas então vigentes, modificando a configuração outrora estabelecida. Posteriormente, o vice-almirante Eduardo Wandenkolk, ministro da Marinha no governo provisório, rubricou decreto que reorganizaria os estaleiros navais pela última vez no século XIX. Apesar das diferenças de forma e conteúdo e dos contextos em que foram promulgados, os dispositivos redefiniram o papel dos diversos agentes situados no núcleo produtivo e nas repartições responsáveis pela governança dos arsenais.

Os regulamentos também abarcavam modalidades de auxílios que abrangiam a totalidade da força de trabalho das oficinas dos arsenais, compreendida por mestres, contramestres, mandadores e operários.<sup>25</sup> Não havia distinção entre a mestrança e o conjunto dos operários, isto é, todos os sujeitos envolvidos no trabalho das oficinas, exceto os engenheiros que dirigiam as oficinas, contavam com pensão por tempo de serviço, acidentes de trabalho, doenças, idade avançada, além de gratificação extra equivalente ao jornal ou à gratificação ordinária. Esta era condicionada ao cumprimento de “mais de 20 anos de bom e efetivo serviço no Arsenal”.<sup>26</sup> Para reclamá-la era necessário reunir provas atestando o cumprimento de atividades durante o período marcado. As pensões seriam facultadas ao pessoal da mestrança e aos operários que completassem o mínimo de 20 anos de serviços prestados, fossem acometidos por “lesões ou doenças contraídas nos trabalhos do Arsenal” e estivessem em estado de “avançada idade”. O auxílio estendia-se aos operários extranumerários admitidos ao quadro efetivo, considerando-se para tanto o tempo de serviço e de contribuição outrora acumulados. Tanto os operários como o pessoal da mestrança deviam contribuir “com um dia de jornal de cada mês”, depositando-os ao longo do tempo de serviço, enquanto o governo se encarregaria de converter “o produto” de suas contribuições ao “emprego que julgar mais conveniente ao fim a que é destinada”.<sup>27</sup> As pensões conservaram-se nos três regulamentos, a gratificação extra permaneceu apenas nos textos promulgados no Império. Por outro lado, o regulamento de 1890 incluiu serventes de oficinas como

---

<sup>25</sup> Convém ressaltar que a força de trabalho dos arsenais era bastante diversificada, abrangendo empregados civis e militares e operários de oficinas. Os primeiros eram escreventes, apontadores, amanuenses, capelães, professores de primeiras letras, etc. Todos tinham direito a licença por moléstia e aposentadoria, embora esta fosse regulada segundo o disposto aos servidores da Contadoria e das Intendências da Marinha. Já os empregados militares (inspetores, guardas, diretores de oficinas, entre outros) estavam inseridos no sistema de reforma e licença das Forças Armadas.

<sup>26</sup> Decreto nº. 2.583 de 30 de abril de 1860. “Reorganiza os Arsenaes de Marinha no Imperio”. Art. 100. “Os Operarios que contarem mais de 20 annos de bom e effectivo serviço no Arsenal, perceberão huma gratificação extraordinaria, igual à metade do respectivo jornal, ou à gratificação ordinária, se estar fôr menor”. Decreto nº. 5.622 de 2 de maio de 1874. “Reforma o Regulamento dos Arsenaes de Marinha”. Art. 159. “Os operarios que contarem mais de 20 annos de bom e effectivo serviço no Arsenal, perceberão, em quanto servirem, além dos seus vencimentos, uma gratificação extraordinaria, igual à metade do respectivo jornal. Esta disposição é extensiva à mestrança”. Ambos os decretos estão na *Colleção das Leis do Imperio do Brazil*, disponível em versão digitalizada em [www.camara.gov.br](http://www.camara.gov.br). Acesso em abril de 2011.

<sup>27</sup> Os artigos 97 (regulamento de 1860) e 156 (regulamento de 1874) versam sobre o pagamento da contribuição mensal de um dia de jornal. Ambos os textos são idênticos.

beneficiários das pensões e estendeu aos trabalhadores das oficinas licenças com vencimentos e o direito ao tratamento em hospitais e enfermarias do Estado.

Mirar o que muda e o que permanece entre um e outro dispositivo ajuda a descobrir as maneiras como cada um organizava os auxílios. É o que se pode observar no caso das pensões, conforme sugerem os excertos abaixo transcritos. Primeiro, o dispositivo do regulamento de 1860:

Art. 95. Os operários efetivos que contarem vinte ou mais anos de bons serviços, quando, por avançada idade, lesões ou moléstias contraídas nos trabalhos do Arsenal, ficarem impossibilitados de continuar a servir, terão direito a uma pensão, fixada conforme os §§ seguintes:

§1º. O que contar vinte anos de serviço (descontado o tempo de licenças, castigos, faltas e moléstias que não proviessem de desastre ocorrido nos trabalhos do Arsenal) perceberá uma pensão igual à terça parte do jornal da sua classe, ou da anterior, se não contar naquela um ano de exercício.

§2º. O que contar 30 anos de serviço perceberá uma pensão igual a dois terços do jornal da sua classe, ou do correspondente à classe anterior, conforme a regra do §1º.

§3º. O que contar 35 anos de serviço perceberá uma pensão igual ao jornal da sua classe, ou ao correspondente à classe anterior, conforme a regra do §1º.

§4º. O que contar mais de 20 e menos de 30, ou mais de 30 e menos de 35 anos de serviço, perceberá uma pensão igual à do menor dos dois prazos, a que corresponder o seu tempo de serviço, e mais a quota proporcional à diferença respectiva.

A seguir, o item extraído do regulamento de 1874:

Art. 154. Os operários efetivos que contarem vinte ou mais anos de serviço, e por avançada idade, ou por moléstias contraídas nos trabalhos do Arsenal ficarem impossibilitados de continuar a servir, terão direito a uma pensão, na proporção estabelecida nos parágrafos seguintes:

§1º. O que contar vinte anos de serviço (descontado o tempo proveniente de licenças, castigos, faltas ou moléstias que não tiverem por causa os trabalhos do Arsenal) perceberá uma pensão igual à terça parte do jornal da sua classe, ou da anterior, se não contar naquela um ano de exercício.

§2º. O que contar 25 anos de serviço perceberá uma pensão igual a dois terços do jornal da sua classe, ou do correspondente à classe anterior, conforme a regra do 1º.

§3º. O que contar 30 anos de serviço perceberá uma pensão igual ao jornal da sua classe, ou ao correspondente à classe anterior, conforme a citada regra do 1º.

§4º. O que contar mais de 20 e menos de 25, ou mais de 25 e menos de 30 anos de serviço, perceberá uma pensão igual à do menor dos dois prazos, a que corresponder o seu tempo de serviço, e mais a quota proporcional à diferença respectiva.

§5º. O que contar qualquer tempo de serviço e durante o trabalho sofrer desastre por motivo alheio à sua vontade, competentemente provado, do qual resulte lesão que o inabilite de exercer o ofício, perceberá uma pensão igual ao jornal de sua classe.

Ambos os artigos dão a ver os termos que condicionavam o pagamento de pensões aos operários das oficinas, que, pela primeira vez na longa história dos arsenais, poderiam recorrer a mecanismos legais para se proteger. Os parágrafos acima regulamentam direitos que muito provavelmente já existiam e eram regulados por costumes, laços pessoais de favor e compadrio firmados na rotina das relações de trabalho vivenciada nos arsenais. Evidentemente, não se trata de afirmar que essa dinâmica tenha sido inteiramente eliminada em virtude da introdução de códigos normativos, pois, ao que parece, ela sobreviveu e produziu tensões na medida em que se confrontava com novas formas de paternalismo revestidas por normas legais. Basta verificar as histórias descritas páginas atrás (e as que serão contadas adiante). Na década de 1860, quando trabalhadores dos arsenais do Pará, da Corte e de Pernambuco acionaram as regras então promulgadas, na expectativa de obter pensão, eles já haviam percorrido extensa trajetória nos trabalhos navais e acumulado certo repertório na relação que mantiveram com as autoridades que atuavam nos respectivos arsenais. A rigor nenhum dos peticionários provou, sequer mencionou o pagamento da contribuição de um dia de jornal durante seu período de atuação, fato que os colocavam à margem dos dispositivos normativos. Embora alegassem inaptidão ao trabalho, fosse pela já idade avançada, por doenças ou por lesão contraída no trabalho, e tivessem mencionado itens do artigo 95 como forma de legitimar suas demandas na lei, seus pedidos geraram uma série de imbróglis entre os agentes da administração naval.

O artigo 95 instituiu uma política de proteção social cuja modelagem baseava-se na contribuição dos operários e no tempo de trabalho, sendo este o critério definidor do valor da pensão a ser ofertada. Operários acometidos por lesões no trabalho, doenças, idade avançada, enfim, por eventualidades que os inabilitassem à prática de seus ofícios nos arsenais, receberiam, segundo o artigo 95 (descontando-se períodos de inatividade, conforme indicado no primeiro parágrafo de ambos os dispositivos citados), 1/3 do jornal da categoria caso atingissem 20 anos de serviços prestados. Se completassem 30 anos, o valor passaria a 2/3 e, por fim, a quantia integral do jornal da categoria seria paga àqueles que alcançassem 35

anos de serviços. O artigo 154 manteve a lógica básica do modelo em vigência, mas alterou a contagem do tempo de serviço. O jornal total seria pago não mais ao operário que chegasse aos 35, mas, sim, aos 30 anos de serviço, reduzindo-se, portanto, o limite máximo em cinco anos, enquanto os que atingissem 25 anos de serviços receberiam 2/3 do ordenado da categoria. Outra mudança pode ser vista no último parágrafo. Este abriu aos operários vitimados por “desastre” que os inabilitassem a “exercer o ofício” a possibilidade receberem uma “pensão igual ao jornal de sua classe”. A tabela abaixo busca comparar o disposto pelos artigos 95 e 154:

**Tabela I**  
Pensão por tempo de serviço

Artigo 95 (1860)		Artigo 154 (1874)	
Tempo de serviço	Valor	Tempo de serviço	Valor
20 anos	1/3 do jornal da classe	20 anos	1/3 do jornal da classe
30 anos	2/3 do jornal da classe	25 anos	2/3 do jornal da classe
35 anos	Jornal integral da classe	30 anos	Jornal integral da classe
20 a 30 anos	Pensão igual ao menor valor dos dois prazos + cota proporcional	20 a 25 anos	Pensão igual ao menor valor dos dois prazos + cota proporcional
30 a 35 anos		25 a 30 anos	
		Qualquer tempo de serviço	Jornal integral da classe

O modelo até então colocado em prática sofreu mudanças a partir do decreto 745 de 1890, tanto no que diz respeito aos auxílios como as exigências para obtê-los.<sup>28</sup> Em vez de um ou dois terços do jornal da categoria, os trabalhadores das oficinas, incluindo os serventes, receberiam “uma pensão igual ao jornal de sua classe” ou teriam “direito ao jornal da classe imediatamente superior”. À uniformização do valor das pensões sobrepunha-se outro fator. A contagem do tempo de serviço passaria a obedecer aos dias, não mais aos anos trabalhados. É crível supor que a conversão de anos para dias trabalhados tenha resultado no aumento do período mínimo (de 20 anos para 7.500 dias) e máximo (de 30 anos para 9.000 dias) de serviço que os trabalhadores dos arsenais haveriam de atingir para conseguir requerer

<sup>28</sup> Decreto n.º. 745 de 12 de setembro de 1890. “Reforma o Regulamento dos Arsenaes de Marinha da Republica dos Estados Unidos do Brasil”. Referência completa indicada na nota 2.

pensões. Além disso, duas outras medidas enxertadas no regulamento chamam atenção. Trata-se do artigo 81 e do parágrafo único que o sucede. Ambos versam, por assim dizer, sobre o direito à saúde. O primeiro facultava aos operários do quadro efetivo, serventes e os aprendizes das oficinas “contundidos ou feridos em ato de serviço no arsenal” o tratamento em “hospitais e enfermarias do Estado, percebendo metade do jornal, ficando a outra metade para indenização”. Já o segundo abriu àqueles que optassem por “tratar-se em sua casa ou enfermaria particular” a possibilidade de receberem “o jornal por inteiro até trinta dias”, de acordo com a decisão do “médico do arsenal” a respeito do “tempo preciso para seu restabelecimento”. Em suma, os regulamentos combinam situações de insegurança e ajudas pecuniárias que, juntos, configuraram a forma dos arranjos históricos da proteção social introduzida nos arsenais de Marinha na segunda metade do século XIX.

\*\*\*

É difícil aprofundar a análise do quadro em tela sem compreender os auxílios introduzidos nos arsenais de Marinha como parte da formação do Estado nacional e suas Forças Armadas. Para lidar com a problemática decerto teríamos que investigar outros conjuntos documentais, como o extenso material legislativo disponível. De todo modo, é possível estabelecer alguns apontamentos interpretativos. A reorganização laboral e administrativa dos arsenais implicou a definição de direitos voltados ao amparo do conjunto da mão de obra reunida em suas oficinas. Se, de um lado, esse processo demarcava tentativas de formalizar as relações de trabalho no âmbito de manufaturas estatais, de outro, confrontava expectativas e códigos sociais constitutivos dessas relações. Afinal, os espaços produtivos em questão há muito integravam a realidade socioeconômica das principais cidades da costa marítima brasileira. A política de proteção social organizada no âmbito dos arsenais da Armada e os trabalhadores que a ela recorriam como estratégia para mitigar os efeitos das duras condições de vida e de trabalho que experimentavam produziu uma tensa dinâmica repleta de gestos, códigos e linguagens que informam a dinâmica das relações de poder. O capítulo procura dimensionar essa questão dedicando-se, a seguir, ao exame das estratégias, dos dilemas e das formas pelas quais os operários do arsenal da Corte acionaram os mecanismos acima descritos.

## Ferimentos, doenças, mutilações, tempo de trabalho

Formas de coerção econômica e extra-econômica assumiram contornos particulares em formações sociais históricas específicas nos quadros da expansão do capitalismo mundial no século XIX. Os limites da insegurança social experimentados em diferentes ramos de atividade foram definidos por uma série de circunstâncias associada às condições e aos modos de organização do trabalho. Nos registros documentais sobre a Marinha de Guerra guardados no Arquivo Nacional saltam aos olhos casos de acidentes em oficinas, diques, cábreas e a bordo das embarcações. Muitos trabalhadores ficaram temporariamente inabilitados ao exercício de sua profissão ou foram invalidados por completo. Os operários de construção naval Severo João de Santa Barbara e Eustaquio Manoel José Porto, por exemplo, foram engajados na Bahia para trabalhar no arsenal da Corte. Ambos encaminharam petições ao engenheiro Napoleão Level, responsável por coordenar a diretoria de construções navais, reivindicando abono de seus respectivos ordenados pelo tempo em que faltaram ao serviço. Severo João caiu dentro do dique imperial e teve seu braço direito fraturado, enquanto Eustaquio “ausentou-se por espaço de 36 dias” por conta de “uma pancada na cabeça” recebida durante a construção de uma canhoneira encouraçada na Ilha das Cobras.<sup>29</sup>

Em outras situações, trabalhadores vieram a óbito, como no episódio da explosão ocorrida no laboratório pirotécnico da diretoria de artilharia em março de 1866.<sup>30</sup> Na ocasião, três operários se queimaram enquanto preparavam o “misto” (composição baseada na combinação de clorato com tipos de sulfureto) para produzir pólvora.<sup>31</sup> Dias depois, o inspetor do arsenal Jesuino Lamego da Costa informava ao ministro da Marinha Francisco de Paula da

---

<sup>29</sup> Petição a rogo de Severo João de Santa Barbara por Luiz Paulino de Gouvêa ao Diretor de Construções Navais Napoleão João Baptista Level em 12 de maio de 1865; Petição de Eustaquio Manoel José Porto ao Diretor de Construções Navais Napoleão João Baptista Level em 12 de maio de 1865; ambas as petições estão no Maço XM 366, Sub-Série Ministro-Secretaria de Estado, Série Marinha, Arquivo Nacional (Doravante: Documento; Maço, SSM-SE, SM, AN).

<sup>30</sup> Ofício do inspetor ao Conselheiro Francisco de Paula da Silveira Lobo, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 31 de março de 1866; Maço XM 378, SSM-SE, SM, AN.

<sup>31</sup> Barão de Angra (dir.), *Diccionario Maritimo Brasileiro*, organizado por uma comissão nomeada pelo Governo Imperial, sendo Ministro da Marinha o Conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo, Rio de Janeiro: Typographia e Lithographia do Imperial Instituto Artistico, 1877, p. 134.

Silveira o falecimento de José Cornélio de Gusmão, operário de 1ª classe do laboratório.<sup>32</sup> Em outubro de 1861, o *Diário do Rio de Janeiro* destacou em nota o “desastre” ocorrido no dique imperial, cujas obras haviam sido inauguradas no mês anterior. Na ocasião, o maquinista Domingos Moreira “fazia alguns reparos” “na máquina de vapor da bomba de esgoto” quando “descuidou-se” e caiu de uma altura de 60 pés, ficando “com o cancro esmigalhado por uma das rodas” da máquina. “A morte deve ter sido instantânea”, finalizava a nota do jornal.<sup>33</sup> Há também inúmeros casos envolvendo trabalhadores de avançada idade e tantos outros que alegavam ter contraído doenças dentro ou fora do arsenal, muito em razão da insalubridade do local do trabalho. Em um ensaio publicado na *Revista de Engenharia*, André Rebouças traça um panorama do saneamento público e do estado das condições de higiene na capital do império. Em dado momento de seu texto, o engenheiro e líder abolicionista questiona: “Quantos operários do Arsenal de Marinha não terão morrido de tifo, de beribéri, ou de qualquer outra moléstia, devido à atmosfera pútrida e nosológica, produzida pelo hediondo esgoto que aí funciona?!”.<sup>34</sup>

Tais circunstâncias faziam parte da rotina do arsenal da Corte, onde a jornada de trabalho “variava de 10 a 18 horas”,<sup>35</sup> rivalizando com fundições, fábricas de tecido, tipografias e ramos comerciais nos quais o trabalho se estendia por 10, 12 horas diárias.<sup>36</sup> As

<sup>32</sup> Ofício do inspetor ao Conselheiro Francisco de Paula da Silveira Lobo, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 31 de março de 1866; Maço XM 378, SSM-SE, SM, AN.

<sup>33</sup> *Diário do Rio de Janeiro*, 22 nov. 1861, p. 1.

<sup>34</sup> André Rebouças, “Hygiene Pessoal – Hygiene Publica – Hygiene Internacional”, *Revista de Engenharia*, Rio de Janeiro, 14 mar. 1888, p. 50.

<sup>35</sup> Eulália Maria Lahmeyer Lobo e Eduardo Navarro Stotz, “Formação do operariado e movimento operário no Rio de Janeiro, 1870-1894”, *Estudos Econômicos*, São Paulo, 15 (nº especial), 1985, p. 74. De acordo com os autores, a jornada de trabalho no arsenal do Rio em 1890 “variava de 10 a 18 horas diárias, e a entrada e saída se faziam sob controle militar”. Segundo as informações registradas nos livros de ponto das oficinas de carapinas e de coronheiros e espingardeiros, a semana de trabalho começava na segunda e terminava no sábado. No arsenal de Pernambuco, calafates, trabalhadores das forjas e das demais oficinas também marcavam ponto aos sábados. Cf. Livro de Ponto – Carapinas do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, 1879 a 1880, Maço IM 2070; Livro de Ponto dos operários que trabalharam na oficina de Espingardeiros e Coronheiros, 1889-1890, Maço IM 2084; Livro de Ponto dos operários que trabalharam nas oficinas do Arsenal de Marinha de Pernambuco, 1894-1897 [Volume encadernado com 399 folhas contendo informações sobre o ponto de operários em várias oficinas]; Maço IM 1387. Os livros indicados pelos maços pertencem à Sub-Série Contadoria, Série Marinha, Arquivo Nacional. (Doravante: Documento; Maço, SSC, SM, AN).

<sup>36</sup> Eulália Maria Lahmeyer Lobo e Eduardo Navarro Stotz, op. cit., pp. 73-74. Cf. ainda Marcelo Badaró Mattos, *Experiências comuns: escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*, Tese apresentada ao concurso para Professor Titular de História do Brasil, Niterói: ICHF/UFF, 2004, pp. 45-50. Para estudos que abordam as condições de trabalho experimentadas em outros setores da economia urbana do

condições de trabalho experimentadas pela mão de obra do maior arsenal da Armada e as incertezas que se colocavam em seu horizonte estavam associadas a outras variantes históricas. A configuração dos navios de guerra foi paulatinamente modificada pelo uso do vapor e da hélice como meios de propulsão alternativos à vela, e pelo incremento de ferro e aço no processo de fabricação naval (cf. a nota 1). Para Donald Reid, as mudanças tecnológicas operadas no setor impuseram aos agentes responsáveis pelo governo de estaleiros comerciais e militares a necessidade de organizar o trabalho e a numerosa mão de obra empregada nesses espaços.<sup>37</sup> A consecução da tarefa implicava, entre outras coisas, garantir mecanismos que pudessem amparar a força de trabalho em situações de risco. Segundo Mary Hilson, a política adotada em estaleiros militares ingleses, franceses e suecos buscava atingir um duplo objetivo: proteger e reter os trabalhadores, especialmente os grupos de artesãos e operários manuais especializados, “oferecendo-lhes benefícios não salariais relativamente generosos tais como pensões, benefícios por acidentes e doenças e algum suporte para seus dependentes”.<sup>38</sup>

A premissa de proteger e reter a força de trabalho também constituía o cerne da política de proteção social praticado nos arsenais da Armada Nacional. Entretanto, essa política se distinguia das experiências de estaleiros militares estrangeiros na medida em que se procurava estende-la ao conjunto da mão de obra. Os tipos de auxílio previstos não estavam restritos a determinadas ocupações especializadas como nos casos apontados por Hilson, mas, sim, compreendiam mestres, contramestres, mandadores, operários (efetivos e extranumerários) e serventes envolvidos nos trabalhos de todas as oficinas. Qual teria sido o alcance da política de proteção social nos arsenais? Como ela era percebida por operários e agentes envolvidos na administração naval? Quais fatores levaram os primeiros a recorrer ao

---

Rio de Janeiro, cf. Fabiane Popinigis, *Proletários de casaca: trabalhadores do comércio carioca (1850-1911)*, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2007, especialmente o capítulo 2; e Arthur José Renda Vitorino, “Escravidão, proletários e a greve dos compositores tipógrafos de 1858 no Rio de Janeiro”, *Cadernos AEL: Sociedades Operárias e Mutualismo*, vol. 6, nº. 10/11, Campinas: IFCH/UNICAMP, 1999.

<sup>37</sup> Donald Reid, “The Third Republic as Manager: Labor Policy in the Naval Shipyards, 1892-1920”, *International Review of Social History*, vol. XXX – 1985 – part 2, pp. 184-185.

<sup>38</sup> Mary Hilson, *Political Change and the Rise of Labour in Comparative Perspective: Britain and Sweden, 1890-1920*, Lund: Nordic Academic Press, 2006, p. 72. (Tradução nossa). Trecho citado: “Most dockyards seem to have adopted the strategy of maintaining a core group of highly skilled workers by offering them relatively generous non-wage benefits such as pensions, accident and sickness benefits, and some support for dependents”. Itálico meu.

amparo estatal? Para analisar essas questões, o capítulo procura dimensionar as respostas dos trabalhadores às situações de insegurança provocadas pelas relações de exploração que vivenciavam no arsenal do Rio. A busca por alguma forma de amparo por meio de petições tensionava as normas estabelecidas nos regulamentos e os agentes do meio militar-naval. Tanto as petições como as respostas que a elas foram dadas estão repletas de códigos sociais que informam as linguagens por meio das quais sujeitos localizados em diferentes polos das relações de poder estruturaram suas ações.

As tabelas do Anexo I informam os nomes dos peticionários, os ofícios que ocupavam, os direitos reclamados e as decisões tomadas pelo Conselho Naval. Elas foram organizadas em função das causas que motivaram os pedidos. Ao todo, foram arrolados 89 registros, dos quais apenas quatro envolvem dois ou mais operários (vide destaque em negrito). O quadro indica que o ato de peticionar correspondia mais a um padrão individual do que propriamente coletivo, embora por trás das petições pudesse haver redes e laços sociais sendo articulados. Os dados também revelam que as várias ocupações envolvidas nas oficinas do arsenal engajaram-se na busca pelo direito à proteção social. Quase 80% de suas demandas obtiveram parecer favorável. Os pedidos foram motivados principalmente por moléstias, acidentes no local de trabalho e tempo de serviço. Neste caso, todos reclamaram por gratificação extra, recompensa destinada aos que completassem 20 anos de trabalho no arsenal, enquanto acidentes e moléstias basearam solicitações por abono de jornais, licenças e pensões. Dentre todas as categoriais profissionais listadas, a dos operários de construção naval foi a que mais se valeu do recurso às petições. De um total de 27 pedidos, 10 foram motivados por acidentes, dos quais oito reivindicaram abono de jornais e dois reclamaram pensão com base no parágrafo 5º, artigo 154 do regulamento de 1874. As demais solicitações compreendiam casos em que o tempo de trabalho necessário para instar gratificação extra fora atingido e a saúde do requerente havia sido abalada por moléstias como tuberculose, bronquite e febre. Embora parcela significativa dos pedidos tenha sido aprovada, o desfecho não foi resultado de um processo harmônico, capitaneado por agentes estatais interessados em garantir direitos aos operários que os requeriam. Havia tensões sendo conformadas em torno da legitimidade das demandas e de sua adequação ao domínio legal.

### Que “mande abonar o direito que lhe competir”

Em fins de 1868, o carpinteiro de 1ª classe Luis Carlos Ribeiro encaminhou pedido ao engenheiro Napoleão Level, diretor de construções navais do arsenal da Corte. Luis Carlos alegava ter tido “a infelicidade” de “cortar com o maxado (sic) o pé direito” enquanto trabalhava em uma “viga” de madeira.<sup>39</sup> O cirurgião da esquadra Thomas Antonio d’Abreu confirmou o acidente a Jesuino Lamego da Costa, então chefe de esquadra e inspetor do arsenal. O exame constatou que o operário apresentava “cicatriz de 3 ½ polegadas de comprimento e 1/3 de largura sobre o dorso do pé direito”. Ao cirurgião, a lesão parecia recente e, segundo previa, o processo de cicatrização poderia durar de 30 a 40 dias.<sup>40</sup> O carpinteiro ficou impossibilitado de exercer “sua profissão”, e, por isso, apelou a “graça” de abonar suas faltas na oficina ao “paternal e magnânimo coração de V. M. Imperial”, pois lhe parecia justo reivindicar o pagamento de seu ordenado porque o acidente ocorrera enquanto “estava em serviço Nacional”.<sup>41</sup> O ministro da Marinha João Maurício Wanderley, o barão de Cotegipe, deferiu a petição e, sem seguida, o inspetor Lamego Costa comunicou a concessão de “um mês de licença, sem perda de vencimentos”, permitindo ao carpinteiro gozar de seus jornais para prover o sustento da “numerosa família” que tinha “a seu cargo”.

Em março de 1883, uma junta médica da Armada enviou ao inspetor do arsenal declaração comunicando o estado de saúde de um dos operários da oficina de martinets, ocupação dedicada à forja de metais por meio do uso de martelo movido a vapor. De acordo com o documento, Manoel José Bottas contava mais de 50 anos de idade, sofria de “bronquite crônica” e “catarro gastro-intestinal”, além de ter sido considerado incapaz de continuar no serviço.<sup>42</sup> O exame teve origem em um pedido de Bottas no qual solicitava a “graça” de ser contemplado com a pensão descrita no parágrafo quinto do artigo 154 do regulamento de 1874. A solicitação e o parecer médico foram remetidos ao Conselho Naval. Em maio de 1883, o órgão emitiu consulta afirmando que o requerente era “sexagenário” e sua entrada no

<sup>39</sup> Petição de Luiz Carlos Ribeiro ao Diretor de Construções Navais João Napoleão Baptista Level em 29 de dezembro de 1868; Maço XM 229, SSC, SM, AN.

<sup>40</sup> Idem. Ibidem.

<sup>41</sup> Ofício do Inspetor Jesuino Lamego Costa ao Conselheiro Barão de Cotegipe, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 21 de janeiro de 1869; Maço XM 229, SSC, SM, AN.

<sup>42</sup> Inspeção de Saúde feita por Ordem Superior no dia 1 de março de 1883 operário abaixo declarado Manoel José Bottas; Maço XM 608, SSM-SE, SM, AN.

arsenal ocorrera em janeiro de 1859, quando tinha aproximadamente 40 anos. Apesar da idade, das moléstias e do tempo de serviço acumulado (“18 anos, 6 meses e 10 dias ou 5.560 dias”, segundo anotaram os conselheiros), a demanda do operário da oficina de martinets recebeu parecer negativo, contrariando suas esperanças. Os conselheiros frisaram que, “em face da lei”, o “requerente não está compreendido em nenhum dos casos aludidos no regulamento para poder ser aposentado”.<sup>43</sup> A justificativa para o indeferimento baseou-se no argumento segundo o qual a saúde do peticionário não havia sido abalada por causa de qualquer “desastre” ocorrido no local de trabalho, conforme previa o dispositivo citado pelo próprio em seu pedido.

Preocupado com a própria saúde, a sobrevivência de sua família e a possibilidade de ser desligado da oficina de martinets em função da alegada incapacidade física para seguir nos trabalhos, Manoel Bottas novamente acionou a inspeção do arsenal em agosto de 1883, reiterando ter sido admitido à oficina em 1858 (não em 1859 como alegaram os conselheiros), tendo desde então “servido sempre a contento de seus superiores”, passando, inclusive, à “1ª classe” de sua oficina cerca de duas décadas depois. Referia-se, ainda, ao episódio no qual fora excluído da reorganização do quadro de operários da oficina sob o pretexto de tornar-se “adido para ser aposentado”. Pelo visto, além da avançada idade e das moléstias que o assolavam, Bottas fora “suspense do trabalho” e privado do “jornal” que era seu “único recurso para manter-se [a si] e a sua família”. Assim, “reduzido à miséria e sem meios de obter trabalho”, pois acreditava não haver na Corte outra oficina de martinets senão no arsenal de Marinha, e “vendo sua desgraçada família na véspera da fome”, dispôs-se a “implorar V. Exa. a graça de mandar que o suplicante continue como adido a oficina até haver vaga, visto poder ainda ser útil e achar-se no estado de bem servir [...]”.<sup>44</sup>

Com a pensão denegada e sem a possibilidade de auferir ganhos por meio de seu trabalho, Manoel José Bottas recorreu ao “favor” que lhe parecia justo. Reivindicou permanecer no arsenal mesmo com a saúde prejudicada, valendo-se, para tanto, das quase três décadas em que labutou na oficina de martinets. Seu objetivo era encontrar alguma solução que fosse capaz de remediar, naquele momento, a situação material de seus familiares e a sua própria. Entretanto, pelas mãos do inspetor Artur Silveira da Mota, chefe de esquadra, ex-

<sup>43</sup> Conselho Naval. Consulta nº 4356 em 04 de maio de 1883; Maço XM 608, SSM-SE, SM, AN.

<sup>44</sup> Petição de Manoel José Bottas ao Conselheiro, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 09 de agosto de 1883; Maço XM 608, SSM-SE, SM, AN.

combatente na guerra do Paraguai e recém-agraciado com o título de barão de Jaceguay, veio outra negativa. Na resposta ao novo requerimento, Silveira da Motta lamentava não haver “asilos onde pudessem ser recolhidos os operários inválidos porque assim não se pensaria que este estabelecimento pode manter em seu serviço indivíduos cujo estado físico não corresponde à atividade que ele exige”. E, ainda, destacou o argumento do diretor de máquinas que acompanhava a petição do operário, a saber, que este se encontrava “completamente incapaz para continuar no *pesado e acre trabalho* da oficina de martinetes”, para dar o caso por encerrado.<sup>45</sup>

Às tentativas de Manoel José Bottas em conquistar auxílio na forma de pensão, somam-se as de muitos outros trabalhadores, a exemplo de um seu companheiro de trabalho em cuja petição manifestava o desejo de “abonar o que de direito lhe competir”. Joaquim José da França se identificava como “cidadão brasileiro”, dizia ter mais de 65 anos e pertencia à 3ª classe da oficina de fundição de ferro, organizada – como a de martinetes – no âmbito da diretoria de máquinas.<sup>46</sup> Antes de redigir e impetrar o pedido, Joaquim José recolhera certidões junto à Contadoria da Marinha e ao apontador da oficina onde trabalhava para atestar os dias em que esteve no trabalho. Em seguida, após ordens do inspetor, recorrera ao cirurgião-mor da Armada, Carlos Frederico dos Santos Xavier Azevedo. O resultado do exame de saúde informou que o peticionário tinha mais de 77 anos! e sofria de “hérnia relaxada direita”. É difícil imaginar que Joaquim José, nessa altura da vida, ainda tivesse forças para continuar labutando como fundidor de ferro ou em qualquer outra atividade no arsenal. Mas também é difícil saber ao certo se a idade documentada no atestado médico era, de fato, a que o peticionário alegava possuir. De todo modo, com as “provas” em mãos, Joaquim José finalmente pôde requerer “dispensa do ponto”, alegando, com base no parágrafo quinto do artigo de 154, ter cumprido os “trabalhos de sua oficina desde 1855, sempre com assiduidade [...] atendendo V. M. Imperial [durante] seus longos anos de idade, [os quais] tem prestado como operário em sua oficina”.

Ao receber a petição do fundidor em agosto de 1882, o engenheiro Manuel José Alves Barboza, então diretor de máquinas, tratou de encaminhá-la à inspeção com a recomendação de enquadrar o caso no parágrafo segundo, não no quinto conforme desejado

---

<sup>45</sup> Idem. Ibidem. Itálico meu.

<sup>46</sup> Petição escrita a rogo de Joaquim José França por José da Silva Leite ao Diretor de Máquinas em 05 de agosto de 1882; Maço XM 387, SSM-SE, SM, AN.

pelo requerente, pois afirmava que este não havia sofrido nenhum acidente no local de trabalho. O Conselho Naval avaliou o pedido no mês seguinte, manifestando-se a favor da solicitação. Porém, o parecer contrariava tanto o ajuste recomendado pelo diretor de máquinas, como o próprio interesse do peticionário. Carlos Balthazar, Manoel Carneiro da Rocha, Joaquim dos Reis e o Barão de Ivinhema justificaram a decisão com base no debilitado estado de saúde do fundidor e no tempo de serviço (“24 anos, 4 meses e 15 dias”) que até então havia acumulado. Julgavam-no “compreendido na letra da disposição” estabelecida no parágrafo quarto do artigo 154 do regulamento decretado em 1874, pelo qual deveria ser “pensionado com a terça parte do jornal de sua classe e mais a quota proporcional tomada entre aquela terça parte e os dois terços do mesmo jornal”.<sup>47</sup> Trocando em miúdos: por não ter completado 25 anos de trabalho, Joaquim José teria direito a receber 1/3 do jornal pago diariamente ao fundidor de 3ª classe (algo em torno de 2 mil e 600 réis<sup>48</sup>), além de uma quantia equivalente a esse valor e o correspondente a 2/3 do dito jornal. Entretanto, Joaquim José contestou a decisão logo em seguida, em outubro, ao afirmar em novo pedido encaminhado à inspeção do arsenal que não tinha 24, mas, sim, 28 anos de serviços prestados. Acreditava, portanto, ser necessário ajustar seu período de trabalho, e, para tanto, requeria que “V. M. I. haja de fazer com *que o dito Conselho reconsidere o seu parecer e lhe mande abonar o que de direito lhe competir*”.<sup>49</sup> Em dezembro de 1882, os conselheiros reconheceram a manifestação do suplicante concedendo-lhe o “direito a uma pensão

---

<sup>47</sup> Conselho Naval. Consulta nº 4636 em 12 de setembro de 1882; Maço XM 387, SSM-SE, SM, AN.

<sup>48</sup> O decreto 8.624 de 28 de julho de 1882 (Cf. *Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1882*, disponível em versão digitalizada em [www.camara.gov.br](http://www.camara.gov.br). Acesso: agosto de 2016) sancionou tabela marcando os vencimentos de todas as categorias de operários empregadas no arsenal da Corte, incluindo serventes, patrões e remadores. Os ganhos compreendiam jornal e gratificação. Um fundidor de 3ª classe da diretoria de máquinas, caso de Joaquim José França, receberia, pela tabela, jornal equivalente a 2 mil e 600 réis. Este valor sofrera acréscimo de 400 réis com o decreto 745 que sancionou o regulamento de 1890 (cf. referência completa na nota 2). A quantia de 3 mil réis fora estendida àqueles que ocupassem a 3ª classe em todas as oficinas do arsenal da então capital federal. Nos demais estabelecimentos, o valor seria relativamente inferior. A título de exemplo, um fundidor de 3ª classe no arsenal de Pernambuco recebia jornal de 2 mil e 400 réis diários. Cf. Livro de Ponto dos operários que trabalharam na oficina de fundição durante o mês de abril de 1894; Maço IM 1387 (1894-1897), SSC, SM, AN. Pela proximidade entre a promulgação do decreto (julho de 1882) e a emissão do parecer deferindo a pensão requerida por Joaquim José, muito provavelmente o cálculo para o pagamento da recompensa tenha sido feito com base no valor estipulado pela referida tabela.

<sup>49</sup> Petição escrita a rogo de Joaquim José França por Antonio de Sá Freire em 25 de setembro de 1882; Maço XM 387, SSM-SE, SM, AN. *Itálico meu.*

equivalente a dois terços do jornal de sua classe [...] por completar vinte e cinco anos exigidos em lei [...]”.<sup>50</sup>

Antes dos casos de Manoel Bottas e Joaquim José, o Conselho Naval avaliou a petição de Antonio Teixeira de Carvalho, escrita em abril de 1876. Labutando desde 1852 na oficina de limadores do arsenal da Corte, que a exemplo das oficinas de martinets e de fundição também integrava a diretoria de máquinas, o suplicante desejava obter “aposentadoria” tal “como tem sido concedida a outros operários em idênticas circunstâncias”. Após período de três meses de licença recebendo integralmente o jornal de sua classe, Antonio Teixeira justificou seu pedido argumentando que os “*trabalhos forçados de dia e de noite* [executados] durante os cinco anos da guerra do Paraguai” renderam-lhe “complicações no fígado e coração”. Tidas pelos médicos como “crônicas e incuráveis”, as moléstias que contraíra nas operações de guerra o impossibilitavam de continuar exercendo “seu árduo ofício”.<sup>51</sup> O exame feito por José Henrique de Medeiros, médico da Venerável Ordem 3<sup>a</sup> da Penitência e da Sociedade Portuguesa de Beneficência, indicava que o estado de saúde do operário era grave. O médico dizia ser “verdade” que o “oficial de limador da oficina de máquinas [...] está enfermo há muitos meses de [uma] lesão orgânica no coração, que o impede de continuar no exercício de sua arte, com perigo de sua vida, pois que não pode fazer esforço [...] físico, ou pegar em pesos, como exige muitas vezes o seu ofício”.<sup>52</sup>

Além do atestado médico, Antonio Teixeira recolheu ofício do diretor interino de máquinas e certidões da Contadoria da Marinha para comprovar seu tempo de trabalho e o pagamento da contribuição mensal equivalente a um dia do jornal de sua classe. Posteriormente, o limador Antonio Teixeira encaminhou os documentos ao chefe de divisão e inspetor José Barboza da Lomba, que cuidou de remetê-los ao Conselho Naval em maio de 1876 por meio de ofício no qual esclarecia:

Ora, dos casos previstos nos cinco parágrafos do artigo 154 do regulamento em vigor, nenhum tem aplicação ao do suplicante, porque os quatro primeiros referem-se aos operários que contarem de 20 anos de serviço para cima e o último para aqueles que, durante o trabalho, sofrerem desastre de que resulte lesão que os

<sup>50</sup> Conselho Naval. Consulta nº 4731 em 19 de dezembro de 1882; Maço XM 387, SSM-SE, SM, AN.

<sup>51</sup> Petição de Antonio de Teixeira de Carvalho ao Diretor de Máquinas em 01 de abril de 1876; Maço XM 308, SSM-SE, SM, AN. Itálico meu.

<sup>52</sup> Atestado médico emitido por José Henrique de Medeiros sobre Antonio de Teixeira Carvalho; Ibidem.

impossibilite de trabalhar; conseqüentemente *a pretensão por este lado está mal amparada*, pois que *embora pareça real o alegado e mereça toda a fé o atestado [médico][...], não tendo o suplicante o tempo de serviço marcado em lei, nem provado que consequências de aturado trabalho o colocaram na impossibilidade de o exercer só lhe resta o recurso de apelar para a munificência imperial*, depois de julgada a moléstia que sofre pela junta de saúde.<sup>53</sup>

A petição do operário reclamava pensão por causa das doenças que alegava ter contraído nos trabalhos executados durante as operações da guerra contra o Paraguai. (Não se sabe se os seus serviços foram realizados na Corte ou no estabelecimento de reparação naval montado na ilha do Cerrito, na bacia do rio Paraná, na altura da fronteira entre Paraguai e Argentina). O inspetor, por sua vez, parecia não estar disposto a reconhecer que Antonio Teixeira tinha mais de 20 anos de serviço prestados ao arsenal. Mesmo que o atestado médico lhe parecesse “real”, Barboza da Lomba insistia que o peticionário não havia “provado” que seu debilitado estado de saúde tinha resultado de “aturado trabalho”. O parecer do Conselho Naval foi em direção semelhante. A “pretensão” de ser dispensado do ponto com pensão vencendo a quantia do jornal de sua classe<sup>54</sup> não estava “no caso de ser deferida”, argumentaram os conselheiros. Para eles, a situação não se enquadrava nos termos da lei, mais exatamente no disposto pelo parágrafo quinto do artigo 154, pois este compreendia operários que se lesionavam no local de trabalho. Mesmo tendo labutado na oficina de limadores do arsenal da capital de 1852 até janeiro de 1876, e vendo sua saúde ser corroída pelos “trabalhos forçados” realizados durante a guerra do Paraguai, “o dito operário”, segundo os conselheiros, “não prova que esteja inabilitado por sofrer desastre no serviço do arsenal”.<sup>55</sup> Em face da recusa, o operário tentou pela segunda vez acionar as autoridades navais. Dessa feita, sua petição foi endereçada ao Ministro da Marinha. Nela, Antonio Teixeira explicitava que não requeria “sua aposentadoria por ter antiguidade exigida pela lei; vem pedi-la em virtude de moléstias que adquiriu por *excessos de trabalhos* que tivera durante o tempo da guerra do

<sup>53</sup> Ofício do Inspetor ao Conselheiro, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 30 de março de 1876; Ibidem. Itálico meu.

<sup>54</sup> Cf. nota 44. A partir da tabela fixada pelo decreto 8.624 de 1882, um limador de 2ª classe do arsenal da Corte passaria a receber jornal igual a 3 mil réis. Esta quantia permaneceu até 1890, quando o regulamento promulgado neste ano elevou a quantia para 3 mil e 300 réis. Provavelmente, o jornal à época do pedido de Antonio Teixeira (abril de 1876) girava em torno de algo próximo a 3 mil réis.

<sup>55</sup> Conselho Naval. Consulta nº 3093 em 07 de julho de 1876; Maço XM 308, SSM-SE, SM, AN.

Paraguai”. Acreditava, portanto, que estava “compreendido na lei que rege este Arsenal”,<sup>56</sup> ou, melhor, considerava-se no direito de reivindicá-la, e, ao que tudo indica, seu requerimento obteve parecer favorável.

\*\*\*

Os dados arrolados nas tabelas do anexo I demonstram alguns dos riscos que compeliavam os operários do arsenal da Corte a recorrerem ao amparo estatal como alternativa para mitigar os efeitos das condições que vivenciavam na dura rotina de trabalho no estabelecimento naval. O recurso a petições e os significados que foram atribuídos a essa prática transformaram determinadas situações de insegurança em demandas concretas, as quais eram percebidas como favor, direito ou ato de justiça que lhes era devido. O uso dos dispositivos instituídos pelos regulamentos dos arsenais e as justificativas escritas nas petições revelam a combinação entre elementos característicos do paternalismo e uma forma específica de reivindicar direitos. Nesse sentido, as petições não só funcionavam como instrumento ao qual se apelava para contornar as incertezas do trabalho e da vida diária, como evidenciavam sentimentos de pertença à classe dos operários do arsenal. Quando confrontadas com pareceres do Conselho Naval, atestados médicos, ofícios da inspeção e dos diretores de oficinas, nota-se que as petições e as demandas operárias nelas representadas tensionavam a dinâmica das relações de poder no interior dos quadros da administração naval.

A seguir, o capítulo desloca o enfoque analítico ao exame de um momento particular da história do arsenal do Rio: um acidente que vitimou significativo número de trabalhadores, deixando muitos mortos e feridos.

### **A catástrofe do Morro de São Bento**

Um desastre abalou o arsenal de Marinha na tarde de 27 de março de 1873. A chuvarada que castigava a cidade do Rio de Janeiro havia oito dias fez ceder parte do morro de São Bento. Um amontoado de terra, pedra, barro desprendeu-se da encosta e misturou-se a pedaços de

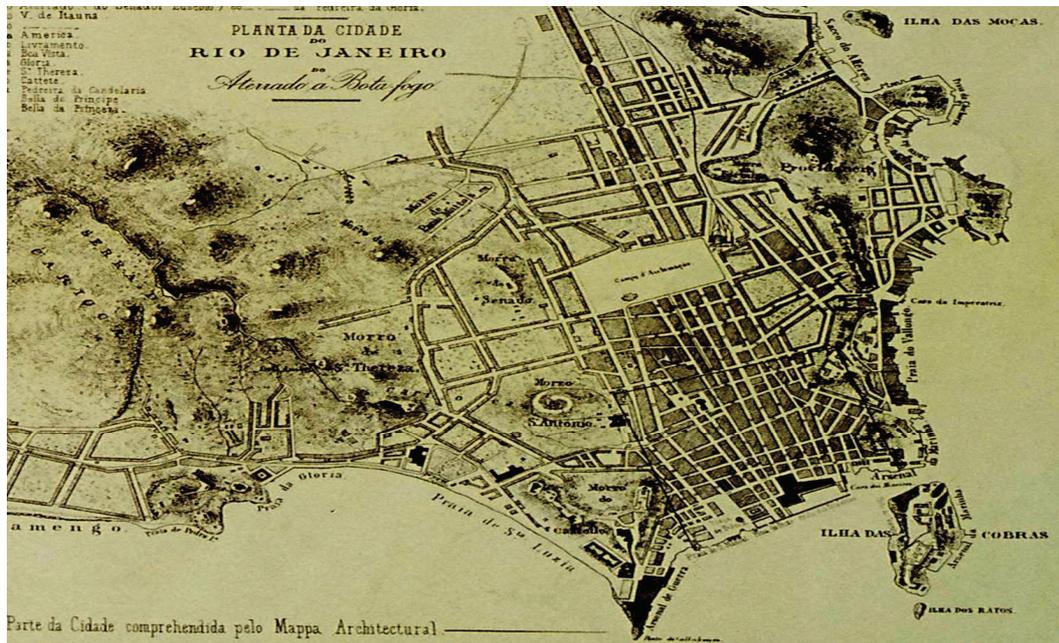
---

<sup>56</sup> Petição de Antonio Teixeira de Carvalho ao Conselheiro e Ministro da Marinha em 07 de julho de 1876; *Ibidem*. Itálico meu.



## Mapa II

### Mapa arquitetural do Rio de Janeiro (1874)



Fonte: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Seção de Cartografia. Localização: ARC 2-11-16.

O deslizamento abateu-se fortemente sobre o edifício das oficinas de carapinas, bandeireiros e correiros, soterrando vários operários e menores aprendizes que estavam em serviço.<sup>57</sup> O inspetor interino do arsenal testemunhou o ocorrido e dirigiu ofício ao ministro da Marinha relatando que a encosta “viera de chofre [...] sobre o dito edifício [...] com tal impetuosidade que o apeou repentina e completamente”.<sup>58</sup> Autoridades, companheiros de trabalho, familiares, transeuntes e habitantes mais próximos dos arredores de Santa Rita e Candelária – freguesias urbanas contíguas ao arsenal, ao morro de São Bento e à zona portuária (Mapa I) – logo tomaram conhecimento do ocorrido e se moveram em direção ao local do acidente. A notícia espalhou-se rapidamente a ponto de chamar a atenção de importantes periódicos da Corte. *A Nação* lamentava os estragos provocados pelo desmoronamento, sobretudo os cadáveres de “6 paisanos, 5 menores e um artífice”

<sup>57</sup> Juvenal Greenhalgh, *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História: 1822-1889*, Rio de Janeiro: IBGE, 1965, pp. 51-52.

<sup>58</sup> Ofício do Inspetor José Antonio de Siqueira ao Conselheiro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 29 de março de 1873; Maço XM 387, SSM-SE, SM, AN.

encontrados em meio aos escombros, donde supunha-se haver “grande quantidade de mortos”.<sup>59</sup> No dia seguinte, o *Diário do Rio de Janeiro* destacava os “esforços vigorosos” de populares, policiais e autoridades da marinha na “desobstrução” das ruínas a fim de prover assistência imediata às “numerosas vítimas”. O jornal afirmava não ser possível calculá-las com exatidão, embora especulasse que “mais de 13 mortos e 30 feridos tinham sido encontrados debaixo dos destroços”. Os sobreviventes foram “transportados para a casa de algumas famílias nas proximidades do arsenal, que humanamente se ofereceram para este ato de caridade e que muito as honra”.<sup>60</sup> Outros foram embarcados em escaleres e lanchas a vapor que seguiram diretamente para o Hospital da Marinha situado à Ilha das Cobras, conforme informava *A Patria*. Segundo estimativas do jornal, ao término das operações de resgate tinham sido retirados dos escombros os corpos de 12 mortos (sendo cinco menores) e 18 feridos (dentre os quais 15 eram menores).<sup>61</sup>

A imprensa ilustrada também deu visibilidade ao acontecimento. O artista gráfico Angelo Agostini, membro da redação d’*O Mosquito* (1869-1877),<sup>62</sup> esboçou o que teria sido a cena da “catástrofe”. O desenho (Figura I) retrata o intenso movimento de pessoas ao sopé do mosteiro de São Bento. Estavam todas empenhadas em resgatar, a golpes de enxada e a punho próprio, os corpos soterrados pela encosta que pusera abaixo a mureta que a separava do arsenal, destruindo o edifício das oficinas de carapinas, bandeireiros e correeiros. No canto inferior esquerdo da imagem nota-se a presença de observadores bem trajados, portando guarda-chuvas a fim de resguardarem-se da água que continuava a cair sobre a cidade. Eles parecem acompanhar a situação com algum zelo, guardando, porém, certa distância dos destroços e daqueles que se dedicavam a socorrer as vítimas. De acordo com as notícias divulgadas pelos jornais, ministros de Estado, integrantes do oficialato naval e da chefatura de polícia compareceram ao local tão logo o episódio ganhara as ruas do centro urbano da capital. E talvez fossem esses os homens representados pelo traço de Agostini.

---

<sup>59</sup> *A Nação*, 27 mar. 1873, p. 2.

<sup>60</sup> *Diário do Rio de Janeiro*, 28 mar. 1873, p. 2.

<sup>61</sup> *A Patria*, 29 mar. 1873, p. 3.

<sup>62</sup> Para mais informações a respeito dos trabalhos e da trajetória de Agostini, cf. Marcelo Balaban, *Poeta do lápis: sátira e política na trajetória de Angelo Agostini no Brasil imperial (1864-1888)*, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2009, especialmente o capítulo 3.



**Figura 1** – *O Mosquito*, ano 5º, nº 186, 5 abr. 1873.  
 “Catástrofe do dia 27 de Março no Arsenal de Marinha”

O drama vivido naquela chuvosa tarde de quinta-feira tomou proporções ainda mais alarmantes quando findaram os trabalhos de resgate. Uma listagem elaborada pelo secretário da inspeção do arsenal dois dias após o ocorrido dá conta do que pode ter sido o real contingente humano assestado pela tragédia (cf. Tabela V, Anexo II). O documento foi dirigido ao ministro da Marinha, juntamente com ofício no qual o inspetor manifestava sua “dolorosa impressão” em face de “tão extraordinário acontecimento”.<sup>63</sup> O número total de falecidos chegara a 17, sendo 10 operários (3 da oficina de carapinas e 7 da oficina de bandeireiros e correeiros), 1 aprendiz de calafate e 6 menores da Companhia de Aprendizizes Artífices. A soma dos feridos era significativamente maior, algo em torno de 50, sendo que a maioria integrava a oficina de carapinas (22) e a companhia de aprendizizes (14 menores). Alguns foram levados ao Hospital da Marinha e outros permaneceram em tratamento no

<sup>63</sup> Ofício do Inspetor José Antonio de Siqueira ao Conselheiro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 29 de março de 1873; Maço XM 387, SSM-SE, SM, AN.

próprio Quartel. Já as oficinas de bandeireiros e correios e a diretoria de obras civis e militares perderam, respectivamente, 10 e 4 operários por lesão. Entre mortos e feridos, o cômputo geral das vítimas totalizava 67,<sup>64</sup> marca bem superior àquela que vinha sendo noticiada pela imprensa no dia do desabamento.

Seja como for, o controverso número de feridos e vítimas fatais apenas anunciava a dimensão trágica de um acontecimento inédito na história do arsenal. Até então nenhum acidente ocorrido em oficinas, diques, embarcações etc. havia deixado dezenas de feridos e mortos de uma só vez. Mas o que teria acontecido aos trabalhadores que escaparam à calamidade? Que percepções elaboraram a respeito daquele terrível episódio? Como o significaram? De fato, os rastros deixados pelos sujeitos envolvidos no desabamento do morro de São Bento parecem insuficientes para responder precisamente as questões colocadas. Ainda assim podem-se conjecturar respostas a partir da problemática perseguida neste capítulo. O acidente de março de 1873 foi apropriado por alguns operários como artifício para reivindicar alguma forma de amparo para si e suas famílias, pois o desastre não só alterou o rumo de suas vidas, como se tornou parte de suas memórias. Viam-se no direito de impetrar licenças com vencimentos, gratificação extra e pensão, demandando-as àqueles que consideravam no dever de mitigar os prejuízos então assumidos. Como operários do arsenal acreditavam reclamar por aquilo que consideravam justo, afinal, sua existência material e a de seus familiares foram comprometidas pelo acidente ocorrido durante a lida no estabelecimento naval.

### *“... a bem de seu direito e justiça”*

Pedro José da Costa, Gregorio Fabiano de Castro Lima e Salvador José do Rosario eram companheiros de trabalho no arsenal.<sup>65</sup> Eles ocupavam a 4ª classe da oficina de carapinas e estavam em serviço quando veio abaixo parte do morro de São Bento. Os dois primeiros foram arrolados na listagem elaborada pelo secretário da inspeção do arsenal dois dias após o

---

<sup>64</sup> Relação dos operários e mais aprendizes mortos e feridos por ocasião do desastre ocorrido no dia 27 do corrente mês, pela volta do meio dia; Ibidem. Augusto Fausto de Souza, major do corpo de artilharia e membro do IHGB, chegou a números ainda mais impressionantes. Segundo aponta 86 pessoas foram vitimadas pelo desastre, sendo 70 feridos e 16 mortos. Cf. *A Bahia do Rio de Janeiro, sua história e descrição de suas riquezas*, Rio de Janeiro: [s. n.], 1882, p. 56.

<sup>65</sup> Conselho Naval. Consulta em 03 de agosto de 1877; Maço XM 387, SSM-SE, SM, AN.

desastre, enquanto o último não foi indicado. Todos haviam sido contemplados pelo aviso 635 de abril de 1873 com recompensa no valor de seus respectivos jornais durante o período de tratamento das lesões sofridas por ocasião do acidente. Dos três operários, localizamos somente a petição de Pedro José, remetida em 1877 para João Candido Brasil, engenheiro e diretor interino das construções navais. Declarava ter recebido seus vencimentos durante o afastamento de suas atividades, às quais voltara no mês seguinte ao acidente. Afirmava, contudo, que não estava “radicalmente curado”, justamente devido ao fato de ter retornado aos trabalhos da oficina logo após o acidente. Com isso, suas “enfermidades” agravaram-se a ponto de deixá-lo “sem forças para trabalhar”, necessitando de “grande tratamento”. E, por achar-se “extremamente pobre”, solicitava ao Imperador o “favor” de estender-lhe o abono de seus vencimentos. Pedro José justificou seu pedido afirmando “haver desde a data de sua admissão até a presente *procedido de forma a agradar seus superiores*, o que de algum modo contribuirá para *robustecer* o pedido que implora a Vossa Alteza Imperial”.<sup>66</sup>

Mas o pedido do artífice remetido ao Conselho Naval pelo inspetor não incluía certidão atestando tempo de serviço, tampouco exame diagnosticando as moléstias que dizia possuir. O pagamento de jornais por tempo indeterminado, tal como requeria, não constava em nenhum item do regulamento de 1874. Apesar de considerarem que o direito reivindicado não encontrava “assento na lei”, os conselheiros manifestaram-se favoravelmente à solicitação de Pedro José, admitindo que “o operário em questão contraíra no serviço público a moléstia que assim o inabilitou”. De acordo com esse entendimento, era mister “buscar nas leis em vigor a reparação a que tem ele [Pedro José] direito”, pois as características do caso o tornavam algo “previsto no regulamento dos Arsenais”. A falta de evidência sobre o estado de saúde do peticionário e sua opção por uma forma de amparo que não havia sido contemplada pelo regulamento de 1874 eram, em tese, motivos suficientes para seu pedido ser indeferido, a julgar pelo que vimos até aqui. Os conselheiros, porém, não expediram parecer negando a demanda nem a aprovaram. Recomendaram, apenas, que o operário passasse pela inspeção médica, a fim de que se lhe pudesse aplicar o parágrafo quinto do artigo 154 do dito regulamento.<sup>67</sup>

---

<sup>66</sup> Petição de Pedro José da Costa ao Diretor de Construções Navais João Candido Brasil em 15 de junho de 1877; *Ibidem*.

<sup>67</sup> Conselho Naval. Consulta em 03 de agosto de 1877; Maço XM 387, SSM-SE, SM, AN.

Quase uma década após o desabamento da encosta do morro de São Bento, Antonio Martins Azara encaminhara sua demanda pela obtenção da recompensa fixada no dispositivo no qual o Conselho Naval enquadrara o artífice carapina Pedro José. Diferentemente deste, Antonio Martins não figurava no rol de feridos levantado pelo secretário do arsenal, mas as evidências demonstram que fora longa sua passagem pelo arsenal da Corte, para o qual ingressara “por ocasião da guerra contra o Paraguai”, meses antes da batalha naval do Riachuelo, deflagrada em junho de 1865. No ano seguinte, quando os países da tríplice aliança intensificaram a ofensiva bélica contra o Paraguai, o operário da 3ª classe da oficina de carapinas “caiu” durante os trabalhos que executava a bordo da canhoneira *Pedro Affonso*. Na ocasião, contraiu “hérnia do lado direito”, enfermidade que o acompanharia a partir de então, embora não o tivesse impedido de continuar no serviço da oficina, que, tempos depois, seria atingida pelo desastre de 1873, deixando o carapina novamente “contundido”. Os dois acidentes que marcaram sua passagem pelo arsenal foram retomados na petição como argumento para reclamar o “favor do artigo 154 §5 do regulamento em vigor”.<sup>68</sup> De acordo com o exame feito pelo cirurgião-mor em janeiro de 1883, o carapina Antonio Martins sofria de “hérnia relaxada e *elephantiasis dos Arabes*”, enfermidade que terminou resultando na aprovação de seu requerimento.

O caso mais controverso e revelador das tensões em relação ao direito à proteção é o de Delfim José de Oliveira Coutinho, outro operário que trabalhava no arsenal no momento do desastre. Seu nome constava na lista dos gravemente feridos arrolados no documento redigido pelo secretário da inspeção dois dias após o desabamento. Exercia o ofício de carapina e ocupava a 2ª classe da oficina pertencente à diretoria de construções navais. Era casado, “pobre”, vivia “com muita honestidade” e só contava com o “jornal de operário do Arsenal de Marinha” para sustentar 8 filhas, um filho de 2 anos e uma sobrinha órfã. Habitava o morro do Neco (hoje morro do Pinto), localizado na região portuária da freguesia de Santana, mais exatamente nas proximidades do Saco do Alferes e do morro da Providência (Mapas I e II).<sup>69</sup> Em 1876, seu pedido pelo auxílio inscrito no parágrafo quinto do artigo 154 foi negado. No ano anterior à emissão do parecer do Conselho Naval, Delfim solicitara documentos a fim de atestar que sua incapacidade ao trabalho devia-se aos

<sup>68</sup> Petição de Antonio Martins Azara ao Diretor de Construções Navais João Candido Brasil em 15 de novembro de 1882; *Ibidem*. Itálico meu.

<sup>69</sup> Ofício do Inspetor do 2º Distrito da Freguesia de Santana; Maço XM 308, SSM-SE, SM, AN.

“sofrimentos deixados pela catástrofe” provocada pela queda do morro de São Bento, conforme declarava, a pedido seu, o subdelegado da freguesia de Santana, o qual também confirmava seu local de morada e estado civil. Em seguida, reclamava ao diretor de construções navais que “*a bem de seu direito e justiça*” confirmasse ter sido ele “uma das vítimas do desmoronamento da oficina no dia 27 de março de 1873”. O diretor confirmou a “veracidade” do fato e despachou o requerimento e mais documentos ao chefe de divisão e inspetor Victorio José Barboza da Lomba. Este solicitou exame médico para confirmar se, de fato, o suplicante tornara-se “invalidado por ocasião do desmoronamento”.

Os materiais remetidos aos conselheiros J. M. Oliveira Figueiredo, Bandeira de Mello e Barbosa d’Almeida testemunharam a favor do suplicante, mas não foram suficientes para evitar o indeferimento. Além de resumir o conteúdo de cada documento (num exercício cuja finalidade era construir peça destinada a provar a legitimidade do caso que tinham em mãos), a consulta expedida detalha aspectos importantes. Delfim José continuou a trabalhar em sua oficina depois do acidente, isto é, durante quase três anos. Mesmo “sem ter forças” para levar a cabo sua profissão, ele foi mantido na oficina “fazendo o trabalho compatível com suas forças”. A inspeção, porém, o considerava “inutilizado”, “visto que muito lhe custa o serviço ativo a que se entrega para manter mulher e filhos”. E, talvez, fosse essa a situação, pois o cirurgião procurado pelo inspetor diagnosticou o peticionário com “distensão dos ligamentos da articulação escapulo umeral [ossos responsáveis pelo movimento dos ombros] e vertigens em consequência de lesão cerebral proveniente de contusão sofrida por causa do desmoronamento que se deu no Arsenal”.

Por tudo isso, Delfim José enquadrava-se nos termos do quinto e último parágrafo do artigo 154. Aliás, esse era o único dispositivo com o qual poderia contar, pois sequer havia atingido o tempo mínimo (20 anos) de serviços prestados para reivindicar quaisquer recompensas fixadas nos parágrafos anteriores. Conforme o dito parágrafo – sugerido pelo inspetor Barboza da Lomba em seu ofício como sendo o mais adequado ao caso –, cabia ao operário o direito ao jornal de sua classe. Esta recompensa destinava-se àqueles que, contando qualquer tempo de serviço, sofressem desastre no arsenal e ficassem invalidados ao trabalho. O artesão ingressou na oficina de carapinas em 1867, completando (ou estando prestes a completar) 6 anos de trabalho em março de 1873, quando ocorreu a queda do morro de São Bento, atingiu a oficina na qual trabalhava. Ao período acumulado acrescentaram-se os três

anos em que permaneceu nos quadros da oficina até remeter seu pedido ao Conselho Naval. Assim, em 1876, sofrendo os efeitos daquele acidente, o carapina havia acumulado nove anos de serviços no arsenal e, portanto, na forma da lei, estava em condições de obter a pensão reclamada. Sendo assim, por que o órgão consultivo vetou a demanda que lhe fora submetida?

É necessário voltar ao parecer para descobrir o pretexto da decisão. O chefe da 3ª Seção do Ministério da Marinha anotou à margem do ofício do inspetor Barboza da Lomba – encaminhado ao Conselho Naval juntamente com a petição e demais documentos acima mencionados – que lhe “parecia conveniente, senão indispensável” examinar novamente a saúde de Delfim José, a fim de garantir ao Conselho a possibilidade de “emitir um parecer com mais segurança”. Sua recomendação baseou-se no parecer de junta médica composta por três cirurgiões da Armada que, numa única linha, consideraram o artífice “pronto”, isto é, com força e destreza manual suficientes para seguir nos trabalhos da oficina de carapinas. Os conselheiros acataram o diagnóstico dos cirurgiões e indeferiram a “pretensão” de Delfim José, descartando, portanto, todas as provas que atestavam o contrário. A decisão, por fim, privou o peticionário de uma forma de amparo à qual tinha direito, conforme rezavam os termos da referida norma. É difícil saber o real motivo por trás desse desfecho, tampouco especular por que os conselheiros embasaram sua decisão apenas na declaração que afirmava que o carapina estava em condições de exercer sua profissão. O fato a se destacar é que as disputas em torno do direito à proteção mobilizaram atores históricos situados em posições diametralmente opostas no plano das relações de poder. Ainda que o artesão tivesse consciência daquilo que considerava justo e de direito e contasse com o respaldo do parágrafo quinto do artigo 154, nada disso foi suficiente para garantir o deferimento das instâncias máximas da administração naval.

Entretanto, Delfim José voltaria a instar outras duas vezes pelo direito à referida pensão, tendo obtido decisão favorável somente na segunda tentativa. Seus pedidos foram impetrados, respectivamente, em maio e outubro de 1882.<sup>70</sup> Em ambos os casos, cirurgiões, inspetor, diretor, apontador e contadoria foram novamente acionados para fornecerem os documentos necessários a provar (e legitimar) a demanda requerida nas petições. O parecer denegando o primeiro pedido baseou-se no exame feito por uma junta médica formada por

---

<sup>70</sup> Petição de Delfim José de Oliveira Coutinho ao Diretor de Construções Navais João Candido Brasil em 18 de outubro de 1882; Petição de Delfim José de Oliveira Coutinho ao Diretor de Construções Navais João Candido Brasil em 01 de maio de 1882; ambas no Maço XM 387, SSM-SE, SM, AN.

três cirurgiões da Armada. O diagnóstico apontava que o peticionário sofria de “ligeiras bronquites” e que a tragédia de 1873 não produziu “nele o estado mórbido” em que alegava se encontrar, pois continuou a servir por “nove anos”,<sup>71</sup> período compreendido entre o acidente e o ato que resultou em mais um pedido de sua autoria. Aos olhos dos conselheiros, o exame provava que a inabilitação física alegada pelo carapina para desempenhar seu ofício não tinha elo com o desmoronamento do morro de São Bento, colocando-o fora do alcance do parágrafo quinto do artigo 154 e, portanto, sem o “direito” à pensão nele inscrita.<sup>72</sup> O inspetor Artur Silveira da Mota, num extenso ofício remetido ao Conselho juntamente com a petição, foi ainda mais longe em suas considerações. Destacava não haver “base” que amparasse a demanda de forma “justa”, “tanto pelo lado do fato alegado, como pelo fundamento que a lei exige”. Acreditava, ainda, que a atitude de Delfim José ao assumir sofrer de moléstias contraídas em virtude do desastre de março de 1873, ou seja, há “nove anos”, motivaria seus “companheiros” a “escaparem do trabalho ainda válidos para se tornarem pensionistas do Estado”. Por isso, acreditava não ser “lícito” ao suplicante e mais operários “socorrer-se escandalosamente de um acontecimento que não lhe deixou vestígios sequer lesão que o impossibilitasse de trabalhar, sobretudo em um ofício tão simples e que não demanda de grande esforço muscular, *para pretender favores que a lei só permite para os casos provados*”.<sup>73</sup>

Mais do que meras sentenças a respeito de um caso de trabalhador acidentado requerendo a proteção que considerava justa e de direito, os posicionamentos de conselheiros e inspetor dão a ver os modos como determinados agentes do poder público estatal lidavam com as relações de trabalho nos arsenais. O cerne das tensões encontra-se, exatamente, no protagonismo do artífice Delfim José ao tentar, pela segunda vez, encaminhar uma petição pelo mesmo direito que demandara em 1877. Se o inspetor Silveira da Mota acreditava que o suplicante continuou “sem a menor reclamação” no serviço da oficina de carapinas após o “horroroso acidente”, que “tantas lágrimas custou a muitas famílias de operários deste Arsenal”, o novo requerimento de Delfim José apresentava outra versão do fato. Ao solicitar

<sup>71</sup> Inspeção de saúde feita no operário das oficinas do Arsenal de Marinha Corte em 25 de maio de 1882; *Ibidem*.

<sup>72</sup> Conselho Naval. Consulta nº 4568 em 23 de junho de 1882; *Ibidem*.

<sup>73</sup> Ofício do Inspetor Victorio José Barboza Lomba ao Conselheiro Bento Francisco de Paula Souza, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 04 de maio de 1882; Maço XM 387, SSM-SE, SM, AN. Itálico meu.

ao “Imperial Senhor” a “dispensa do ponto”, o suplicante dizia que após ter sido transplantado ao Hospital da Marinha e lá recebido os primeiros curativos foi, em seguida, levado para sua residência onde continuou a tratar suas feridas por espaço de quatro meses. Neste período, o carapina foi chamado a comparecer aos trabalhos da oficina e o atendeu imediatamente. Mas os ferimentos outrora recebidos tenderam a se complicar na medida em que permaneceu na oficina.<sup>74</sup> Sem tempo de serviço necessário para requerer outras formas de amparo e mantendo vínculo com o arsenal após o acidente, talvez restasse ao peticionário uma única alternativa: continuar labutando na oficina de carapina sob o risco de ver sua saúde deteriorar-se em definitivo, pois a mesma não tinha sido completamente restabelecida.

Muito provavelmente tenha sido essa a razão pela qual Delfim José empenhou-se novamente em acionar o Conselho Naval em face de mais um indeferimento – o primeiro havia sido expedido em 1877. Conforme mencionado linhas atrás, o terceiro e (ao que parece) último pedido recebeu parecer favorável. Dessa vez, o que teria feito os conselheiros ratificarem a aprovação da concessão do jornal integral da classe à qual pertencia o suplicante? Antes da consulta propriamente dita deve-se ressaltar a curiosa mudança do inspetor Silveira da Mota com relação ao caso. Se meses antes ele havia suspeitado das motivações de Delfim José, chegando a insinuar que este estaria se utilizando do evento de 1873 para se tornar um “pensionista do Estado”, sua posição mudou completamente. Amparando-se em nova inspeção de saúde assinada pelo cirurgião-mor da Armada e outros dois médicos, que dessa vez diagnosticavam que o peticionário sofria de “bronquites crônicas”, Silveira da Mota afirmava que o resultado tornava o requerente “credor da graça que impetra”. Já o diretor das construções navais João Candido Brasil reafirmou, pela segunda vez, que o peticionário era uma das vítimas do desastre de março de 1873, além de destacar seu bom comportamento, sua assiduidade ao trabalho e seu merecimento artístico. Os conselheiros, por fim, em face das novas provas, emitiram parecer favorável, reconhecendo que o peticionário de fato encontrava-se inabilitado ao trabalho “por desastre ocorrido em serviço”. A pensão, enfatizavam, seria paga pelo “monte das contribuições para o qual terá concorrido com um dia de um jornal mensalmente, como operário efetivo do quadro”. Apesar do desfecho favorável, não se sabe ao certo se a pensão pela qual lutou Delfim José durante

---

<sup>74</sup> Petição de Delfim José de Oliveira Coutinho ao Diretor de Construções Navais João Candido Brasil em 01 de maio de 1882; Idem.

quase uma década lhe fora definitivamente concedida. Fato é que seu futuro – como o dos demais operários – permanecia incerto.

\*\*\*

Nas décadas que marcaram o esfacelamento do regime monárquico e a instauração da ordem republicana, os arsenais de Marinha introduziram uma política de proteção social, baseada na oferta de auxílios pecuniários sob a forma de pensões, gratificações e licenças, com o objetivo de reter a força de trabalho por meio do amparo social que lhe fornecia em situações de risco, e que eram mais vantajosas do que os auxílios pecuniários ofertados pelas sociedades mutualistas operárias, tema do próximo capítulo. Os personagens que protagonizaram as tramas deste capítulo estavam envolvidos em determinadas relações e condições de trabalho nos espaços de produção naval administrados pelo Estado, particularmente no arsenal da Corte. Os casos que procuramos reconstituir revelam as tensões entre os agentes ligados ao arsenal da Corte e ao Conselho Naval, muito em razão da capacidade dos operários em utilizar os mecanismos de proteção que lhes foram disponibilizados pelos regulamentos dos arsenais. A análise buscou, ainda, tentar compreender o alcance e a lógica de organização dos mecanismos de proteção, centrando a abordagem nos modos como foram reivindicados pelos operários por meio de petições. Como linguagem e ação política concreta, o ato de peticionar configurou estratégia fundamental à luta desses sujeitos contra as circunstâncias de insegurança sociomaterial. Ao serem confrontadas, no plano analítico, com as respostas de agentes ligados à administração militar-naval – médicos, diretores de oficinas, inspetores e, principalmente, conselheiros navais – as petições revelam os usos de gestos de deferência típicos das relações verticais nas quais estavam encerradas, ao mesmo tempo em que elucidam formas de reivindicar direitos. A força do ato de peticionar advinha da consciência comum dos operários do arsenal em relação ao lugar que ocupavam e, particularmente, em relação àquilo que consideravam justo e de direito. De outro lado, os agentes da Marinha de Guerra utilizavam as armas que estavam ao seu alcance: o rigor das normas e o respaldo à propalada retórica da prova. Em suma, as histórias narradas neste capítulo evidenciam algumas das fricções que atravessaram a dinâmica das relações de classe e a construção da cidadania na segunda metade do século XIX.

## Anexo I

**Tabela II**  
Petições por acidentes de trabalho

Peticionário	Oficina	Acidente	Direito reclamado	Petição	Consulta do CN	Resultado	Localização arquivística
Domingos José Ribeiro	Carapinas	Caiu da cámbrea flutuante. Contusão do hipogastrio	Pensão (§5º, art. 154)	07/10/1882	01/12/1882	Indeferido	XM 656
José Francisco Gomes	Carpinteiros (1ª classe)	Queda que o deixou de cama e em tratamento	Abono de jornais	20/12/1882	não há consulta	não há	XM 656
<b>José Manoel Duarte</b>	Espingardeiros e Coronheiros	Acidente	Pensão (§5º, art. 154)	27/10/1873	21/01/1874	Deferido	XM 609
<b>Caetano José Pereira</b>	Espingardeiros e Coronheiros	Acidente	Pensão (§5º, art. 154)	27/10/1873	21/01/1874	Deferido	XM 609
<b>Manoel Joaquim da Costa</b>	Espingardeiros e Coronheiros	Acidente	Pensão (§5º, art. 154)	27/10/1873	21/01/1874	Deferido	XM 609
<b>Antonio Serafim da Cruz</b>	Espingardeiros e Coronheiros	Acidente	Pensão (§5º, art. 154)	27/10/1873	21/01/1874	Deferido	XM 609
<b>Vicencio Antonio Bicudo</b>	Espingardeiros e Coronheiros	Acidente	Pensão (§5º, art. 154)	27/10/1873	21/01/1874	Deferido	XM 609
João Gomes da Silva	Construção Naval (2ª classe)		Pensão - (§5º, art. 154)	20/08/1883	21/09/1883	Indeferido	XM 616
José Cornélio de Gusmão	Laboratório pirotécnico	Vítima de explosão de pólvora (misto). Faleceu		31/03/1866			XM 378
Antonio Machado de Avila	Construção Naval	Ferimento no pé direito	Abono de jornais por falta no trabalho	14/02/1866	15/03/1866	Deferido	XM 378
João Justino Corrêa	Máquinas	Ferido	Abono de jornais por falta no trabalho	06/03/1866	15/03/1866	Não se sabe	XM 378
João Borges de Medeiros	Fundição de ferro (5ª classe)	Queimadura "em toda a extensão do pé"	Abono de jornais pelos dias faltados	20/03/1865	07/04/1865	Deferido	XM 366
Eustaquio Manoel José Porto	Construção Naval (1ª classe)	Pancada na cabeça	Abono de jornais pelos dias faltados	07/05/1865	17/05/1865	Deferido	XM 366
Severo João de Santa Bárbara	Construção Naval (1ª classe)	Queda no Dique Imperial e fratura no braço direito	Abono de jornais pelos dias faltados	12/05/1865	17/05/1865	Deferido	XM 366
Luiz Carlos Ribeiro	Operário do arsenal	Lesão no pé	Licença de um mês		21/01/1869	Deferido	XM 229
Domingos Dantas Moraes	Cavouqueiros (3ª classe)	Olho esquerdo lesionado e olho direito perdido em explosão de mina no Dique	Pedido de mudança de classe na oficina	04/02/1869	11/02/1869	Indeferido	XM 229

		Imperial					
Alberto Victorino Narciso	Calafates	Queimadura na mão direita	Abono de jornais pelos dias faltados	08/10/1869	08/10/1869	Deferido	XM 229
David José de Souza	Construção Naval (1ª classe)	Cegueira adquirida no serviço	Dispensa do ponto com abono de vencimentos		07/10/1869	Deferido	XM 229
Francisco José de Freitas	Construção Naval (3ª classe)	Braço deslocado	Abono de jornais pelos dias faltados	14/07/1876	20/07/1876	Deferido	XM 308
José Marianno	Carpinteiro de machado (2ª classe)	Queda de enxó sobre o pé direito	Abono dos jornais dos dias faltados	31/05/1876	20/06/1876	Deferido	XM 308
Urcelino Coelho de Almeida	Construção Naval (1ª classe)	Contusão no testículo	Abono de vencimentos	10/06/1876	30/06/1876	Deferido	XM 308
Simphronio da Costa Mirindiba	Construção Naval (8ª classe)	Pancada no pé esquerdo	Abono de jornais por ausência no trabalho	23/04/1876	15/05/1876	Deferido	XM 308
Ricardo José da Silva Lobo	Construção Naval (7ª classe)	Pancada nos escrotos	Abono de vencimentos por ausência no trabalho por saúde	20/03/1876	12/05/1876	Deferido	XM 308
Malaquias Martins da Rocha	Construção Naval (1ª classe)	Aleijado do braço esquerdo	Pensão (§5º, art. 154)	03/03/1876	28/03/1876	Indeferido	XM 308
Joaquim Ferreira da Silva	Martinetes (4ª classe)	Pé direito ferido por chapa de ferro	Abono de jornais por ausência no trabalho	02/03/1876	03/04/1876	Deferido	XM 308
Delfim José de Oliveira Coutinho	Carapinas (2ª classe)	Vertigens e distensão dos ligamentos da articulação escapulo-umeral	Pensão (§5º, art. 154)	26/02/1875	01/05/1875	Indeferido	XM 308
João José Moreira	Calafates (2ª classe)	Mão direita aleijada a bordo do patacho Iguassu	Abono de vencimentos	11/03/1865		Não se sabe	XM 366
Antonio Innocencio Carvalho de Almeida	Carpinteiro naval embarcado	Braço luxado	Pede jornal igual ao de sua classe	04/05/1883	11/05/1883	Deferido	XM 616

**Tabela III**  
Petições por moléstia

Peticionário	Oficina	Moléstia	Direito reclamado	Petição	Consulta do CN	Resultado	Localização arquivística
Antonio da Costa	Construção Naval (3ª classe)	Hemiplegia do lado esquerdo	Pensão (§4º, art. 154)	29/09/1882	19/12/1882	Deferido	XM 656
José Jacintho Pacheco	Construção Naval (2ª classe)	Tuberculose pulmonar incipiente	Licença de 6 meses	25/07/1883	07/08/1883	Não se sabe	XM 616
Sabino Feliciano de Mattos	Carapinas (3ª classe)	Reumatismo articular crônico, idade avançada	Pensão (§4º, art. 154)	30/06/1883	10/08/1883	Deferido	XM 616
Manoel Pereira das Neves	Polieiros e torneiros (1ª classe)	Hipertofria do coração	Pensão (§2º, art. 154)	04/08/1883	13/07/1883	Deferido	XM 616
Luiz Pereira da Silva	Torneiro de máquinas (6ª classe)	Bronquite crônica	Licença de 2 meses	24/04/1883	12/05/1883	Não se sabe	XM 616
José Lopes da Silva	Carpinteiro de Construção Naval (3ª classe)	Incapaz, idade avançada (65 anos)	Dispensa do ponto com abono de jornais	17/06/1859	21/06/1859	Deferido	XM 643
Jerônimo da Costa Miranda	Fundição (3ª classe)	Idade avançada, catarata e reumatismo crônico	Pensão (§4º, art. 154)	04/08/1883	01/09/1883	Deferido	XM 608
Antonio Luis dos Santos	Pedreiros (extranumerário - 1ª classe)	Mais de 70 anos, hérnia escrotal e reumatismo crônico	Pensão (§1º, art. 154)	13/08/1883	09/10/1883	Deferido	XM 608
Manoel José Bottas	Martinetes	Mais de 50 anos, catarro gastro intestinal e bronquite crônica	Pensão (§5º, art. 154)	16/03/1883	04/05/1883	Indeferido	XM 608
Joaquim de Jesus Albuquerque dos Santos	Construção Naval (2ª classe)	Hérnia escrotal direita relaxada	Pensão (§1º, art. 154)	09/08/1883	26/10/1883	Deferido	XM 608
Antonio Joaquim de Castro	Calafates (4ª classe). Ex-artífice militar	Rhino-pharingite de fundo syphilitico	Pede para ser contemplado no ponto	03/10/1883		Não se sabe	XM 608
Manoel Antonio	Pintores (Mestre)	Catarata	Licença por um mês	05/07/1876	05/07/1876	Deferido	XM 308
José Moreira Coelho Junior	Caldeireiros de cobre (2ª classe)	Bronquite crônica	Licença com vencimentos	08/06/1876	28/06/1876	Deferido	XM 308
José Moreira Coelho Junior	Caldeireiros de cobre (2ª classe)	Bronco pneumonia	Licença de três meses com vencimentos	04/04/1876	21/04/1876	Indeferido	XM 308
Antonio Luis dos Santos	Pedreiros (Contramestre)		Abono de gratificação por ter substituído mestre da	01/04/1876	22/05/1876	Deferido	XM 308

			oficina				
José Francisco Terra	Modeladores (6ª classe)		Abono de vencimentos por ausência no trabalho por saúde	28/04/1876	12/05/1876	Deferido	XM 308
Thiago Bento	Canteiros e Cavouqueiros (4ª classe)		Abono de jornais por falta no trabalho	20/03/1876	13/05/1876	Deferido	XM 308
Eugenio José de Moura Telles	Construção Naval (1ª classe)	Estreitamento do ureter e catarro visical	Licença por duas horas por dois dias	27/04/1876	02/05/1876	Indeferido	XM 308
Antonio Lopes de Leão	Construção Naval (Ajudante)	Febre intermitente	Licença com vencimentos por um mês	20/03/1876	28/03/1876	Deferido	XM 308
Salustiano José Duarte Messeder	Fundição (5ª classe)	(Ilegível). Febre intermitente	Licença de dois meses com jornal	11/04/1876	21/04/1876	Indeferido	XM 308
Antonio Teixeira de Carvalho	Limadores (2ª classe)	Complicações no fígado e no coração	Pensão (§5º, art. 154)	17/04/1876	07/07/1876	Deferido	XM 308
Gaspar Teixeira Guimarães	Ferreiros de Construção Naval		Pensão (§2º, art. 154)	05/12/1882	23/01/1883	Indeferido	XM 387
Francisco Antonio de Araujo	Construção Naval (Contramestre)	Maior de 73 anos. Ateroma da aorta	Pensão (§3º, art. 154)	23/12/1882	23/01/1883	Deferido	XM 387
José Manoel de Almeida Valença	Carapinas (2ª classe)	Atrofia muscular progressiva	Pensão (§1º, art. 154)	04/01/1883	31/01/1883	Indeferido	XM 387
Joaquim José da França	Fundidores (3ª classe)	Maior de 77 anos. Hérnia relaxada direita	Pensão (§4º, art. 154)	05/08/1882	12/09/1882	Deferido	XM 387
Francisco da Silveira Duarte (Português)	Seção Hidráulica (1ª classe)	Hérnia inguinal direita. 53 anos	Pensão (§5º, art. 154)	17/10/1882	09/01/1883	Deferido	XM 387
Delfim José de Oliveira Coutinho	Carapinas (2ª classe)	Bronquite crônica	Pensão (§5º, art. 154)	30/12/1882	16/01/1883	Deferido	XM 387
Antonio Innocencio Carvalho de Almeida	Carpinteiro naval embarcado	Braço luxado	Pede jornal igual ao de sua classe	04/05/1883	11/05/1883	Deferido	XM 616

**Tabela IV**  
Petições por tempo de serviço

Peticionário	Oficina	Tempo de serviço	Direito reclamado	Petição	Consulta do CN	Resultado	Localização arquivística
Antonio Ferreira da Silva	Calafates (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	27/10/1882	02/11/1882	Deferido	XM 656
Manuel Lourenço Pedro	Construção Naval (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	31/10/1882	24/11/1882	Deferido	XM 656
Lino Rodrigues Fonseca	Ferreiros de Const. Naval (3ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	09/12/1882	29/12/1882	Deferido	XM 656
José de Campos Martins	Caldeireiros de ferro (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	14/12/1882	26/12/1882	Deferido	XM 656
Arnaldo Francisco da Silva	Limadores (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	24/08/1883	01/09/1883	Deferido	XM 616
José Pereira da Silva	Construção Naval (2ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	31/08/1883	21/09/1883	Deferido	XM 616
João José do Rosario	Carapinas (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	25/07/1883	14/08/1883	Deferido	XM 616
José Joaquim Mendes	Carapinas (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	13/06/1883	13/07/1883	Deferido	XM 616
Luiz João Bento	Construção Naval (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	28/11/1883	07/12/1883	Deferido	XM 608
Domingos Caetano da Costa	Caldeireiros de ferro (3ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	24/11/1883	07/12/1883	Deferido	XM 608
<b>Domingos José Pinto</b>	Construção Naval (2ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	20/11/1883	21/12/1883	Deferido	XM 608
<b>José Rodrigues de Araujo</b>	Construção Naval (2ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	21/11/1883	21/12/1883	Deferido	XM 608
<b>Francisco José de Freitas</b>	Construção Naval (3ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	21/11/1883	21/12/1883	Deferido	XM 608
João José das Chagas	Calafates (Mandador)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	19/12/1883	28/12/1883	Deferido	XM 608
Antonio Lucas Irmão	Calafates e Cravadores (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	25/10/1883	09/11/1883	Deferido	XM 608
Aurelio Alves da Costa	Caldeireiros de Cobre (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	12/11/1883	27/11/1883	Deferido	XM 608
Acquilino da Rocha e Silva	Limadores (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	15/10/1883	26/10/1883	Deferido	XM 608
Luiz José da Silveira	Limadores (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	08/10/1883	16/10/1883	Deferido	XM 608

<b>Polidoro José da Costa</b>	Construção Naval (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	29/09/1883	12/10/1883	Deferido	XM 608
<b>Bernardino Joaquim da Silva</b>	Construção Naval (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	29/09/1883	12/10/1883	Deferido	XM 608
<b>João José Fernandes Azulão</b>	Torneiros de ferro (Contramestre)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	28/09/1883	12/10/1883	Deferido	XM 608
Antonio Francisco de Almeida	Ferreiros de Const. Naval (2ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	29/09/1883	12/10/1883	Deferido	XM 608
<b>João de Almeida</b>	Martinetes (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	29/09/1883	12/10/1883	Deferido	XM 608
<b>Manoel Alves de Amorim</b>	Limadores (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	28/08/1883	12/10/1883	Deferido	XM 608
Francisco Garcia	Ferreiros (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	22/03/1876	28/03/1876	Deferido	XM 308
Manoel Marques da Trindade	Construção Naval (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	03/01/1876	30/05/1876	Deferido	XM 308
José Joaquim Ferreira	Caldeireiros de ferro (Contramestre)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	10/06/1876	07/07/1876	Deferido	XM 308
José Fernando Soares	Construção Naval (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	28/12/1882	16/04/1883	Deferido	XM 387
Luis José da Silveira	Limadores (1ª classe)	Tempo de serviço	Gratificação extraordinária (art. 159)	24/11/1882	23/01/1883	Indeferido	XM 387
Joaquim José da França	Fundidores (3ª classe)	Tempo de serviço	Pensão - parágrafo 2º, art. 154	25/09/1882	19/12/1882	Deferido	XM 387

**Tabela V**  
Petições por motivos outros

<b>Peticionário</b>	<b>Oficina</b>	<b>Outros</b>	<b>Direito reclamado</b>	<b>Petição</b>	<b>Consulta do CN</b>	<b>Resultado</b>	<b>Localização arquivística</b>
Valentim Constantino Fernandes	Carapinas (2ª classe)	Contagem de tempo	Contagem de tempo de serviço durante a guerra do Paraguai no arsenal do Cerrito	28/08/1883	18/09/1883	Deferido	XM 616
Francisco Joaquim Saldanha	Polieiros e Torneiros (Mestre)	Idade avançada	Pensão (§3º, art. 154)	30/12/1882	27/01/1883	Deferido	XM 387
Francisco José da Costa e Almeida	Construção Naval (5ª classe)	Ilegível	Licença de 3 meses	04/12/1882	04/12/1882	Deferido	XM 656
Delfim José de Oliveira Coutinho	Carapinas (2ª classe)		Pensão (§5º, art. 154)	01/05/1882	23/06/1882	Indeferido	XM 387

Obs: Os maços listados na coluna "Localização arquivística" pertencem à Sub-Série Ministro-Secretaria de Estado, Fundo Série Marinha, Arquivo Nacional, exceto o maço XM 229 que está na Sub-Série Contadoria.

Os itens destacados em negrito indicam petições coletivas.

## Anexo II

**Tabela VI**  
Mortos e feridos no desabamento do morro de São Bento (27 de março de 1873)

<b>Carapinas</b>	<b>Bandeireiros e Correeiros</b>	<b>Calafates</b>	<b>Obras civis e militares</b>	<b>Companhia de Aprendizizes Artífices</b>
<b>Mortos</b>	<b>Mortos</b>	<b>Mortos</b>	<b>Feridos</b>	<b>Mortos</b>
Manoel dos Santos (Contramestre)	Lauriano José de Siqueira	André Anacleto dos Reis (aprendiz)	Luiz Manoel Coelho Carvalho Frederico Pereira da Silva	José Justino de Azevedo Carlos Cezar Duvivier
Camillo Gomes	Antonio Dias de Castro Marciliano Joaquim da Trindade		Francisco (servente)	José Gomes
Francisco José Pereira	Manoel Antonio de Oliveira Vianna Jacintho de Souza		Antonio (servente)	Christovão Sampaio Ribeiro
<b>Feridos gravemente</b>	Lemos			Frederico
Felizardo José Magalhães Hermenegildo Pereira de Queiroz	Bento Gomes			Graciliano Pereira Barboza
<b>Delfim José de Oliveira Coutinho</b>	Firmo José do Amaral			<b>Feridos (no Hospital)</b>
				João de Almeida e Silva
<b>Feridos</b>	<b>Feridos</b>			Manoel Fluminense
José Vicente Peres Bellarmino Paulino da Fonseca	Joaquim José de Sant'Anna (mestre)			Manoel Antonio Elvas
Adão dos Santos Ferreira	Marcos Luiz Monteiro Antonio Galdino da Costa			Affonso José Saraiva
Francisco José da Motta	Argemiro José Joaquim Luiz do Amaral			Alfredo José Galdino
João José Soares Ferreira				Antonio de Oliveira Rocha
Manoel Paulino de Souza	Manoel Nunes Tosta João Theophilo de Almeida			Augusto Orosco Vianna
João Maria de Castro	Geraldo Cyrillo Machado			Januario Joaquim de Moraes
<b>Pedro José da Costa</b> Wenceslao Alexandre Gomes	João Alves Cordovil			<b>Feridos (no Quartel)</b>
Sebastião de Souza Reis	Tito José da Rocha			João Borges de Oliveira
<b>Gregorio Fabiano de Castro Lima</b>				José Lauriano Antonio Ferreira da Costa Guimarães
José Patricio Pires Junior Torquato Joaquim de Magalhães				João da Silva Araujo
Antonio Luiz da Cunha				Domingos Lourenço Iglesias
José Damazio				Ladislao Vieira Mattos
João José da Silva				
Joaquim José da Silva José Francisco Esteves Coutinho Amancio José Albino				

**Fonte:** Relação dos operários e mais aprendizes mortos e feridos por ocasião do desastre ocorrido no dia 27 do corrente mês, pela volta do meio dia, anexa ao Ofício da Secretaria da Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte em 29 de março de 1873; Maço XM 387, SSM-SE, SM

## Capítulo 5

---

### **Da organização operária: mutualismo e solidariedades horizontais**

Este capítulo aborda a relação entre insegurança e proteção social a partir de outro enfoque analítico. O mote consiste em investigar as formas de organização do operariado da construção naval, particularmente as sociedades mutualistas ligadas ao arsenal de Marinha, e demonstrar que tais iniciativas revelam a capacidade e o grau de organização política desses sujeitos em torno de projetos comuns. Experiências coletivas em torno das práticas de ajuda mútua constituíram parte da tradição associativa das classes trabalhadoras ao redor do mundo no século XIX, tendo se firmado como uma de suas estratégias de sobrevivência e de luta contra as incertezas da vida diária.<sup>1</sup> No contexto da sociedade brasileira escravista, as mutuais tornaram-se a principal forma organizativa dos trabalhadores livres após a abolição das corporações de ofício pela Constituição de 1824.<sup>2</sup> A emergência de sociedades de auxílio mútuo nas décadas seguintes alargou os horizontes do associativismo operário, à medida que abriu possibilidades para a construção e o fortalecimento de solidariedades horizontais nos mundos do trabalho.

---

<sup>1</sup> Cf. Marcel van der Linden (ed.), *Social Security Mutualism: the comparative history of mutual benefit societies*, Berna: Peter Lang, 1996.

<sup>2</sup> Claudio H. M. Batalha, “Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária”, *Cadernos AEL: Sociedades operárias e mutualismo*, vol. 6, n. 10/11, Campinas: IFCH/UNICAMP, 1999, p. 53.

Para levar adiante a proposta, pretende-se delimitar o alcance e o significado histórico do fenômeno mutualista com base nas evidências de sua manifestação concreta. Afinal, como lembra Eric Hobsbawm, a pesquisa em história exige reunir “ampla variedade de informações em geral fragmentárias” e descobrir como elas “deveriam se encaixar” na montagem do “quebra-cabeças”.<sup>3</sup> Mais precisamente, para tentar encaixar as peças do quebra-cabeças deste capítulo, a análise toma como inspiração a perspectiva de William Sewell. Para o historiador, é preciso empenhar esforços no sentido de extrapolar as formalidades legais que revestem os arranjos das sociedades mutualistas e estruturam a visibilidade pública da identidade dos grupos sociais que as organizam.<sup>4</sup> Assim, a estratégia visa, de um lado, compreender as sociedades dos operários do arsenal e da construção naval como parte constitutiva movimento associativo emergente na cidade do Rio de Janeiro e, de outro, examinar as práticas que moldaram seus modos de organização. Baseada em documentação primária diversa (levantamentos histórico-estatísticos e processos de legalização de sociedades contendo atas, estatutos e balancetes), busca-se reconstituir noções e rituais constitutivos da linguagem operada pelas mutuais no fazer-se de seus modos de organização.

### **Historiografia, mutualismo operário e diversidade associativa**

No curso do processo de expansão do capitalismo industrial e de afirmação da esfera pública no século XIX, emergiram distintas modalidades de vida associativa, dentre as quais se destacam as instituições voltadas à proteção social. No Brasil e alhures, sociedades de socorros mútuos foram organizadas por setores da classe operária, da elite e das camadas médias urbanas, muito em razão do declínio das irmandades leigas e das corporações de ofício. A manifestação do mutualismo em realidades históricas particulares guarda em comum certo grau de diversidade, indício de sua reprodução pelo tecido social e da complexidade de seus arranjos internos. Em outras palavras, o apoio mútuo pode ser considerado um fenômeno não-classista, tampouco circunscrito a determinados países, isto é, não está reduzido ao mundo do trabalho, nem aos marcos da história nacional. No entanto, é preciso considerar que em meio à sua abrangência social e geográfica característica, as solidariedades operárias

---

<sup>3</sup> Eric Hobsbawm, *Sobre história: ensaios*, São Paulo: Companhia das Letras, 1998, pp. 224-225.

<sup>4</sup> William H. Sewell Jr., *Work and Revolution in France: the language of labor from the Old Regime to 1848*, Nova York: Cambridge University Press, 1980, capítulo 8 – “Workers’ corporations”, especialmente, pp. 164-165.

firmadas em torno das práticas de auxílio mútuo gozam de uma lógica histórica própria. Esta reside no fato de o mutualismo ter-se transformado em um “importante componente das estratégias de sobrevivência proletária: uma riqueza de contatos sociais com pessoas dispostas a compartilhar para compensar a falta de riqueza material”.<sup>5</sup> Em linhas gerais, o argumento de Marcel van der Linden é o de que os riscos sociais constitutivos das incertezas que marcam a experiência das classes subalternas – doenças, invalidez, desemprego, idade avançada, etc. – tendem a estimulá-las a forjar, entre si, mecanismos de proteção mais sólidos e organizados.<sup>6</sup>

O desenvolvimento de práticas associativas ligadas à ajuda mútua coincidiu com a emergência de distintos modelos de organização. Durante período imperial e os anos iniciais da Primeira República, a população do Rio de Janeiro testemunhou o surgimento de um forte movimento associativo baseado em objetivos socioculturais diversos. Clubes carnavalescos, entidades filantrópicas, irmandades, cooperativas, montepios, grêmios recreativos, grupos dançantes, sociedades abolicionistas, literárias, científicas, de resistência e de instrução proliferaram em número significativo, adensando a vida política e a luta por direitos.<sup>7</sup> As mutuais representavam parcela expressiva desse universo e eram diversos os grupos sociais nelas reunidos, casos da Sociedade Beneficente da Nação Conga (c. 1861), organizada por negros libertos e livres, do Corpo Coletivo União Operária (1880), criado por artesãos e operários livres, e da Sociedade Francesa de Socorros Mútuos (1856), cujo nome sugere ter sido formada especialmente por imigrantes franceses residentes na Corte. Em particular, associações profissionais (Sociedade Auxiliadora dos Artistas Alfaiates, fundada em 1876), por ramo de produção (Sociedade Beneficente dos Empregados do Fumo, erigida em 1882) e por ofícios vários (Associação de Socorros Mútuos Liga Operária, c. 1870) demonstram como parcelas da classe subalterna se organizaram e encontraram no ofício, na condição de “artista” ou no setor de trabalho em que atuavam maneiras de valorizar suas identidades como trabalhadores especializados, livres e cidadãos.

---

<sup>5</sup> Marcel van der Linden, *Workers of the world: essays towards a global labour history*, Leiden/Boston: Brill, 2008 (Studies in Global Social History), p. 82. (Tradução nossa). A seguir, o trecho em inglês: “Mutualist activities not only occur among all kinds of workers, formally or informally, but also among all other social classes. Mutualism in this sense is not class-specific, although it is often an important component of proletarian survival strategies: a wealth of social contacts with people willing to share may compensate for a lack of material wealth”.

<sup>6</sup> Idem, pp. 109-110.

<sup>7</sup> Cf. Vitor Manoel Marques da Fonseca, *No gozo dos direitos civis: associativismo no Rio de Janeiro, 1903-1916*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; Niterói: Muiraquitã, 2008; Ronaldo P. de Jesus, “Associativismo no Brasil do século XIX: repertório crítico dos registros de sociedades no Conselho de Estado”, *Locus: Revista de História*, Juiz de Fora, v. 13, n.º 1, 2007, pp. 144-170.

No Brasil, a produção acadêmica tem avançado consideravelmente na discussão do tema. Por volta da década de 1960, cientistas sociais interessados em reconstituir a trajetória do movimento operário e sindical atribuíram as mutuais à condição de representantes da “pré-história” dos trabalhadores, espécie de etapa anterior ao advento de partidos, sindicatos de resistência, greves, imprensa operária, entre outras manifestações tidas como expressão da “verdadeira” consciência de classe. A centralidade dessa visão tem sua chave explicativa no fato de o escravismo ter sido considerado por alguns autores como fator limitador à organização do trabalho livre no século XIX.<sup>8</sup> Estudos em história do trabalho produzidos nas duas últimas décadas têm revisitado esse argumento e demonstrado sua inconsistência ao demonstrarem as facetas, o alcance geográfico e os contrastes assumidos pelo mutualismo como forma de organização dos trabalhadores. Os avanços em termos empíricos e teórico-metodológicos já são bastante significativos, fruto do empenho da produção recente em lançar um olhar mais crítico para evidências empíricas (estatutos, atas, balanços financeiros, lista de associados, jornais, legislação, entre outras fontes relacionadas ao universo associativo) e refinar parâmetros conceituais a partir do diálogo com a história social inglesa, notadamente com as contribuições de E. P. Thompson e Eric Hobsbawm a respeito das lutas e das culturas de classe.<sup>9</sup> Em suma, tal combinação tem fornecido as bases para a ampliação do enfoque em torno do mutualismo operário.

Em termos gerais, as pesquisas têm oferecido subsídios para se avançar na elaboração de abordagens mais sistemáticas. É possível perceber, por exemplo, quando tomamos a produção recente historiográfica em seu conjunto, que a difusão do mutualismo

---

<sup>8</sup> José Albertino Rodrigues, *Sindicato e Desenvolvimento no Brasil*, São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968, pp. 5-8; Luiz Werneck Vianna, *Liberalismo e Sindicato no Brasil*, 2ª edição, Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1978 (Estudos Brasileiros) [1ª edição 1976], pp. 36-39; Francisco Foot Hardman e Victor Leonardi, *História do trabalho e da indústria no Brasil (das origens aos anos 1920)*, 2ª edição, São Paulo: Editora Ática, 1991, pp. 99-103.

<sup>9</sup> Refiro-me às obras que mais impactaram a crítica historiográfica brasileira, sobretudo o campo da história do trabalho. De E. P. Thompson, cf. *A formação da classe operária inglesa*, volume 1 – A árvore da liberdade, 4ª edição, São Paulo: Editora Paz e Terra, 2004 (Coleção Oficinas da História); *A formação da classe operária inglesa*, volume II – A maldição de Adão, 4ª edição, São Paulo: Paz e Terra, 2002 (Coleção Oficinas da História); *A formação da classe operária inglesa*, volume III – A força dos trabalhadores, 3ª edição, São Paulo: Paz e Terra, 2002 (Coleção Oficinas da História); e *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. [1ª edição em inglês 1991]. As principais contribuições de Eric J. Hobsbawm ao debate acadêmico são: *Mundos do trabalho: novos estudos sobre História Operária*, 4ª edição revista e ampliada, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000 (Coleção Oficinas da História). [1ª edição em inglês 1984], e *Os trabalhadores: estudos sobre a História do Operariado*, Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1981 (Coleção Pensamento Crítico). [1ª edição em inglês 1964].

operário alcançou, no tempo e no espaço, significativa abrangência, haja vista sua manifestação em centros urbanos como Salvador, Porto Alegre, Juiz de Fora, Recife, Florianópolis, Pelotas, Maceió, entre outras localidades fora do eixo Rio-São Paulo, nos momentos pré e pós-abolição da escravatura.<sup>10</sup> Tal característica, por si só, demonstra as diferentes escalas assumidas pelo fenômeno mutualista entre trabalhadores nos quadros da vida nacional. À diversidade regional e à larga duração que o constituem, somam-se clivagens de classe, raça, gênero e étnicas inscritas nas denominações, nos critérios de admissão e mesmo no perfil dos sujeitos reunidos nessas entidades. Esses aspectos têm sido explorados pela bibliografia à luz de problemáticas envolvendo a construção de identidades sociais, as lutas por cidadania, as relações clientelísticas entre associados e setores das elites locais, a participação operária no jogo político-eleitoral, o mercado de trabalho e os enfrentamentos de associações com instâncias do poder público. Em visada panorâmica, observa-se, portanto, a abertura de variado leque temático e de férteis possibilidades interpretativas sobre o associativismo mutual em si, sobre sua importância no estudo do comportamento político de grupos subalternos e, principalmente, a respeito de seu peso efetivo na formação da classe trabalhadora.

O Rio de Janeiro é o caso mais representativo entre todos os que receberam atenção da historiografia. O mutualismo constituiu-se na cidade como parte de um expressivo movimento associativo que emergiu e adquiriu formas sociais e institucionais diversas em meio a transformações que abalaram as estruturas econômicas e político-ideológicas do

---

<sup>10</sup> A obra *Organizar e proteger: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX)*, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2014, organizada por Marcelo Mac Cord e Claudio H. M. Batalha, e o dossiê “Os trabalhadores e o mutualismo”, organizado por Marcelo Mac Cord e Osvaldo Maciel para a *Revista Mundos do Trabalho* (v. 2, n. 4, 2010), representam os caminhos atuais trilhados pela produção historiográfica sobre o tema. Ambos os trabalhos reúnem pesquisadores de vários matizes teóricos, cujos esforços têm demonstrado o alcance do mutualismo como forma de organização das classes trabalhadoras. Cf., ainda, os estudos de Adhemar Lourenço da Silva Jr., em especial sua tese de doutoramento, intitulada *As sociedades de socorros mútuos: estratégias privadas e públicas (estudo centrado no Rio Grande do Sul-Brasil, 1854-1940)*, Tese de Doutorado em História, Porto Alegre: PUC/RS, 2004. Para uma visão mais sintética das conclusões alinhavadas pelo autor em sua tese, cf. seus artigos: “Condicionantes locais no estudo do socorro mútuo (Rio Grande do Sul: 1854-1889)”, *Locus – Revista de História*, Juiz de Fora, vol. 5, nº 2, 1999, pp. 73-88; “Etnia e classe no mutualismo do Rio Grande do Sul (1854-1889)”, *Estudos Ibero-Americanos*, PUC/RS, v. XXV, nº 2, dezembro de 1999, pp. 147-174. Para uma visão mais sintética do mutualismo entre os séculos XIX e XX, cf. Cláudia Maria Ribeiro Viscardi e Ronaldo Pereira de Jesus, “A experiência mutualista e a formação da classe trabalhadora no Brasil”. In: Jorge Ferreira; Daniel Aarão Reis Filho (orgs.), *As esquerdas no Brasil: a formação das tradições (1889-1945)*. Volume 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

regime monárquico e do escravismo. O quadro de depressão inflacionária puxado pela alta do preço do café no mercado mundial e agravado pela crise do pós-guerra contra o Paraguai<sup>11</sup> trouxe impactos para as exportações, as finanças, o jogo político nacional e a condição de vida da população trabalhadora da capital do Império. Ao mesmo tempo, o contingente demográfico da cidade aumentava e se diversificava com a chegada de imigrantes portugueses e o decréscimo de cativos nos serviços urbanos.<sup>12</sup> Livres, libertos e escravos registrados no censo de 1872 correspondiam a 274.972 habitantes, dos quais cerca de 83% residiam nas freguesias urbanas. Em 1890, o conjunto da população atingiu a marca de 515.559 habitantes e o percentual daqueles que moravam na porção urbana do Rio girava em torno de 82%.<sup>13</sup> Já o censo de 1906 informa que a então capital da República contava com 805.335 habitantes, sendo que 77% desse total ocupavam áreas centrais.<sup>14</sup>

O mundo associativo está relacionado às variantes constitutivas desse quadro histórico, especialmente ao aspecto demográfico, uma vez que a geografia social e urbana como foi, entre outros fatores, capaz de impulsionar a organização de associações diversas. O estudo de Vitor Manoel da Fonseca, por exemplo, esboça um panorama detalhado dos tipos de associação e sua evolução ao longo do tempo. Segundo as informações extraídas pelo autor das edições do *Almanak Laemmert* e dos estatutos de sociedades civis guardados no acervo do 1º Ofício de Títulos e Documentos do Rio de Janeiro, havia 745 associações no século XIX, sendo 640 estabelecidas no período imperial e 105 fundadas na primeira década republicana. Tais associações abarcavam finalidades de cunho científico, artístico, literário, caritativo, educativo, recreativo e de amparo mútuo,<sup>15</sup> e é provável que muitas tenham incorporado vários desses objetivos durante o tempo em que se mantiveram em funcionamento. Ao que tudo indica, as primeiras sociedades mutualistas foram fundadas nas décadas de 1820 e 1830,

---

<sup>11</sup> Eulália Maria Lahmeyer Lobo et. al., “Évolution des prix et du coût de la vie à Rio de Janeiro (1820-1930)”, in Frédéric Mauro (org.), *L’histoire quantitative du Brésil de 1800 a 1930*, Colloques Internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique, n° 543, Paris: Éditions du CNRS, 1973, p. 207.

<sup>12</sup> Cf. Luiz Felipe de Alencastro, “Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872”, *Novos Estudos CEBRAP*, n° 21 – julho de 1988, p. 54. Luiz Carlos Soares, “*O Povo de Cam*” na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX, Rio de Janeiro: FAPERJ – 7Letras, 2007, p. 34.

<sup>13</sup> Luiz Carlos Soares, op. cit., p. 368, 373 e 382. O cálculo dos percentuais foi feito com base nos dados extraídos pelo autor. O total indicado pelo censo de 1890 (515.559) refere-se apenas à população residente, excluindo-se do cômputo 7.092 habitantes classificados por Soares como população flutuante.

<sup>14</sup> Eulália Maria Lahmeyer Lobo, *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*, 2º volume, Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, p. 828.

<sup>15</sup> Vitor Manoel Marques da Fonseca, op. cit., pp. 213-241.

como a Sociedade Filantrópica Suíça (1821), a Sociedade Musical de Beneficência (1834) e a Sociedade Auxiliadora das Artes Mecânicas, Liberais e Beneficente (1835). Em 1878, havia algo em torno de 64 mutuals em atividade na Corte, conforme se pode verificar na tabela abaixo (vide, também, as sociedades indicadas nas observações 2 e 3 da nota 16):

**Tabela I**  
Sociedades mutualistas na Corte (1821-1878)

Sociedades	Nomes	Data de fundação
<b>Por ramo produtivo, profissão e ofícios vários</b>	Sociedade Musical de Beneficência	1821
	Sociedade Auxiliadora das Artes Mecânicas e Liberais e Beneficente	1835
	Sociedade Animadora da Corporação dos Ourives	1838
	Associação Tipográfica Fluminense	1853
	Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha	1856
	Sociedade dos Seculares Empregados de Igreja	1857
	Sociedade Beneficente dos Artistas da Construção Naval	1858
	Sociedade Filantrópica dos Artistas	1858
	Associação Industrial de Beneficência	1862
	Sociedade União Beneficente Comércio e Artes	1863
	Sociedade de Beneficência Acadêmica	1866
	Associação Comercial do Rio de Janeiro	1867
	Associação Beneficente dos Compositores do <i>Jornal do Commercio</i>	1869
	Associação Beneficente dos Guarda-Livros	1869
	Sociedade Protetora dos Artistas Dramáticos	1869
	Sociedade Protetora dos Barbeiros e Cabeleireiros	1869
	Sociedade Beneficente dos Artistas de São Cristóvão	1870
	Associação de Socorros Mútuos Liga Operária	1870
	Sociedade União Beneficente Acadêmica	1873
	Associação Forense de Beneficência	1874
Associação Beneficente Comercial	1875	
Sociedade Beneficente dos Marceneiros, Carpinteiros e Artes Correlativas	1875	
Sociedade de Socorros Mútuos Protetora dos Artistas Sapateiros e Classes Correlativas	1875	
Sociedade Auxiliadora dos Alfaiates	1876	
<b>Por nacionalidade e região</b>	Sociedade Filantrópica Suíça	1821
	Sociedade Francesa de Beneficência	1836
	Sociedade Inglesa de Beneficência	1837
	Sociedade Portuguesa de Beneficência	1840
	Associação Alemã de Beneficência	1844
	Sociedade Alemã de Auxílio Mútuo "Concordia"	1846
	Associação dos Artistas Brasileiros – Trabalho, União e Moralidade	1852
	Sociedade Brasileira de Beneficência	1853
	Sociedade Belga de Beneficência	1853
	Sociedade de Beneficência Bons Amigos União do Bonfim	1854
	Sociedade Italiana de Beneficência	1854
	Sociedade Francesa de Socorros Mútuos	1856
	Sociedade Rio Grandense Beneficente e Humanitária	1857
	Sociedade Espanhola de Beneficência	1859
	Real Associação Beneficente dos Artistas Portugueses	1863
	Caixa de Socorros de D. Pedro V	1863
	Sociedade de Beneficência Mineira	1867
	Sociedade Italiana de Socorro Mútuo	1867
	Sociedade Mineira de Beneficência Acadêmica	1869
	Sociedade Portuguesa de Beneficência Memória de D. Pedro V	1870

	Sociedade Beneficente Paulista José Bonifácio	1873
	Sociedade de Beneficência Cearense	1874

**Fonte:** Joaquim da Silva Mello Guimarães, *Instituições de Previdência fundadas no Rio de Janeiro. Apontamentos históricos e dados estatísticos*. Colligidos e coordenados para serem presentes à primeira sessão quinquenal do Congresso Científico Internacional das Instituições de Previdência, efetuada em Paris em Julho de 1878. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883, anexo – Mapa n.º 4. A compilação elaborada por Guimarães serviu de base para a participação do Império brasileiro na primeira edição do Congresso Internacional das Instituições de Previdência, realizado em 1878 em Paris. Na ocasião, tomaram parte diversos países europeus e americanos, incluindo Brasil e EUA. Para maiores detalhes sobre o evento, cf. as edições de Janeiro a Março e de Abril a Junho, ambas de 1878, do *Journal des Économistes. Revue de la Science Économique et de la Statistique*, Paris: Guillaumin et Ce Editeurs, 1878. Disponível em [www.gallica.bnf.fr](http://www.gallica.bnf.fr).

A tabela I oferece significativa amostragem do fenômeno mutualista emergente na Corte ao longo do segundo e terceiro quartel do século XIX.<sup>16</sup> Várias das entidades fundadas nesse período mantiveram-se em funcionamento nas décadas seguintes, ao passo em que novas associações surgiam e iniciavam suas atividades. A compilação de Luiz Barbosa, publicada em 1908, indica que em fins da década de 1870 e o início do século XX fundaram-se algo em torno de 137 sociedades de ajuda mútua,<sup>17</sup> média de quase cinco associações criadas por ano. Em suma, levando-se em conta os dados coletados por Guimarães e Barbosa,

<sup>16</sup> Vale destacar alguns apontamentos relação à construção da tabela I. **Obs. 1** – A elaboração desta tabela baseou-se na classificação adotada por Guimarães, exceto: a) no caso da Associação Industrial de Beneficência e da Sociedade União Beneficente Comércio e Artes. Ambas as entidades foram deslocadas das sociedades classificadas como “Cosmopolitas” pelo autor para a coluna das associações organizadas por ramo produtivo, profissão e ofícios vários; b) acrescentei “região” para dar conta de associações não organizadas por nacionalidade, mas que foram designadas por Guimarães a partir desse critério; c) mantive a Associação dos Artistas Brasileiros – Trabalho, União e Moralidade entre as entidades organizadas por “nacionalidade”, tal como aparece no levantamento de Guimarães. É provável que tenha levado em conta a denominação “Artistas Brasileiros” para incluir a entidade entre as associações organizadas por nacionalidade; d) A Sociedade União Israelita do Brasil, classificada por Guimarães como “Seita”, não foi incluída na tabela acima; e) a partir de 1853, a Sociedade Auxiliadora dos Artistas Mecânicos e Liberais e Beneficente recebeu o título de Imperial. **Obs. 2** – Por considerarmos que as associações indicadas exemplificam os argumentos do capítulo, foram excluídas da tabela I as entidades classificadas por Guimarães sob o epíteto de “Cosmopolitas”. São elas: Sociedade União e Beneficência (1852), Sociedade de Beneficência Perfeita Amizade (1859), Caixa Municipal de Beneficência (1860), Sociedade União Beneficente Vinte e Nove de Julho (1860), Sociedade Beneficente das Famílias Honestas (1862), Sociedade Asilo dos Inválidos da Pátria (1867), Sociedade União Funerária Primeiro de Julho (1870), Sociedade União e Fraternidade (1872), Sociedade de Socorros Mútuos União Familiar Perfeita Amizade (1873), Associação de Socorros Mútuos D. Luiz I (1873), Sociedade União Beneficente D. Pedro II (1873) e Sociedade Beneficente Caixa de Socorros Mútuos D. Pedro II (1877). **Obs. 3** – Algumas sociedades que abriram suas portas à época da elaboração do levantamento de Guimarães não foram incluídas pelo autor em seu levantamento. Sua obra foi publicada em 1878, ano em que foram erguidas a Sociedade de Socorros Mútuos e Montepio dos Maquinistas da E. F. D. Pedro II, a Associação União Beneficente dos Pintores do Arsenal de Guerra e Sociedade dos Correiros, Seleiros e Artes Anexas. Cf. Eulália Maria Lahmeyer Lobo e Eduardo Navarro Stotz, “Formação do operariado e movimento operário no Rio de Janeiro, 1870-1894”, *Estudos Econômicos*, 15 (nº especial), 1985, p. 71.

<sup>17</sup> Luiz Barbosa, *Serviços de Assistência no Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro: Typ. Ao Cruzeiro, 1908, pp. 123-131.

é possível afirmar que surgiram quase 200 sociedades mutualistas no Rio de Janeiro durante o Império e o início da Primeira República, tendo sido esse movimento mais intenso a partir da virada da década de 1870, quando, de um lado, o contingente demográfico aumentava, concentrando-se nas freguesias urbanas, e, de outro, se intensificavam as lutas sociais pela abolição da escravatura.

Esse quadro se torna ainda mais significativo quando o comparamos com estimativas relacionadas ao número de sociedades de ajuda mútua em outros contextos históricos. Analisando a capital e as cidades do interior da Bahia, Aldrin Castellucci localizou 144 entidades – mutuals, cooperativas e associações beneficentes – em um recorte cronológico de quase um século.<sup>18</sup> Segundo o autor, entre 1832 e 1930, momento em que “o fenômeno foi mais significativo”, vários grupamentos sociais se organizaram nessas sociedades, a exemplo de patrões, trabalhadores, membros da Igreja, do Estado e das elites locais.<sup>19</sup> Já Adhemar Lourenço encontrou 86 registros de mutuals em funcionamento em todo o Rio Grande do Sul durante a segunda metade do século XIX, mais exatamente entre 1854 e 1889.<sup>20</sup> Em 1917, o montante de associações alcançou a marca de 104 entidades, em que pese o alerta do autor para o caráter “deficitário” dos números extraídos de fontes estatísticas oficiais.<sup>21</sup> A investigação pioneira de Tânia Regina de Luca sobre o mutualismo em São Paulo no início da Primeira República demonstra que havia 137 mutuals em funcionamento de 1855 a 1910, sendo 106 na capital, 27 na cidade de Santos e quatro em outras localidades não indicadas pela autora.<sup>22</sup>

Há, portanto, elementos suficientes para supor a existência de acentuado grau de mobilização social em torno do associativismo entre o Império e a República, particularmente na cidade do Rio de Janeiro. As sociedades mutualistas, sobretudo aquelas organizadas por grupos de trabalhadores manuais, evidenciam aspectos da capacidade de organização de setores das classes subalternas. A Constituição de 1824, de inspiração liberal, pôs fim às corporações de ofício, muito embora práticas e costumes do passado corporativo tenham

---

<sup>18</sup> Aldrin Armstrong Silva Castellucci, *Trabalhadores e política no Brasil: do aprendizado do Império aos sucessos da Primeira República*, Salvador: EdUNEB, 2015 (Série Teses & Dissertações – Volume 6), p. 124.

<sup>19</sup> Idem. *Ibidem*.

<sup>20</sup> Adhemar Lourenço da Silva Jr., *op. cit.*, 1999, p. 150.

<sup>21</sup> Adhemar Lourenço da Silva Jr., *op. cit.*, 2004, pp. 53-54.

<sup>22</sup> Tânia Regina De Luca, *O sonho do futuro assegurado (O mutualismo em São Paulo)*, São Paulo: Editora Contexto (Série República), 1990, p. 20.

sobrevivido na linguagem das mutuais de trabalhadores ao longo do século XIX.<sup>23</sup> O dispositivo constitucional abriu espaço ao fortalecimento dos elos horizontais de solidariedade entre diferentes ocupações em um mesmo espaço associativo, impulsionando o surgimento de mutuais classistas, por ofício e por ramo produtivo. A manifestação das experiências comuns que fundamentavam essas organizações revela, entre outras coisas, a importância do trabalho como recurso para forjar elementos da identidade dessas associações no espaço público. Em outras palavras, trata-se do valor que certas categorias de artesãos e operários especializados atribuíam ao trabalho como fator de distinção social e como forma de tornar-se reconhecido em uma ordem estruturada por formas de dominação cultural e ideológica próprias do escravismo. Contrapor-se aos estigmas associados ao trabalho manual, valorizando-o por meio da criação de mutuais, era tanto um componente central do próprio ato que instituiu sua organização como sedimentava passo decisivo à elaboração de uma identidade coletiva.<sup>24</sup>

Se a historiografia tem dado contribuições relevantes para o debate em torno do mutualismo e do seu papel na formação da classe trabalhadora, equacionando variáveis sociais, culturais, políticas e espaciais na abordagem do fenômeno, muita coisa ainda resta por ser feita. Uma das tarefas que se impõe relaciona-se à preocupação deste capítulo, a saber, problematizar os modos de organização de trabalhadores ligados a um setor de trabalho pouco investigado entre nós. Para tanto, o capítulo compreende a ação do operariado ligado à construção naval em sociedades de auxílio mútuo, mobilizando dados sobre sua localização no espaço urbano, número de sócios e duração. Em seguida, explora três casos específicos: o Montepio dos Operários do Arsenal de Marinha da Corte, a Sociedade Beneficente dos

---

<sup>23</sup> Para o caso brasileiro, cf. Marcelo Mac Cord, *Artífices da cidadania: mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista*, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2012, especialmente o capítulo 1 – “Inteligência e progresso”, e Mônica de Souza Nunes Martins, *Entre a cruz e o capital: mestres, aprendizes e corporações de ofícios no Rio de Janeiro (1808-1824)*, Tese de Doutorado em História Social, Rio de Janeiro: IFCS/UFRJ, 2007, capítulo 4. Na França de fins do século XVIII, a lei *Le Chapelier* aboliu privilégios ligados à organização corporativa dos ofícios urbanos, contribuindo para destruir a lógica do Antigo Regime. Cf. William H. Sewell Jr., op. cit., p. 62 e pp. 86-91; cf., também, Michael David Sibal, “Corporatism after the Corporations: The Debate on Restoring the Guilds under Napoleon I and the Restoration”, *French Historical Studies*, Vol. XV, Nº 4, (Fall 1988), pp. 718-730. Em Portugal, a Casa dos 24, órgão responsável por regular a estrutura corporativa no país, foi extinta em 1834, medida que estabeleceu uma nova concepção do trabalho manual em contraposição aos costumes corporativos. Miriam Halpern Pereira, “Artesãos, operários e o liberalismo – dos privilégios corporativos para o direito do trabalho (1820-1840)”, *Ler História*, nº 14, 1988, pp. 60-63.

<sup>24</sup> Claudio H. M. Batalha: “Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920): Atipicidade ou legitimidade?”, *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 12, nº 23/24, set. 91/ago. 92, pp. 120-123; e Claudio H. M. Batalha, op. cit., 1999, p. 65.

Artistas do Arsenal de Marinha da Corte e a Sociedade Beneficente dos Artistas da Construção Naval. Mais precisamente, o enfoque será direcionado para os modos pelos quais essas entidades recortavam seu universo social, os tipos de socorros que ofereciam e como equilibravam a delicada equação receita/despesa. Trata-se de mirar aquilo que está para além das formalidades legais dessas entidades e de aprofundar o entendimento sobre as características das práticas de auxílio mútuo, confrontando-as com intenções e interesses materiais registrados na documentação produzida pelas associações. A atenção a esses aspectos não é fortuita. É a partir deles que podemos refletir sobre noções, rituais e valores constitutivos das solidariedades operárias firmadas no mutualismo e especular a respeito da capacidade política de organização de setores das classes trabalhadores no Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX.

### **Uma visão panorâmica**

#### *Associações e sua localização no espaço urbano*

Entre os principais ramos produtivos da economia urbana do Rio de Janeiro – comércio, transportes, imprensa, construção civil, manufatura têxtil, do couro e do fumo – o da construção naval é, certamente, o de onde surgiu o maior número de associações mutualistas. Observando as denominações adotadas pelo montepio e pelas 11 mutuais indicadas na tabela II, pode-se notar que as categorias envolvidas no setor são representadas por termos como “operários” e/ou “artistas”, por profissão (calafates, fundidores, carapinas) ou oficina (obras hidráulicas e aparelho e velas), ou, ainda, pela classe da oficina à qual pertenciam (primeira classe da diretoria de construção naval).

**Tabela II**  
Sociedades mutualistas dos trabalhadores da construção naval

<b>Nome</b>	<b>Período de atuação</b>
<b>Montepio dos Operários do Arsenal de Marinha da Corte*</b>	1851?
<b>Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha da Corte</b>	1856-1909
<b>Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval</b>	1858-1907
<b>Caixa Beneficente dos Operários da Oficina de Carapinas do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro</b>	1879-1907
<b>União Beneficente dos Operários da Construção Naval</b>	1884?
<b>Associação Beneficente dos Artistas Mecânicos do Arsenal de Marinha</b>	1884-1908
<b>Sociedade Beneficente dos Operários das Obras Hidráulicas do Arsenal de Marinha</b>	1889-1903
<b>Associação Beneficente dos Fundidores do Arsenal de Marinha da Capital</b>	1889-1891?
<b>Associação Amparo Econômico dos Calafates</b>	1890-1909
<b>Caixa Funerária Primeiro de Maio dos Operários do Arsenal de Marinha<sup>25</sup></b>	1895-1914
<b>Caixa de Socorros Dezesesseis de Outubro dos Operários da Oficina de Aparelho e Velas do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro</b>	1900-1913
<b>Caixa Humanitária e Fraternal dos Operários da Primeira Classe da Diretoria de Construção Naval do Arsenal de Marinha da Capital Federal</b>	1901-1911

**Fonte:** Luiz Barbosa, op. cit., p. 128; Eulália Maria Lahmeyer Lobo e Eduardo Navarro Stotz, op. cit., p. 71; Vitor Manoel Marques da Fonseca, op. cit., pp. 265-308; Claudio H. M. Batalha (org.), *Dicionário do movimento operário – Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organizações*, São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2009, p. 179, 248, 253.

\* Regimento do Montepio dos Operários do Arsenal de Marinha da Corte, Maço XM 807, Sub-Série Ministro Secretaria de Estado, Fundo Série Marinha, Arquivo Nacional.

O número de sociedades ligadas ao setor da construção naval tem relação com a natureza desse ramo de atividade, especialmente no caso das entidades vinculadas aos trabalhadores do arsenal. Conforme demonstrado no capítulo 1, os arsenais da Marinha de

<sup>25</sup> O estatuto não foi localizado. Isso torna difícil especular qual teria sido o significado atribuído pelos membros da Caixa Funerária à adoção do Primeiro de Maio (data escolhida na Internacional Socialista (1889) para simbolizar a luta pela redução da jornada de trabalho para oito horas) como parte da denominação de sua entidade. Mas não seria exagero supor que os operários do arsenal tenham desejado tão somente celebrar aquele que se tornou um marco das reivindicações da classe trabalhadora ao redor do mundo. No Brasil, o Primeiro de Maio foi comemorado pela primeira vez na capital federal em 1891, tendo sido apropriado nas décadas seguintes por diferentes correntes ideológicas atuantes no movimento operário. Sobre o tema, cf. Claudio Batalha, “La fête internationale du premier mai au Brésil (1891-1930): symboles et rituels”, in Madeleine Rebérioux (ed.), *Fourmies et les Premier Mai*, Paris: Les Éditions de l’Atelier/Éditions Ouvrières, 1994, pp. 423-429.

Guerra estavam diretamente envolvidos nas atividades de defesa militar.<sup>26</sup> A força de trabalho empregada no arsenal da Corte dividia-se em quatro diretorias (construção naval, máquinas, artilharia e obras civis e militares), cada uma agrupando significativo número de ofícios implicados em trabalhos com madeira, metais, armamentos e máquinas a vapor. A diversidade socioprofissional e o numeroso contingente laboral empregado no estaleiro talvez sejam os elementos basilares para explicar o grau de organização de seu operariado em torno das práticas de auxílio mútuo.

Outro aspecto a ser observado é o lugar ocupado por essas associações no centro urbano do Rio de Janeiro. Tanto o arsenal de Marinha e outros empreendimentos privados ligados à construção naval, quanto as associações de seus trabalhadores eram partes integrantes da dinâmica social e mercantil constitutiva do espaço urbano. As sociedades operárias procuravam fixar suas sedes nas áreas centrais da cidade, “o lócus privilegiado da política”, como demonstra Claudio Batalha.<sup>27</sup> Mais do que isso, conforme destaca o autor, “O endereço da sede fazia parte da representação pública da associação. Por essa lógica, as sociedades buscavam endereços em localizações relativamente prestigiosas, em ruas comerciais importantes, como a Avenida Passos, aberta no período da Reforma Pereira Passos”.<sup>28</sup>

As mutuais aqui abordadas não fugiam a essa lógica, conforme explícita o mapa abaixo. Nele se pode identificar a localização de três das 12 entidades listadas na tabela II, assim como as mudanças de sede em vários momentos do século XIX.

---

<sup>26</sup> Os estabelecimentos privados (pequenos estaleiros, fábricas de fundição e de maquinário naval) não tinham relação tão estreita, direta com o setor de defesa militar. Sua conexão com esse setor passava pelas encomendas feitas governo imperial por mastros, cascos, velas, caldeiras, máquinas, pregos, chapas de ferro e cobre e até mesmo embarcações inteiras. A título de exemplo, cf. Sinopse de encomendas feitas pelo governo imperial ao estaleiro John Maylor & CIA em 31/12/1868. Maço XM 1029, Sub-Série Ministro Secretaria de Estado, Série Marinha, Arquivo Nacional. Cf., também, Pedro Carlos da Silva Telles, *História da Engenharia no Brasil (séculos XVI a XIX)*, Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos Editora S.A., 1984, pp. 260-261.

<sup>27</sup> Claudio H. M. Batalha, “A geografia associativa: associações operárias, protesto e espaço urbano no Rio de Janeiro da Primeira República”, in Elciene Azevedo, Jefferson Cano, Maria Clementina Pereira Cunha e Sidney Chalhoub (orgs.), *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2009 (b), p. 260.

<sup>28</sup> Idem, p. 261.

## Mapa I Endereços das sedes associativas



**Fonte:** E. D. Maschek, *Planta da cidade do Rio de Janeiro e de uma parte dos subúrbios*, Rio de Janeiro: Laemmert & Cia., 1885. Disponível em <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/242531>. Acesso em novembro de 2016. Endereços e datas indicados na legenda foram obtidos a partir do cruzamento dos dados levantados pelo *Dicionário do movimento operário* (Claudio H. M. Batalha, op. cit., 2009 (a)) com as edições do *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo...* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, para os anos: 1867 (p. 373), 1868 (p. 387), 1869 (p. 369), 1870 (p. 393), 1871 (p. 380), 1876 (p. 550), 1879 (p. 531), 1880 (p. 552), 1882 (p. 662), 1883 (p. 1207), 1885 (p. 1175).

Os quadrados branco, roxo e verde indicam, respectivamente, a Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha da Corte, a Sociedade Beneficente dos Artistas da Construção Naval e a Sociedade Beneficente dos Fundidores do Arsenal de Marinha da Capital Federal. Os números indicados em cada quadrado informam as mudanças de endereço das associações e o período aproximado em que ocorreram. A primeira observação a ser feita é que as sedes das três entidades foram estabelecidas entre as freguesias de Sacramento (nos arredores do Campo de Santana, também chamado de Campo da

Aclamação) e Santa Rita (nas proximidades do Morro da Conceição, defronte à Praia do Valongo). A sociedade dos artistas da construção naval, fundada em 1858, fixou-se na região portuária, mais exatamente na Rua da Saúde. Observando os números 7, 8 e 9 indicam que a sociedade mudou de imóvel três vezes na mesma rua em momentos distintos: em 1888, 1891 e 1908. As duas outras associações estabeleceram-se em ruas da parte central contígua ao Campo de Santana. A sociedade organizada pelos fundidores do arsenal em 1889 instalou-se na Rua General Câmara (10) e provavelmente permaneceu nesse endereço durante seu período de atuação. Já associação dos artistas do arsenal, erguida em 1856, mudou de endereço várias vezes. De 1860 a 1871, sua sede permaneceu fixada à Rua Senhor dos Passos (1 e 2). Entre 1879 e 1880, a associação mudou-se para a Rua Senador Pompeu (3), transferiu-se, em 1882, para a Rua de São Joaquim (4) e, em 1885, para a Rua de São Pedro (5 e 6).

Todos os endereços indicados correspondem a uma parte do centro urbano do Rio de Janeiro, mais exatamente no “eixo formado pelas Praças da República, Tiradentes e 11 de Junho até os bairros portuários da Gamboa e da Saúde”, onde localizava a maioria dos endereços de sociedades.<sup>29</sup> Em suma, conforme argumenta Batalha, “Assim como no caso dos locais escolhidos para manifestações e da maneira de vestir os manifestantes, a escolha da sede associativa busca a inserção no espaço privilegiado da política que é o centro da cidade e, de forma inseparável, a respeitabilidade das sociedades operárias como ator de pleno direito nesse espaço”.<sup>30</sup>

#### *Duração e número de sócios: estimativas*

As associações indicadas na tabela II foram erigidas em momentos específicos, antes e após a abolição da escravatura. Algumas entidades continuaram a funcionar nas duas primeiras décadas do século XX, exceto a Associação Beneficente dos Fundidores do Arsenal de Marinha da Capital, que parece ter tido curta duração, o Montepio dos Operários do Arsenal de Marinha da Corte e a União Beneficente dos Operários da Construção Naval. As balizas finais indicadas não demarcam o fim das atividades das associações. Trata-se apenas de uma estimativa do tempo em que permaneceram em atividade, baseada nas evidências verificadas

---

<sup>29</sup> Claudio H. M. Batalha, op. cit., 2009 (b), p. 261.

<sup>30</sup> Idem, p. 265.

nas obras de referência para a elaboração da tabela II. Em resumo, não é possível afirmar, categoricamente, se as sociedades arroladas continuaram ou não a realizar suas atividades após as datas finais indicadas, embora seja possível supor que a maioria permaneceu em atividade por longos períodos. Constatação exemplificada nos casos da Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha da Corte, da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval e da Associação Beneficente dos Artistas Mecânicos do Arsenal de Marinha.

Os dados permitem colocar em questão uma dimensão constitutiva das associações mutualistas. Eventuais dificuldades em compor e manter receitas com vistas a garantir a oferta de socorros contra doenças, inabilitação ao trabalho, desemprego, funeral, custeio de remédios, entre outras ajudas pecuniárias ofertadas pelos estatutos aos sócios e suas famílias, poderiam abreviar as mutuais formadas majoritariamente por trabalhadores. Ao comparar as mutuais de ofício com as mutuais étnicas, sendo estas as que corriam menos riscos de “cumprir sua função de securitização”, Adhemar Lourenço sugere que a vida institucional das primeiras poderia ser menor face à possibilidade de serem “mais rapidamente afetadas por condições objetivas, como o fechamento de empresas, depreciação real dos salários ou doenças profissionais”.<sup>31</sup> June E. Hahner, por sua vez, sugere que, embora operários qualificados conseguissem “adquirir estabilidade no emprego e renda suficiente para sustentar as associações, as sociedades beneficentes viviam numa situação econômica precária”.<sup>32</sup> A autora defende que elas “Sofriam grandes pressões financeiras, especialmente durante períodos de inflação, tornando necessário aumentar o número de associados e algumas vezes até praticar especulação financeira”. E, acrescenta que “O pagamento de auxílios-doença e pensões podia ser muito dispendioso para muitas sociedades. Era difícil atingir o delicado equilíbrio entre os pagamentos e as contribuições dos associados”.<sup>33</sup>

Há certa dificuldade em demonstrar, empiricamente, como e em quais circunstâncias determinadas condições materiais poderiam obstar ou encerrar definitivamente atividades desenvolvidas por mutuais. A atenção à dinâmica e ao comportamento econômico das mutuais de trabalhadores requer lidar com fontes que permitam reconstituir essa dimensão da vida das mutuais. A pesquisa frequentemente esbarra na falta de documentação adequada para explorar tal aspecto, embora essa não seja uma particularidade do caso brasileiro. Em

---

<sup>31</sup> Adhemar Lourenço da Silva Jr., op. cit., 2004, p. 210.

<sup>32</sup> June E. Hahner, *Pobreza e política. Os pobres urbanos no Brasil, 1870-1920*, Brasília: EdUNB, 1993, p. 99.

<sup>33</sup> Idem. *Ibidem*.

alguns países que vivenciaram a experiência mutual no século XIX, as análises históricas encontram dificuldades em contornar a problemática do caráter fragmentário das fontes disponíveis. Para o México, por exemplo, Reynaldo Sordo Cerdeño afirma que a imprensa operária é a principal alternativa para preencher lacunas sobre a história das sociedades de ajuda mútua.<sup>34</sup> Problema semelhante enfrentou Michel Ralle ao abordar o mutualismo operário na Espanha. O autor afirma ter localizado poucos registros estatísticos oficiais e poucos dados produzidos pelas próprias sociedades, como séries completas de balancetes financeiros informando a relação receita/despesa.<sup>35</sup>

Os argumentos de Silva Jr. e Hahner ajudam a especular algo sobre esse aspecto, mas é preciso matizar certas colocações. De fato, a sobrevivência das sociedades mutualistas dependia do grau de prosperidade econômica que conseguissem atingir, isto é, do sucesso que por ventura obtivessem na captação de recursos, fosse por meio da contribuição de seus membros, revestidas sob a forma de mensalidades e joias de entrada, pela compra de apólices ou pelo aluguel de suas dependências para outras associações realizarem reuniões e festejos. É inteiramente possível supor que quadros inflacionários ou conjunturas marcadas pela deterioração dos ganhos salariais possam ter comprometido a saúde financeira das mutuais de trabalhadores e, com isso, abreviado sua trajetória. No entanto, afirmar que elas “viviam numa situação econômica precária”, conforme escreve June Hahner, significa que essas entidades tendiam a fechar encerras suas atividades em um curto período de tempo. No Rio de Janeiro, um dos universos empíricos explorado pela historiadora, há entidades que se mantiveram em funcionamento por tempo igual ou até mesmo superior a meio século, caso das organizações dos operários ligados à construção naval e de tantas outras como a Associação Tipográfica Fluminense e a Associação Nacional dos Artistas Brasileiros – Trabalho, União e Moralidade, ambas com duração de cerca de 70 anos, e a Sociedade Animadora da Corporação dos Ourives, que, em 1º de abril de 1917, celebrava seu septuagésimo nono aniversário.<sup>36</sup>

São exemplos que permitem questionar o grau de generalização explicitado na hipótese de Hahner. Não se trata de afirmar que as mencionadas associações e tantas outras com duração inferior ou semelhante sejam a prova incontestável da prosperidade do

---

<sup>34</sup> Reynaldo Sordo Cedeño, “Las sociedades de socorros mutuos, 1867-1880”, *Historia Mexicana*, vol. 33, nº 1, Jul. – Sep., 1983, p. 72.

<sup>35</sup> Michel Ralle, “A função da proteção mutualista na construção de uma identidade operária na Espanha (1870-1910)”, *Cadernos AEL: sociedades operárias e mutualismo*, v. 6, n. 10/11, Campinas: IFCH/UNICAMP, 1999, pp. 18-19.

<sup>36</sup> Claudio H. M. Batalha, op. cit., 2009 (a), p. 246.

mutualismo operário e, por conseguinte, da fragilidade do argumento da autora. Embora tenham sobrevivido por longos períodos, provavelmente elas enfrentaram situações econômicas precárias, contornando dificuldades para compor fundos e manter a delicada equação entre despesa e receita. Equilibrá-la, aliás, era tarefa fundamental para assegurar a oferta dos serviços previstos nos estatutos, algo que poderia reforçar o prestígio social da entidade e até mesmo incentivar a adesão de novos membros ao quadro de sócios. Se por trás da longevidade institucional de certas mutuais poderia haver inúmeras dificuldades financeiras e, por outro, houve bastante empenho de seus membros no sentido de tentar contornar problemas dessa natureza.

O número de associados é outra variável importante na compreensão da trajetória das associações mutualistas. Porém, as pistas disponíveis são rarefeitas e pouco seguras para fazer avançar a discussão nesse ponto, sobretudo porque revelam escassas informações a respeito da composição numérica e do perfil socioeconômico do quadro de associados, bem como sua variação ao longo do tempo. Os levantamentos de Guimarães (1878) e Barbosa (1908) trazem alguns dados de quatro das 12 associações listadas na tabela II. Eles versam exclusivamente sobre o número absoluto de sócios em três momentos de suas respectivas trajetórias. Em 1856, ano de fundação da Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha, 201 associados compareceram à sessão inaugural em que foi aprovado seu primeiro documento estatutário. Duas décadas depois, o número de sócios saltou para quase o dobro (394) e no início do século XX, mais exatamente em 1903, 157 membros compunham os quadros da sociedade. A Sociedade Beneficente dos Operários das Obras Hidráulicas do Arsenal de Marinha, erigida em 1889, e a Associação Beneficente Amparo Econômico dos Calafates, inaugurada em 1890, contavam, respectivamente, com 165 e 168 membros. Quanto à Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval, sabe-se que em 1877 a entidade tinha 406 sócios e em 1903 esse número tinha sofrido certo relativo decréscimo, chegando a atingir a marca de 324 membros.

### **Por dentro das associações**

Nos próximos tópicos, a investigação enfoca a experiência de três associações, para as quais foram localizados estatutos, atas, alguns balancetes, pareceres da Seção Império do Conselho de Estado, legislação sobre sociedades civis e mercantis, possibilitando aprofundar a

dimensão qualitativa da análise. O Montepio dos Operários do Arsenal de Marinha da Corte pode ser considerado a primeira proposta de organização destinada a oferecer alguma forma de amparo social no âmbito do estabelecimento naval. Projetado em 1851, o regimento do montepio parecem não ter saído do papel naquele momento. O montepio, concebido por agentes ligados à administração naval, era baseado em torno das práticas de auxílio mútuo. Seu modelo de organização foi elaborado para ser conduzido por mestres, contramestres e diretores das oficinas do arsenal, enquanto o grosso do pessoal das oficinas participaria na condição de sócios, sem o direito de tomar parte em decisões de cunho político-administrativo. Por outro lado, categorias de artesãos e operários manuais qualificados envolvidos com o setor da construção naval, incluindo nesse universo as oficinas do arsenal, se empenharam na organização de duas mutuais que se tornaram uma das mais importantes associações do tipo no meio operário durante a segunda metade do século XIX.

#### *Montepio dos “operários-irmãos”*

As práticas de auxílio mútuo no âmbito do arsenal de Marinha da Corte remontam à tentativa de criar um montepio para os operários de suas oficinas.<sup>37</sup> Suas bases foram elaboradas pelo secretário do Quartel General, capitão João Maria Pereira de Lacerda, a pedido de Joaquim José Ignácio, do capitão de mar e guerra e inspetor do arsenal. Encaminhada a Manuel Vieira Tosta, então ministro da Marinha, em junho de 1851, o montepio (cuja outorga ministerial e “proteção” do monarca haviam sido reclamadas pelos autores da proposta) buscava dispensar ajudas pecuniárias aos operários das oficinas que estivessem enfermos ou inabilitados à prática de seus ofícios. De acordo com os parágrafos do artigo décimo do regimento, os operários associados ao montepio, incluindo os embarcados ou aqueles que estivessem em vias de embarcar, gozariam das seguintes “vantagens”:

§1º. De perceber diariamente, quando enfermo, metade do jornal com que contribuiu para a caixa na última mensalidade que efetivou.

§2º. De ter médico e botica gratuita em seu domicílio, quando doente.

---

<sup>37</sup> Regimento do Montepio dos Operários do Arsenal de Marinha da Corte, Maço XM 807, Sub-Série Ministro Secretaria de Estado, Fundo Série Marinha, Arquivo Nacional.

§3º. De receber uma pensão conforme a possibilidade da caixa, comportamento que tiver tido e anos de serviço que tiver prestado, quando ficar impossibilitado de servir, quer por acidente, quer por avançada idade.

§4º. De se lhe adiantar pela caixa os dias de jornal e gratificações que houver vencido, mediante a retribuição de cinquenta réis por cada mil réis.

§5º. De se abonar a sua viúva e filhos menores, e na falta destes a sua mãe ou irmã solteira, se tiver a desgraça de morrer por desastre no serviço, durante um ano a contar do dia em que falecer, metade do jornal com que contribuiu para a caixa na última mensalidade que satisfez.

A oferta das ajudas pecuniárias previstas ao sócio em vida e aos seus familiares tomaria como contrapartida o pagamento de mensalidades correspondentes a “um dia de jornal” ou “gratificação”. O auxílio dispensado seria proporcional à remuneração da classe ocupada nas oficinas do arsenal. Além da contribuição mensal, no ato de sua inscrição o futuro membro do quadro de associados dispensaria uma espécie de joia equivalente a 30 dias de jornal, mais uma quantia de 100 réis para ajudar a custear “despesas com escrituração”. A quantia definida como joia de entrada equivalia à soma dos jornais e gratificações recebidos durante um mês de trabalho, extrapolando as quantias comumente praticadas pela maioria das mutuais de ofício existentes no Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX. Para citar um exemplo, a Sociedade Auxiliadora dos Artistas Alfaiates estipulava, em seu estatuto de 1876, o pagamento de jóia de 5 mil réis (cifra equivalente a um dia de jornal pago aos mestres artesãos de todas as oficinas do arsenal da Corte) para o sócio de até 35 anos de idade que desejasse receber pensão de 20 mil réis.<sup>38</sup>

Na visão do capitão de mar e guerra, o montepio era uma alternativa para tentar assegurar estabilidade aos operários do arsenal, “ligando-os ao estabelecimento por um dever ou por um incentivo”. Em sua opinião, era mister torná-los úteis à “Nação” e a fundação de mecanismos que lhes permitissem ser “socorridos em suas necessidades” poderia contribuir para que fosse “menos penosa sua vida de artistas, tão sem futuro, tão desvalida no nosso país”, concluía. A proposta de organização da assim chamada “caixa de montepio para os operários do Arsenal” representava um “dever” e um “incentivo” para com “homens tão indispensáveis à existência da [...] marinha militar”. Trocando em miúdos, tratava-se de garantir mão de obra permanente nos trabalhos conduzidos nas oficinas e, assim, satisfazer

<sup>38</sup> Estatuto da Sociedade Auxiliadora dos Artistas Alfaiates de 26 de junho de 1876. Caixa 554, Pacotilha 1, Envelope 3, Documento 11, Fundo Conselho de Estado, Arquivo Nacional. (Doravante: Documento, Caixa, Pacotilha, Envelope, n.º do Documento. CE, AN).

demandas técnicas e materiais dos navios da Marinha de Guerra, oferecendo-lhe ganhos afora a remuneração com jornais diários e gratificações. A preocupação com tal problemática ganharia outros contornos com a introdução de mecanismos de proteção social nas relações de trabalho nos arsenais régios pelo regulamento de 1860, que depois seria reformado em 1874 e em 1890, no contexto do governo provisório da República, conforme se pôde averiguar no capítulo anterior.

Além disso, a montagem da entidade haveria de contemplar um fim “moral” e “religioso”. O inspetor Joaquim José Ignácio acreditava não ser “possível deixar de chamar em auxílio a Religião de nosso país, a religião que faz a felicidade dos povos [...] único abrigo em que os infelizes acham consolação e refúgio”. A proposta era unir o montepio à Irmandade de São João Batista, o santo padroeiro do arsenal. Segundo os termos do regimento, o primeiro ficaria a cargo da segunda, cuja sede localizava-se nas dependências do complexo naval. O estreitamento dos laços entre religião e auxílio mútuo era o cerne da formação do montepio e a forma pela qual esse vínculo seria colocado em prática pode ser observada no capítulo segundo do regimento. Este item revia que o operário do arsenal interessado em associar-se ao montepio deveria comprovar a “classe” e a “oficina” ocupadas e apresentar-se, no momento de sua inscrição, desprovido de quaisquer “moléstias crônicas” que o impedissem de exercer seu trabalho, de modo a não onerar os fundos da entidade. Também haveria de demonstrar ser “Irmão” da entidade religiosa e estar “quite com joais e anuais (*sic*)”, provas sem as quais não poderia ser admitido como sócio.

É difícil precisar em que medida o vínculo do montepio com a irmandade poderia reforçar elos entre seus futuros membros e o repertório de costumes que informava a experiência corporativa dos ofícios. Mas a simples referência ao elemento religioso já indica a reprodução de traços dessa tradição organizativa. Nesse sentido, outro aspecto dessa tradição também pode ser observado no tipo de modelo que serviria de base à montagem do montepio. Ainda que tenha resultado da pressão dos trabalhadores do arsenal por melhores condições de trabalho e por mecanismos que pudessem ampará-los em situações de insegurança, o fato é que a proposta encaminhada ao ministro da Marinha foi elaborada pela autoridade máxima do arsenal, muito embora o governo do montepio não fosse exercido por ele, nem por outros agentes envolvidos na administração naval. Os trabalhadores situados nos postos mais elevados na hierarquia de trabalho das oficinas do arsenal ocupariam os cargos do “Conselho Geral” e do “Conselho Administrativo”, ambos presididos pelo inspetor. O

primeiro seria formado por construtores e mestres de oficinas, e, em face de suas ausências, contramestres ou mandadores poderiam assumir suas funções. O segundo seria composto por quatro membros nomeados pelo “Conselho Geral”. Um e outro conselho deteriam o poder do “voto deliberativo”, direito estendido ao presidente, a quem seria facultado o voto de “qualidade”. O governo do montepio, portanto, seria exercido por sujeitos que ocupavam os lugares mais elevados da hierarquia de trabalho do arsenal, enquanto a maior parte da força de trabalho, representada pelos operários das oficinas, participaria na condição de sócio, não tendo direito a assumir cargos na administração do montepio.

No que concerne à dimensão dos socorros, a elaboração do regimento muito provavelmente inspirou-se nas normas praticadas pelas sociedades mutualistas. Estas vinham proliferando na Corte desde fins do primeiro quartel do século XIX. Quando o montepio havia sido proposto pelo inspetor Joaquim José ao ministro da Marinha, no início da década de 1850, as mutuais já existiam em número significativo (cf. tabela I). As pistas oferecidas pelo regimento do montepio revelam algumas semelhanças com aquilo que era oferecido pela maioria das sociedades de auxílio mútuo em seus estatutos, a exemplo dos socorros contra situações de inabilitação ao trabalho provocadas por moléstias, acidentes de trabalho ou por idade avançada, das ajudas para os familiares do sócio falecido e dos auxílios com botica e serviços médicos.<sup>39</sup> Ao contrário do que praticavam muitas sociedades mutualistas, o regimento do montepio não dispensava ajudas pecuniárias para custear a realização de funerais, cortejos e ritos fúnebres. Embora o regimento estabelecesse modos de administração pautados em conselhos, estes eram vetados ao conjunto dos operários das oficinas, isto é, à maioria da mão de obra do arsenal não era facultado o direito de tomar parte nas decisões nos rumos da entidade. A organização mais verticalizada do montepio em comparação com as práticas de solidariedade horizontal características das mutuais operárias talvez seja a evidência da permanência de elementos da tradição corporativa dos ofícios.

---

<sup>39</sup> Convém ressaltar que a oferta de remédios e/ou de assistência médica domiciliar não era prática frequentes entre mutuais de ofício. Há, contudo, casos de sociedades que ofereciam essa modalidade de auxílio, como a Associação dos Empregados no Comércio do Rio de Janeiro, formada por comerciários e caixeiros, e entidades organizadas por trabalhadores de setores públicos, como a Sociedade de Socorros Mútuos dos Empregados das Capatazias da Alfândega da Corte e o Montepio de Socorros Mútuos dos Empregados e Operários da Estrada de Ferro D. Pedro II. Os estatutos dessas entidades estão depositados no acervo do CE do AN. Cf., respectivamente: Caixa 552, Pacotilha 2, Envelope 1, Documento 12 (1880); Caixa 553, Pacotilha 1, Envelope 2, Documento 11 (1880); Caixa 531, Pacotilha 2, Envelope 2, Documento 23 (1861).

*Formas de admissão como política de exclusão social*

Em meados do século XIX, diferentes ofícios da construção e reparo naval organizaram na Corte duas associações de ajuda mútua. A Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha (SBAAM) foi erigida em 1856 e, dois anos depois, era inaugurada a Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval (SBACN). A primeira reunia parte da mão de obra empregada na manufatura da Marinha de Guerra e a segunda havia sido formada por artesãos e operários manuais envolvidos em estaleiros particulares, fábricas de fundição e de maquinário naval. As sociedades atuaram por cerca de meio século, conforme mencionado anteriormente, embora seja possível supor que elas tenham sobrevivido por mais tempo. As duas entidades atravessaram um momento histórico marcado pelo fortalecimento da solidariedade operária no mutualismo em diferentes contextos regionais e locais do Brasil Oitocentista. A manifestação do fenômeno associativo mutualista emergiu no primeiro quartel do século XIX e adquiriu maior alcance entre diferentes grupos sociais durante as décadas que marcaram a crise da monarquia escravista e a emergência do regime republicano. Às longas trajetórias dessas duas entidades somam-se experiências comuns relacionadas aos tipos de socorros ofertados, às contrapartidas financeiras para membros e futuros associados e aos modos como recortavam o perfil social de possíveis candidatos a sócios.

Em outras palavras, pode-se dizer que esses são alguns dos elementos basilares do socorro mútuo em sua relação com os grupos sociais que agregavam. As formas de admissão praticadas pelas sociedades em tela encontravam paralelo com muitas disposições do tipo adotadas por outras categorias de trabalhadores reunidos em sociedades de socorros mútuos. Artesãos e operários manuais qualificados dimensionavam o perfil sócio-profissional de suas organizações e dos sócios cuja entrada no quadro de associados desejavam incentivar. Afora os socorros pecuniários, as sociedades de auxílio mútuo inscreviam em seus estatutos estereótipos sociais relacionados ao que podemos chamar de “sócio desejável”: um tipo ideal produzido pela percepção coletiva de valorização do trabalho e da figura do trabalhador que estruturava o fenômeno associativo mutualista. Os critérios utilizados para incluir determinados sujeitos necessariamente pressupunham a recusa de tantos outros. Pertencer à “classe”, deter as habilidades de um ofício, arte ou qualquer ocupação tida por “honesta”, gozar de boa saúde e comportamento “morigerado”, além de fechamentos etários, por nacionalidade, sexo e condição jurídica eram as principais formas de distinção social

incorporadas e reproduzidas pelas sociedades de ajuda mútua em seu próprio fazer-se como experiência associativa no tempo e nos mais variados espaços por onde proliferaram.



**Figura I** – Diploma de sócio da Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha da Corte.

**Fonte:** Biblioteca Nacional, Divisão de Iconografia, Diplomas de sociedades, acervo não catalogado.

No caso de mutuais organizadas por ofício e por ramo produtivo, as formas de admissão introduzidas em seus estatutos podem ser lidas como uma tentativa de valorizar a imagem do operário laborioso, digno, detentor dos segredos de seu ofício e orgulhoso de suas habilidades manuais, cidadão, e, portanto, um sujeito dissociado dos estigmas do escravismo e dos pobres livres e libertos em geral, ou melhor, das ditas “classes perigosas”.<sup>40</sup> O trabalho e a valorização do ofício constituíam o cerne da tensão inscrita nas regras de inclusão/exclusão em mutuais, justamente porque legitimava, no espaço público, o lugar social e alguns elementos da identidade dos trabalhadores nelas reunidos. Esses elementos fazem parte do

<sup>40</sup> Cf. a análise do termo “classes perigosas” em Sidney Chalhoub, *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*, São Paulo: Companhia das Letras, 1996, pp. 20-29.

discurso da classe dominante e do discurso operário, mas operam nessas dimensões com significados distintos, que se colocam em confronto, conforme sugere Claudio Batalha. Segundo o autor, “No primeiro caso, o trabalho legitima socialmente o indivíduo; no último, é o grupo ou o conjunto que encontram sua própria legitimidade”.<sup>41</sup>

Na versão manuscrita dos estatutos aprovados em assembleia geral realizada em 25 de novembro de 1860, é possível notar que a SBAAM inspirava-se em fórmula bastante conhecida no mundo associativo operário desde pelos menos a virada do século XVIII. Em referência à abertura da Sociedade Londrina de Correspondência à reunião de ilimitado número de membros, E. P. Thompson escreve: “Hoje poderíamos passar por tal norma como se fosse um lugar-comum: no entanto, é um dos eixos onde gira a história. Significa o término de qualquer noção de exclusividade, de política como reserva de uma elite hereditária ou de um grupo proprietário”.<sup>42</sup> Mais tarde, Thompson argumentaria nessa mesma direção, porém em outros termos, recomendando: “Não devemos nos limitar à visão habitual que supõe que os trabalhadores estivessem encerrados em solidariedades fraternais ou na consciência “vertical” de cada ofício e crer que isso tornava impossíveis solidariedades mais amplas e uma consciência de classe “horizontal”.<sup>43</sup> Assim, evidenciava-se no horizonte do processo histórico real tendências em direção à ampliação e fortalecimento dos vínculos solidariedades horizontais no mundo do trabalho entre profissões específicas, entre ofícios vários ligados a determinado local de trabalho, ou, ainda, entre diferentes categorias de operários e artesãos – muito embora isso não significasse a ausência de clivagens e hierarquias na modelagem das instituições, tampouco entre seus protagonistas.

No Brasil da segunda metade do século XIX, a premissa de reunir “número ilimitado de membros” foi largamente compartilhada por trabalhadores manuais livres e libertos, pretos e pardos, que buscaram organizar-se em sociedades de auxílio mútuo.<sup>44</sup> Como parte desse fenômeno associativo, a entidade dos artistas do arsenal não fugia à lógica baseada

<sup>41</sup> Claudio H. M. Batalha, op. cit., set. 91/ ago. 92, p. 120.

<sup>42</sup> E. P. Thompson, *A formação da classe operária inglesa*, volume 1 – A árvore da liberdade, 4ª edição, São Paulo: Editora Paz e Terra, 2004, p. 20.

<sup>43</sup> E. P. Thompson, “Modos de dominação e revoluções na Inglaterra”, in E. P. Thompson. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*, organizadores: Antonio Luigi Negro e Sérgio Silva, Campinas: Editora da UNICAMP, 2001, p. 219.

<sup>44</sup> Sidney Chalhoub, “Solidariedade e liberdade: sociedades beneficentes de negros e negras no Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX”, in Olívia Maria Gomes da Cunha e Flávio dos Santos Gomes (orgs.), *Quase-cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil*, Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007; Aldrin Armstrong Silva Castellucci, “O associativismo mutualista na formação da classe operária em Salvador (1832-1930)”, in Marcelo Mac Cord e Claudio H. M. Batalha (orgs.), op. cit., 2014.

na reunião de “um ilimitado número de sócios”, desde que atendessem às seguintes condições, conforme rezava a letra de seu estatuto:

Art. 2º. Para ser membro desta Sociedade faz-se preciso.

§1º. Ser livre e bem morigerado.

§2º. Exercer um ofício ou arte mecânica.

§3º. Não ser menor de 16, nem maior de 50 anos.

§4º. Estar no gozo de perfeita saúde.

Participaram da assembleia de fundação da entidade em 1856 cerca de 201 membros,<sup>45</sup> provavelmente esse número se manteve em 1860, época em que seus estatutos foram redigidos. Não foram localizadas fontes que permitissem reconstituir com precisão traços do perfil social desses associados, tais como cor, idade, origem e condição jurídica. Mas ainda assim talvez seja possível lançar luz sobre a questão, mirando os membros da diretoria. Na ata da assembleia geral em que se deliberou pela aprovação dos estatutos em 1860 encontram-se os nomes dos sócios que compareceram à reunião. Cruzando-os com as edições do *Almanak Laemmert* (que, anualmente, publicava, entre outras informações, dados sobre cargos e funções das diversas instâncias que compunham os ministérios durante o Império) podem-se descobrir dados relevantes. Tratando-se de uma associação organizada por trabalhadores do arsenal de Marinha é possível localizá-los entre as ocupações ligadas à administração do arsenal e ao mundo de suas oficinas, especialmente no que se referem a diretores, mestres, contramestres, mandadores, escreventes de oficinas, pois o *Almanak* não compreende o grosso da força de trabalho empregada nas oficinas.

Os membros da diretoria da associação Bento José Ribeiro, Jorge Gomes dos Passos Perdigão e Antonio Francisco Novaes ocupavam, respectivamente, os cargos de vice-presidente, primeiro e segundo secretários. Os três assinam o estatuto e a ata da assembleia em que se deliberou pela aprovação do código estatutário da entidade em 1860. Neste ano, Antonio Francisco Novaes trabalhava como escrevente das oficinas de construção naval e residia na Ladeira de João Homem, número 69.<sup>46</sup> Os outros dois foram encontrados somente na edição do *Almanak* de 1871, muito provavelmente porque foram promovidos de alguma das classes da oficina de limadores para ocupar postos na mestrança da mesma oficina. Bento

<sup>45</sup> Luiz Barbosa, op. cit., p. 128.

<sup>46</sup> *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos para o anno de 1860*, Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1860, p. 244.

José Ribeiro era contramestre e residia à Rua do Conde d’Eu, 118, enquanto Passos Perdigão ocupava-se da função de mandador na oficina de limadores.<sup>47</sup> (Entre 1876 e 1879, Perdigão atuou como contramestre da oficina de limadores, e ao que tudo indica passou a ocupar o posto de mestre a partir de 1879<sup>48</sup>). Curioso notar que tanto Bento José quanto Passos Perdigão haviam sido condecorados com o título de Cavaleiro da Imperial Ordem da Rosa, título do qual gozavam todos os mestres e contramestres da diretoria de máquinas, dentre os quais se destacam John Waddell (fundição), Lewis Jones (modeladores), Pascoe Fisher (torneiros) e James Small (limadores).<sup>49</sup>

A Sociedade Beneficente dos Artistas da Construção Naval abria seu quadro de sócios a ofícios artesanais ou mecânicos ligados à Marinha, tais como calafates, caldeireiros, fundidores, carpinteiros navais, carapinas, ferreiros, maquinistas, modeladores, entre outros. Além de preencher o critério profissional, o candidato a sócio precisaria “nascer livre e ser bem morigerado”, evidenciando que a sociedade excluía a participação de negros libertos – e talvez até mesmo homens livres de cor. Mais do que isso, é possível supor que a sociedade não os reconhecesse como cidadãos cujos direitos civis lhes haviam sido garantidos pela Constituição liberal de 1824. A inclusão e o exercício prático do dispositivo segundo o qual era preciso “nascer livre” para participar da associação evidenciam mecanismos de exclusão racial. Estes constituíam a experiência dessas entidades à medida que reproduziam hierarquias sociais típicas da ordem escravista brasileira do século XIX. Afinal, ainda que a cor não tenha sido mencionada diretamente – tal como fizera a Sociedade Protetora dos Barbeiros e Cabeleireiros, ao inscrever em estatuto redigido em 1869 que se propunha a reunir “um

<sup>47</sup> *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côte... para o anno de 1860*, p. 218.

<sup>48</sup> *Almanak Laemmert*, p. 271 (1876), p. 268 (1878), p. 272 (1879), p. 248 (1880), p. 247 (1881), p. 1409 (1882), p. 304 (1885).

<sup>49</sup> *Almanak Laemmert*, p. 218. Lewis Jones parece ter ocupado o lugar mestre da oficina de modeladores entre 1871 e 1874. Cf. as edições do *Almanak* desses anos: p. 218, 223, 243, 257. Nas edições de 1877 (p. 946) e 1878 (p. 884), Jones aparece como negociante estabelecido no ramo de fábricas de máquinas a vapor. Nos números de 1884 (p. 708) e 1885 (p. 671), seu nome aparece associado à firma de importação de ferragens Lewis Jones & Filho. Pascoe Fisher consta apenas como mestre da oficina de torneiros, segundo a edição do *Almanack* de 1871 (p. 218). James Small ocupou o posto de mestre da oficina de limadores em 1871, 1872 e 1875 (cf. p. 218, p. 223 e p. 269). De acordo com as edições de 1873 (p. 243) e 1874 (p. 256), o cargo ficou vago, e, na edição de 1885 (p. 1101), Small aparece como engenheiro e diretor-técnico da Companhia Oficinas de Mecânica Industrial. John Waddell, por sua vez, ocupou o lugar de mestre da oficina de fundição entre 1869 e 1871 (cf. p. 219, p. 221 e p. 218). A participação desses operários no arsenal da Corte teve início a partir da década de 1850, quando foram engajados em Londres pelo governo imperial por meio de sua Legação sediada na capital inglesa. Para maiores informações, cf. os contratos registrados no Livro 4º dos Operários do Arsenal de Marinha e outros. Maço IM 727, Sub-Série Contadoria, Assentamentos, Oficiais, Série Marinha, Arquivo Nacional.

número indeterminado de sócios sem exclusão de nacionalidades, exceto a cor preta, mas todos pertencentes à classe” –, a necessidade de “nascer livre” para ingressar nos quadros da SBACN torna evidente, em sua prática, a existência de restrições baseadas na cor.

Em suma, as formas de recortar o universo social inscritas nos códigos estatutários das mutuais analisadas neste capítulo, como muitas outras em atuação na capital do Império, revelam que tentativas de forjar estratégias para dissociar-se das marcas negativas trazidas pela escravidão, contraponto que lhes permitia valorizar o trabalho manual qualificado. Apesar de várias sociedades de ajuda mútua almejarem reunir “um número ilimitado de membros”, contribuindo, assim, para ampliar o alcance das solidariedades horizontais, certas divisões sociais inerentes às relações de trabalho sob o escravismo emergem de maneira flagrante. De um lado, a participação de artesãos e operários manuais passava pelo reconhecimento da sua condição de homens livres. De outro, conforme permitem supor experiências associativas que vimos observando, o uso de termos como “ser livre” ou “nascer livre” dá a ver mais do que a elaboração de simples critérios de admissão: estes, em muitos casos, revelam a operação e reprodução de clivagens raciais próprias da dinâmica escravista, processo constitutivo da emergência do mutualismo operário e das formas de solidariedade que o alimentava – quiçá do conjunto do fenômeno associativo na segunda metade do século XIX.



**Figura II** – Diploma de sócio da Sociedade Beneficente dos Artistas da Construção Naval.

**Fonte:** Biblioteca Nacional, Divisão de Iconografia, Diplomas de sociedades, acervo não catalogado.

É provável que vários dos membros das duas sociedades labutassem ou tivessem tido alguma passagem pelas oficinas do arsenal de Marinha, e até mesmo tivessem feito parte dos quadros de associados de ambas as entidades. A compreensão de tais vínculos e dos modos pelos quais foram firmados demandaria um esforço de pesquisa em outra direção. De qualquer maneira, apenas para citar um exemplo, convém ressaltar que é possível encontrar casos como o de João Hyppolito da Fonseca, membro da SBACN, morador à Rua do Escorrega, nº 9.<sup>50</sup> Fonseca participou da assembleia geral realizada em outubro de 1879 em que foi deliberada ampla reforma do estatuto da associação, juntamente com outros 40 companheiros que se autodenominavam “artistas” ou “artista de construção naval”.<sup>51</sup> Hyppolito da Fonseca exercia a profissão de calafate e, segundo a edição de 1878 do *Almanak Laemmert*, atuava como contramestre na diretoria de construções navais do arsenal da Corte,<sup>52</sup> ocupando o posto de mestre da oficina de calafates entre 1880 e 1885. Não se sabe a cor, a idade e a origem do “artista”, embora muito provavelmente fosse de condição livre. Também não foi possível confirmar se ele chegou a fazer parte dos quadros dessas sociedades.

#### *A economia da proteção social*

Se o raciocínio de Marcel van der Linden abre a possibilidade de entender formas de admissão como política de exclusão social,<sup>53</sup> esta possui uma lógica própria dentro da configuração histórica das sociedades de auxílio mútuo. Os limites que condicionavam a admissão de sócios eram parte de uma estratégia das mutuais para evitar a entrada de sujeitos que oferecessem risco para sua sobrevivência econômica, e, ao mesmo tempo, serviam para alimentar a construção de valores de honra e formas de sociabilidade.<sup>54</sup> Segundo André Gueslin, a mutualidade tinha um duplo objetivo: assegurar e educar o mundo do trabalho face aos riscos inerentes à existência sociomaterial.<sup>55</sup> O que chamamos de economia da proteção social compreende essas duas dimensões: as modalidades dos socorros oferecidos nos

<sup>50</sup> Ata da Sessão da Assembleia Geral Extraordinária da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval em 13 de outubro de 1879. Caixa 611, Pacote 1, Envelope 3, Documento 22. CE, AN.

<sup>51</sup> Idem.

<sup>52</sup> *Almanak Laemmert*, 1878, p. 268

<sup>53</sup> Marcel van der Linden, “Introduction”, in Marcel van der Linden (ed.), op. cit., 1996, p. 27.

<sup>54</sup> Idem.

<sup>55</sup> André Gueslin, *L'invention de l'économie sociale: idées, pratiques et imaginaires coopératifs et mutualistes dans la France du XIXe siècle*, 2<sup>a</sup> édition révisée et augmentée, Paris: Ed. Economica, 1998, p. 245.

estatutos, seus valores e condicionantes e os itens que compõem receitas e despesas, cujo equilíbrio tinha por objetivo garantir o pagamento de auxílios e demais serviços oferecidos.

Afora a cobrança mensal de 1 mil réis, a SBAAM e a SBACN estabeleciam a mesma idade – entre 16 e 50 anos – para ingresso em seus respectivos quadros de associados. A faixa etária determinava o valor do pagamento das joias de entrada, contribuição que fazia parte do ritual de admissão de um novo membro. Na sociedade dos artistas da construção naval, o candidato de até 25 anos pagaria joia de 6 mil réis, e caso tivesse idade superior a quantia a ser paga seria elevada para 11 mil réis.<sup>56</sup> Já na associação dos artistas do arsenal, a valor era bem superior: girava em torno de 20 mil réis para aqueles que tivessem de 16 a 35 anos, chegando ao dobro no caso dos candidatos cuja idade fosse superior a 35 e inferior a 50 anos. Em ambos os casos, quanto maior a idade, maior o valor a ser dispensado em joia. O tipo de racionalidade empregada corresponde à faixa etária, pois esta é um dos fatores diretamente relacionados à manutenção e ao equilíbrio dos fundos angariados pelas sociedades mutualistas. É difícil supor o motivo de as joias estipuladas pela associação do arsenal ser mais elevada que as da outra entidade. Provavelmente, o fato de o operariado do arsenal ter vínculo com o Estado por meio de sua Marinha de Guerra lhes garantisse alguma estabilidade material e financeira, ainda que constantes tenham sido os atrasos no pagamento de jornais e gratificações.<sup>57</sup>

Como as demais sociedades mutualistas, ambas tinham como objetivo primordial socorrer seus membros quando implicados em situação de insegurança, ofertando-lhes diferentes modalidades de ajudas pecuniárias. A diferença entre os encargos financeiros com os quais sócios e candidatos a sócio de uma e outra associação deveriam arcar explica, em parte, os valores dos auxílios previstos. A sociedade dos artistas da construção naval destinava 20 mil réis a sócios acometidos por moléstias graves e 12 mil réis àqueles que fossem vitimados por enfermidades ou acidentes no local de trabalho e ficassem temporariamente inválidos para exercer sua profissão. Em caso de morte, a família do sócio falecido receberia ajuda pecuniária para a realização de um funeral de “4ª classe”, acrescida por “uma pensão mensal de 6” mil réis durante um ano.<sup>58</sup> Já a associação dos artistas do arsenal, para “socorrer seus membros e suas famílias”, propunha constituir um montepio para servir de fonte de

<sup>56</sup> Joaquim da Silva Mello Guimarães, op. cit., p. 45.

<sup>57</sup> *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 29 de out. de 1875, p. 1. *Jornal dos Artistas*, Rio de Janeiro, 8 de dez. de 1862, p. 2.

<sup>58</sup> Joaquim da Silva Mello Guimarães, op. cit., p. 45.

recurso para efetuar o pagamento dos auxílios. Ao sócio enfermo seria destinado benefício de 25 mil réis e àqueles em “estado valetudinário” ou “impossibilitado[s] de trabalhar” em decorrência de moléstias, “desastre” ou idade avançada, seria paga “pensão” correspondente a 20 mil réis. A família do sócio falecido, isto é, “viúva, filhos e filhas até a idade de 16 anos, enquanto solteiros, irmãos menores que lhe sejam tutelados, até a mesma idade, e pai e mãe maiores de 60 anos, contanto que vivam debaixo do mesmo teto e sem economia separada”, teria direito à pensão de 12 mil réis.<sup>59</sup> Chama a atenção a vultosa soma destinada a cobrir custos com funeral: 49 mil réis.

Assegurar o direito dos sócios aos auxílios apresentava-se às mutuais como um de seus maiores desafios enquanto organização coletiva. A realização prática da tarefa dependia do sucesso de um delicado equilíbrio entre receitas e despesas, ou melhor, entre o que era arrecadado e o que era (ou poderia ser) efetivamente dispensado. A compreensão desse universo é vital à análise histórica do socorro mútuo operário, particularmente em relação às fontes de onde extraíam receitas e as despesas com auxílios ofertados em estatutos e outros serviços ligados ao dia a dia das associações. Seu estudo, porém, frequentemente esbarra em um problema de ordem empírica: as informações registradas nos poucos relatórios e balancetes financeiros elaborados pela direção das associações, e mesmo a completa ausência de fontes dessa natureza para a maioria das sociedades mutualistas de ofício existentes na segunda metade do século XIX, tornam difícil a tarefa de aprofundar a análise a respeito do padrão assumido pelas práticas de socorro mútuo. As poucas evidências que foram localizadas permitem reconstituir aspectos da vida econômica das duas mutuais.

Entre 1870 e 1872, os membros da sociedade dos artistas da construção naval realizaram vários encontros na sala das sessões da entidade, situada à época no Largo Municipal, nº 7.<sup>60</sup> As reuniões tinham por meta reformar os códigos estatutários em vigor desde 1861, objetivando aperfeiçoar a dinâmica de funcionamento interno da entidade, os modos de participação de seus membros nos afazeres da associação e os serviços oferecidos. Afinal, levando-se em conta o período compreendido entre 1858, data de sua fundação, e 1877, ano que antecedeu a publicação do levantamento histórico-estatístico de Guimarães, observa-se que o número de membros havia alcançado a marca de 406 associados e os gastos

---

<sup>59</sup> Cópia dos Estatutos da Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha da Corte. Caixa 526, Pacotilha 2, Envelope 1, Documento 20, CE, AN.

<sup>60</sup> Atas das Assembleias Gerais realizadas entre 1870 e 1872. Caixa 551, Pacotilha 2, Envelope 2, Documento 23, CE, AN.

com sócios enfermos, pensões às famílias e funerais alcançaram 75 contos, distribuídos segundo os dados apresentados a seguir:

**Tabela III**  
Total das despesas entre 1858-1877

Auxílios	Quantias dispensadas
Socorros a sócios enfermos	42:800\$000
Pensões às famílias	28:100\$000
Enterros	4:100\$000
<b>Total geral</b>	<b>75:000\$000</b>

Fonte: Joaquim da Silva Mello Guimarães, *op. cit.*, p. 45.

Mais do que isso, a reforma dos estatutos deveria atender as disposições fixadas pelo decreto 2.711 de novembro de 1860, dispositivo que regulamentou a aplicação da chamada “lei dos entraves”, sancionada em agosto daquele ano. Aqui, convém abrir parênteses para incorporar à discussão sobre a economia da proteção social praticada por essas entidades. Trata-se da relação do associativismo emergente na cidade do Rio de Janeiro com os quadros da política imperial no Segundo Reinado.

***“... reverentes esperamos o deferimento com Justiça”***

A alcunha com a qual a referida lei ficou conhecida no parlamento durante o período em que esteve em vigor (1860-1882) deve-se ao fato de ela ter sido associada, desde o momento de sua concepção, aos interesses conservadores favoráveis à maior interferência do governo na condução da vida financeira do Império.<sup>61</sup> A lei e o decreto que regulamentou sua aplicação introduziram mecanismos de controle sobre a criação e o funcionamento de associações civis e mercantis erigidas tanto na capital, quanto nas províncias. Os membros da Seção Império do Conselho de Estado participaram de modo decisivo na realização prática das normas, pois a eles fora facultada a prerrogativa de emitir pareceres sobre os modos de organização

<sup>61</sup> Maria Bárbara Levy, *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas: esboços de história empresarial*, Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1988, p. 78.

elaborados por diferentes grupos sociais. Tanto os dispositivos legais quanto a participação dos conselheiros nesse processo estabeleceram formas específicas de dominação política sobre o conjunto das práticas associativas. Trata-se de aspecto constitutivo da formação do Estado imperial, da afirmação dos saquaremas como seu principal agente e do substrato de ambos os processos, a saber, a ideia de que a interferência do poder central promoveria o desenvolvimento econômico, garantiria a ordem social e conduziria os rumos da política na sociedade escravista.<sup>62</sup> Em suma, a partir de 1860 os interessados em reunir-se em quaisquer modalidades de associação deveriam encaminhar à dita Seção atas das assembleias de fundação da entidade e listas contendo nome, profissão e endereço de morada dos sócios. O mesmo procedimento haveria de ser executado pelas sociedades que desejassem reformar seus estatutos. A obrigatoriedade estabelecida pelo quadro normativo manteve-se até 1882, quando a lei 3.150 pôs fim aos procedimentos inaugurados pela “lei dos entraves” e pelo decreto 2.711. O fim dos procedimentos inaugurados em 1860 pode ser visto como mais um dos sintomas do enfraquecimento das forças sociais e políticas que até então sustentavam o regime monárquico e lhe garantiam o controle da dinâmica escravista e da economia agroexportadora.<sup>63</sup>

Como as demais modalidades de associação existentes na capital do Império, a SBAAM e a SBACN acionaram os mecanismos legais disponíveis como recurso para modificar os rumos de suas atividades. Observemos o caso da sociedade dos artistas da construção naval. As assembleias realizadas no início da década de 1870 demonstram que seus membros estavam empenhados em modificar os arranjos de sua agremiação. O capital acumulado em quase duas décadas de atuação atingiu 28 contos e os gastos dispensados nesse período com socorros (cf. tabela III) totalizavam 75 contos. Os dados informam que houve mudanças no quadro financeiro e social da entidade, levando seus integrantes a reivindicar o direito de alterar seus códigos estatutários na forma da lei. Em agosto de 1872, a diretoria da associação, representada pelos artesãos Manoel Ribeiro Pinto Rangel (Presidente), José Pereira de Souza (Vice-Presidente), João Hypolito da Fonseca (1º Secretário), João Joaquim da Rocha Cardozo (2º Secretário), Antonio Soares Abrantes (Tesoureiro) e Manoel José

---

<sup>62</sup> Cf. Ilmar Rohloff de Mattos, *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial*, 5ª edição, São Paulo: Editora da HUCITEC, 2004 (Coleção Estudos Históricos) [1ª edição 1987], especialmente os capítulos da parte III, intitulada “A teia de Penélope”.

<sup>63</sup> José Murilo de Carvalho, *A construção da ordem: a elite política imperial; Teatro das sombras: a política imperial*, 4ª edição, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 233.

Fernandes (Procurador), dirigiu ao Conselho de Estado uma petição por meio da qual solicitavam parecer sobre a reforma de seus estatutos:

A Diretoria da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval, depositando respeitosamente nas mãos de Vossa Majestade Imperial a reforma dos seus estatutos, pede que haja por bem conceder-lhe a faculdade de que d'ora em diante tenha vigor esta vontade da sociedade. E como não possa pôr em execução sem que Vossa Majestade Imperial sancione, por isso *reverentes esperamos o deferimento com Justiça*.

E. R. Mce

Rio de Janeiro, 10 de agosto de 1872.<sup>64</sup>

O parecer elaborado em janeiro de 1873 pelos conselheiros da Seção Império Visconde de Souza Franco, Marquês de Sapucaí e Visconde de Bom Retiro, indicava que, além do número de sócios insuficiente nas assembléias para aprovação da proposta de reforma estatutária, não estava

[...] demonstrado nos papéis que teve de examinar os motivos desta total substituição dos estatutos. E nem ainda se apresentou o balanço do estado atual do capital da sociedade e orçamento da receita e despesa do ano seguinte ao do balanço. A Seção o requisita como meio necessário para julgar da necessidade financeira da total substituição [...] para que tenha vigor esta vontade da sociedade.

[...]

[...] *não é exato que a vontade simples dos sócios tenha*, como nas empresas de lucro, *tanta ação nesta de beneficência*, e menos de socorros mútuos em que a ação do Governo deve fiscalizar a execução das promessas que para chamarem sócios fazem as associações. *Trata-se de prover as necessidades dos operários em suas moléstias e inabilitações, e o futuro de suas famílias por meio de instituições, para as quais ciência tem fixado regras*, e também o decreto 2.711 de 19 de novembro de 1860.

[...]

Em conclusão parece à Seção que se deve exigir o balanço do último ano, um orçamento explicado das despesas do ano próximo, e que para a reforma se apresentem artigos modificativos ou aditivos dos atuais, votado pela maioria absoluta dos sócios, evitando-se o grande aumento de despesas incompatível com a exiguidade dos fundos sociais [...].<sup>65</sup>

<sup>64</sup> Parecer da Seção Império do Conselho de Estado sobre a reforma do estatuto da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval, 11 de julho de 1873. Caixa 554, Envelope 1, Pacotilha 1, Documento 23, CE, AN.

<sup>65</sup> Parecer da Seção Império do Conselho de Estado sobre a reforma do estatuto da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval, 11 de janeiro de 1873. Caixa 554, Envelope 1, Pacotilha 1, Documento 23, CE, AN.

Sob os preceitos fixados pela “ciência” e pela lei, Souza Franco, Sapucaí e Bom Retiro impuseram limites à “vontade da sociedade”. O parecer recomendou inúmeros ajustes nas próprias modificações feitas pela sociedade em seus estatutos. Embora não tenha sido possível cotejar o parecer com os estatutos e as emendas apresentadas pela associação, pois estes últimos registros não foram localizados, importa destacar que a preocupação dos conselheiros era garantir que a reforma estatutária não alterasse o fim último da associação, qual seja, “prover as necessidades dos operários em suas moléstias e inabilitações”. A decisão pelo indeferimento baseou-se na ausência de atas comprovando a deliberação da “maioria absoluta dos sócios” pela mudança estatutária e balanços detalhando a situação financeira da entidade. Provavelmente, a diretoria não os encaminhou, pois não constam no processo aberto pelo pedido de consulta acima descrito. Em face disso, os integrantes da diretoria da SBACN que assinaram a petição de agosto de 1872 redigiram (outro) extenso pedido e o remeteram aos conselheiros da Seção Império em março de 1873. O objetivo era tão somente atender às recomendações anteriores, visando, assim, conquistar “a Imperial Sanção” da reforma do estatuto. Alegavam, entre outras coisas, que a decisão da assembleia geral fora “unânime” e seus atos tinham sido “anunciados pelos jornais públicos”, conforme rezava o artigo segundo da “lei dos entraves”, que impôs às mutuais e outras sociedades em atuação nos quadros do Império a publicação de suas reuniões, serviços e outras atividades nos principais jornais em circulação.<sup>66</sup>

A reforma, segundo argumentava a diretoria, era “muito justificável” em função do “diminuto número de sócios que se admitem”, cujo critério estava condicionado à idade, à “perfeita” saúde e ao fato de ser “*preciso nascer livre e pertencer somente às artes anexas à construção naval e máquinas*” para ingressar na SBACN. Além do mais, acrescentavam: “verá [o Conselho de Estado] que a sociedade se compõe no seu total de 300 a 400 sócios quites, e alguns destes embarcados em Navios de Guerra e Mercante”.<sup>67</sup> A diretoria considerava a condição jurídica e profissional como fatores a limitar o número de sócios. Embora tenha ressaltado a existência de quantidade considerável de membros quites com suas obrigações financeiras, muitos deles poderiam encontrar-se fora dos limites da Corte. O

---

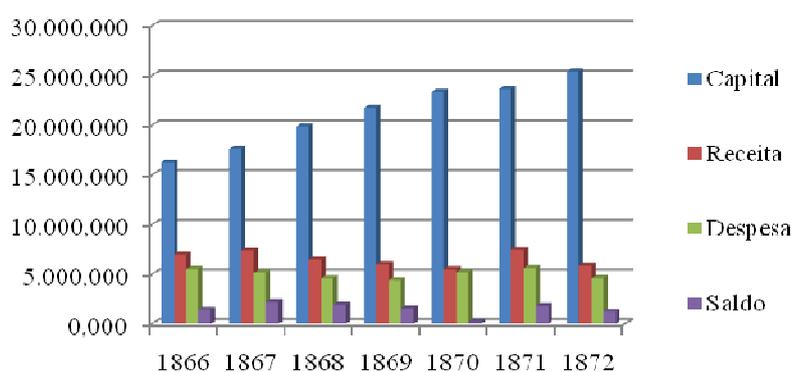
<sup>66</sup> Ronaldo P. de Jesus, “História e Historiografia do fenômeno associativo no Brasil monárquico”, in Carla Maria Carvalho de Almeida e Mônica Ribeiro de Oliveira (orgs.), *Nomes e números: alternativas metodológicas para a história econômica e social*, Juiz de Fora: EdUFJF, 2006, pp. 285-286.

<sup>67</sup> Resposta da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval à Seção Império do Conselho de Estado, em 20 de março de 1873. Caixa 551, Pacotilha 2, Envelope 2, Documento 23, CE, AN.

argumento servia, portanto, para justificar a exigência dos conselheiros em seu parecer de haver a necessidade de documentar a aprovação da reforma estatutária pela maioria dos sócios. Afinal, o trabalho embarcado poderia afastar os sócios do dia a dia da sociedade por longos períodos, motivo pelo qual o estatuto em vigor exigia a presença de apenas 40 sócios, o equivalente a um décimo do total de membros, para formar maioria necessária à composição da assembleia geral “para tratar dos [...] interesses” da entidade. Por fim, o documento agradecia o “interesse” do governo imperial em ver esclarecidos os “negócios” de uma “sociedade de artistas”, cuja finalidade básica é a “beneficência que leva a seu companheiro de trabalho no leito de dor, e a sua viúva e filhos” e que, portanto, a “reforma de seus estatutos é para firmar a boa ideia dos Artistas Mecânicos e engrandecer a nossa sociedade”.<sup>68</sup>

Com relação à saúde financeira da SBACN, seus diretores alegavam que as comissões de finanças eleitas desde o final dos anos 1860 vinham explicitando a necessidade de ampliar suas finalidades e seu quadro de sócios. O balanço geral das finanças junto ao novo pedido da diretoria indicava que a reforma estatutária desejada não só resultava de “aturado estudo e prática administrativa”, como representava a “vontade e soberania” da associação e traria “a paz, [a] união e a prosperidade de nossa pia instituição”,<sup>69</sup> destacavam. O gráfico abaixo demonstra o movimento de capital, receita, despesa e saldo acumulados pela sociedade entre 1866 e 1872:

**Gráfico I\***  
Sinopse do movimento de receita e despesa (1866-1872)



**Fonte:** Resumo geral dos balancetes de receita e despesa contraídas entre maio de 1866 e janeiro de 1873. Caixa 551, Pacotilha 2, Envelope 2, Documento 23, CE, AN.

<sup>68</sup> Idem.

<sup>69</sup> Idem. Sublinhado no original.

Conforme indicado no gráfico, as quantias relacionadas ao capital nunca estiveram abaixo dos 15 contos, mantendo-se em constante progresso até 1870-1871, quando houve certa estagnação, antes de apresentarem pequena elevação no ano seguinte. As despesas oscilaram entre 4 e 5 contos e nunca ultrapassaram as quantias referentes às receitas acumuladas, evidenciando saldos positivos com leves variações em todos os anos. Porém, em 1870, receita e despesa apresentaram um comportamento quase equivalente, destoando dos anos anteriores nos quais se percebe uma relativa superioridade das receitas em relação às despesas. O mesmo verificou-se no valor relativo ao saldo de 1870, que alcançou apenas 261 mil e 800 réis, contrastando, portanto, com as demais cifras, sempre superiores a 1 conto. De acordo com os números é possível supor ter havido, no intervalo demarcado pelo balancete, alguma prosperidade e equilíbrio financeiro.

Se, por um lado, é penosa a tarefa de demonstrar quais as diversas circunstâncias que produziram o movimento financeiro indicado no gráfico I, é inteiramente possível dimensionar as fontes de se onde extraía a receita e com as quais despesas tinha-se que arcar. Antonio Soares Abrantes, tesoureiro e membro da comissão de finanças da sociedade dos artistas da construção naval, detalhou as operações da sociedade para os anos 1871 e 1872. Eles permitem descobrir que receita e despesa iam além do que costumeiramente era oferecido nos estatutos.

**Tabela IV**  
Receita da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval  
(Ano social: Maio/1871 a Abril/1872)

Receita por item	Valores por item	Total
23 apólices da dívida pública	23:000\$000	a 1:000\$000
Em bens móveis	280\$000	
Em dinheiro corrente	337\$430	
Juros das apólices	1:380\$000	
Donativos de diversos sócios	163\$000	
Jóias de 4 sócios contribuintes	100\$000	
Jóias de 13 sócios contribuintes	260\$000	
Jóias de 13 sócios contribuintes	195\$000	
Jóias de 55 sócios contribuintes	550\$000	<b>1:105\$000</b>
Remissão de 1 sócio	120\$000	
Remissão de 6 sócios	138\$000	<b>158\$000</b>
Reentrada de 32 sócios a 5\$	160\$000	
Reentrada de 7 sócios a 10\$	70\$000	<b>230\$000</b>
Diplomas de 135 sócios	135\$000	
Diplomas coloridos a 9 sócios	25\$000	<b>160\$000</b>
Mensalidades recebidas	4:157\$000	<b>4:157\$000</b>
<b>Total geral</b>	<b>31:070\$430</b>	

Fonte: Caixa 551, Pacotilha 2, Envelope 2, Documento 23, CE, AN.

Observam-se algumas das estratégias adotadas pela SBACN para obter receita. Os dados da tabela IV referente ao ano social 1871-1872 demonstra que as apólices da dívida pública representavam 74% do montante de 31 contos, 70 mil e 430 réis, revelando-se o principal mecanismo para gerar receita. Somente os juros da aplicação em apólices renderam à sociedade 1 conto e 380 mil réis, quantia inferior apenas às contribuições mensais dos sócios. Provavelmente, os ganhos auferidos com juros retornariam ao caixa da associação para custear despesas com o pagamento de auxílios aos sócios, reparos na sede da entidade, aquisição de materiais diversos, etc. O excedente acumulado durante o ano social era aplicado na compra de apólices em nome da sociedade. Entre as demais fontes de renda, as contribuições dos associados ocupam lugar secundário em relação ao lucro obtido com as apólices, porém não menos importante. A soma das jóias de entrada acumuladas era da ordem de 1 conto e 105 mil réis, enquanto as mensalidades alcançaram 4 contos e 157 mil réis, algo em torno de 13% da receita total. Somando-se os valores dispensados na compra de diplomas, no pagamento de jóias, mensalidades, além da doação de itens diversos tem-se 6 contos e 73 mil réis, demarcando 20% do montante dos rendimentos. Quanto às despesas contraídas no mesmo período nota-se que elas atingiram a marca de 5 contos, 632 mil e 840 réis, valor correspondente a 16% da somatória de todos os itens da receita. De acordo com os dados arrolados na tabela V, tal quantia havia sido empregada em diversas frentes. Do fornecimento de auxílios pecuniários a enfermos, inválidos, viúvas, órfãos ao custeio com funerais de sócios até gastos com a produção de diplomas de associado, aluguel de salas para reuniões e outros itens menores. Em sua diversidade, o quadro das despesas diz respeito a tarefas burocráticas e rituais que faziam parte da vida administrativa e social da entidade.

**Tabela V**  
Despesa da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval  
(Ano social: Maio/1871 a Abril/1872)

<b>Despesa por item</b>	<b>Valores por item</b>
Beneficências a sócios enfermos	2:147\$080
Pensões a sócios inválidos, viúvas e órfãos	2:040\$000
Funerais a 5 sócios falecidos	190\$000
Aluguel das salas das sessões	240\$000
Anuências diversas	68\$920
Selo de procuração, colorir diplomas, tinta, pena e mais despesas	10\$480
Diplomas e pedras para os mesmos	360\$000
Impressão de recibos e estatutos	90\$000
Restituído ao sócio Eugênio Gomensoro(?)	5\$000
Porcentagem ao cobrador	390\$000
Despendido na compra de mobília para a sala de sessões	248\$000
	<b>5:880\$480</b>
A deduzir na compra da mobília	248\$000
	<b>5:632\$840</b>
<hr/>	
<b>Saldo a favor</b>	
Em 23 apólices	23:000\$000
Em bens móveis	528\$000
Em dinheiro corrente	1:909\$950

**Fonte:** Caixa 551, Pacotilha 2, Envelope 2, Documento 23, CE, AN.

Em 1857, o ministro da Marinha, José Antonio Saraiva, expediu aviso ao inspetor do arsenal, Joaquim Raimundo De Lamare, afirmando o reconhecimento do governo imperial em não impor “objeção alguma à vontade dos Artistas” do arsenal de Marinha da Corte em organizar sua mutual.<sup>70</sup> Seu primeiro estatuto foi redigido em 1858, mas foi localizado apenas a versão manuscrita dos estatutos aprovados em assembleia geral realizada em 25 de novembro de 1860. Na ocasião, os sócios da entidade buscaram adequá-la “lei dos entraves” então sancionada com a finalidade de fixar regras à organização de sociedades civis e mercantis no Império. No dia 17 daquele mês, Bento José Ribeiro, Antonio Francisco Novaes e Jorge Gomes dos Passos Perdigão, respectivamente, vice-presidente, primeiro e segundo secretários, encaminharam petição ao ministro da Marinha solicitando, “para bem de seus direitos”, que à sociedade fosse repassada a “cópia do aviso de 30 de julho de 1857”, expedido pelo ministro Saraiva. Em seguida, os sócios apressaram-se em organizar uma assembleia geral para discutir e deliberar sobre as medidas que tomariam para requerer autorização a fim de manter a sociedade em funcionamento. O vice-presidente conduziu os

<sup>70</sup> Ofício do Ministério da Marinha anexo aos estatutos de 1860. Caixa 526, Pacotilha 2, Envelope 1, Documento 20, CE, AN.

trabalhos da sessão, que reuniu 88 sócios no “Salão do Largo de São Domingos, nº 237, pelas 10 horas da manhã”. O fim da assembleia, “convocada extraordinariamente”, resumia-se “em aprovar algumas alterações que a administração” havia feito nos estatutos, e decidir se os sócios “quer[iam] ou não solicitar ao Governo Imperial a sua aprovação, segundo o Decreto 2.686”. Após emissão dos “votos” dos participantes da assembleia geral, a associação decidiu, por “unanimidade”, pelo envio de petição visando conquistar a “graça” do beneplácito imperial:

[A] Administração da Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha da Corte vem hoje em nome da mesma depositar nas mãos de V. Ex.<sup>a</sup> os seus estatutos, a fim de que V. Ex.<sup>a</sup> os fazendo chegar aos *calços de graus* de V. M. I. possamos merecer do seu *magnânimo Coração* como *Pai dos artistas desvalidos* a sua aprovação, e esta sociedade não tendo por si senão a boa vontade dos seus sócios, [...] espera encontrar na pessoa de V. Ex.<sup>a</sup> o amparo a seus sócios no leito [d]a dor, [d]a viuvez e [d]a orfandade.  
Rio de Janeiro, 13 de dezembro de 1860.<sup>71</sup>

Em meados dos anos 1860, a sociedade havia acumulado receitas oriundas das contribuições de seus associados e de outras fontes, e os gastos dispensados em seus primeiros tempos de atuação. Os dados indicados nas tabelas abaixo permitem observar os itens e seus respectivos valores.

**Tabela VI**  
Balço demonstrativo das receitas (01/03/1863 a 29/02/1864)

Itens	Valores
16 apólices da dívida pública	16:000\$000
Dinheiro da Casa Gomes & Filho	
Dinheiro em poder do tesoureiro	362\$561
Dinheiro de joias, diplomas e mensalidades	4:171\$000
Benefício dado no circo da guarda velha	1:062\$920
Juros da mesma quantia	15\$000
Produto líquido do benefício dado no Teatro Ginásio	62\$540
Juros de 16 apólices no 1º semestre e de 17 apólices no 2º semestre	990\$000
Dinheiro descontado nas pensões das viúvas	98\$000
Juros de dinheiro depositado na Casa Bancária Gomes & Filho	53\$560

**Fonte:** Balço demonstrativo da receita e despesa da Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha da Corte. Biblioteca Nacional, Coleção Rio de Janeiro, II-35,5,14.

<sup>71</sup> Pedido de consulta aos estatutos, 13 de dezembro de 1860. Caixa 526, Pacotilha 2, Envelope 1, Documento 20, CE, AN. Grifo meu.

**Tabela VII**  
**Balanço demonstrativo das despesas (01/03/1863 a 29/02/1864)**

<b>Itens</b>	<b>Valores</b>
Aluguéis/Casa/Sessões de trabalho	210\$000
Anúncios no Jornal Mercantil	50\$980
76 Beneficências de sócios enfermos	3:883\$779
13 Pensionistas	1:671\$600
Funeral de 5 sócios	245\$000
Impressão de mil relatórios e mil recibos	62\$000
Compra de uma apólice da dívida pública	891\$900
Outras resmas de papel com o título da Sociedade	20\$000
Gratificação ao porteiro do Teatro Lírico por ocasião da Assembleia Geral	5\$000
10% cobrados da Sociedade	124\$500
Expediente da Sociedade	10\$920

Fonte: idem.

Em suma, os dados permitem destacar que tanto a SBAAM quanto a SBACN possuíam despesas que iam além do pagamento dos socorros oferecidos em seus estatutos. O movimento das finanças das duas entidades explicita um capital oriundo de várias fontes de arrecadação empregado no custeio de atividades diversas. Por outro lado, é possível conjecturar que ambas as sociedades obtiveram saldos positivos por terem mobilizado diversos recursos e estratégias para angariar fundos e custear os serviços que pretendiam oferecer. Embora a compra de apólices da dívida pública e os juros dessa aplicação tenham resultado em ganhos maiores não se pode negligenciar a importância e o peso das contribuições dos associados na compra de diplomas e no pagamento de mensalidades, remissões anuais e jóias de entrada.

\*\*\*

Ao voltar-se para as práticas de ajuda mútua, este capítulo buscou contribuir com os estudos sobre mutualismo e a experiência de organização das classes subalternas. Das fronteiras de investigação abertas pela produção recente há uma problemática frequentemente mencionada, mas relativamente pouco investigada. Trata-se de saber o peso das mutuais entre trabalhadores ligados a ramos produtivos específicos. Tal esforço demandaria, entre outras coisas, aprofundar a investigação em torno dos nexos entre os modos de organização do trabalho em determinado setor e as estratégias coletivas mobilizadas por seus trabalhadores em busca de proteção social. Se hoje podemos levantar questões relacionadas à abrangência

social e geográfica do mutualismo entre trabalhadores em diferentes momentos dos séculos XIX e XX (resultado dos avanços obtidos por estudos fartamente documentados e preocupados em aprofundar o diálogo com a crítica historiográfica), talvez também seja possível mobilizar esse acúmulo de conhecimento para investir na frente de análise ora enunciada. A atenção à questão e ao deslocamento do enfoque que naturalmente suscita abre possibilidades para fazer avançar a discussão em torno de questões cruciais para o campo da história do trabalho, a saber, as clivagens de raça, classe, étnicas e de gênero e os modos como foram operadas pelas classes subalternas e confrontadas com mecanismos ideológicos e culturais de dominação social.

Voltando ao mote do argumento a fim de amarrar o encerramento deste capítulo, observamos que as entidades analisadas constituíam parte do movimento associativo emergente na cidade do Rio de Janeiro durante o Império e as duas décadas iniciais da Primeira República. Em particular, a atenção à proposta de montepio e à atuação da Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha e da Sociedade Beneficente dos Artistas da Construção Naval (algumas das várias entidades ligadas ao setor da construção naval, particularmente ao arsenal) permitiu entrever não só a linguagem constitutiva de seus modos de organização, como evidências de um processo histórico mais amplo: a força da tradição associativa de setores das classes trabalhadoras e sua capacidade de associar-se em torno de projetos e interesses comuns, muito além do que comumente supunha certa tradição historiográfica.

## Considerações finais

---

Ao colocar o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro no centro da discussão, procurei combinar pesquisa empírica e reflexão teórico-metodológica na tentativa de compreender as particularidades da formação do principal estabelecimento de reparo, fabrico e manutenção de embarcações da Armada Nacional na segunda metade do século XIX. Nesse sentido, em cada capítulo o arsenal é situado nos quadros da sociedade escravista brasileira, sem perder de vista as mudanças ocorridas no âmbito da produção naval, bem como as características do trabalho e da experiência operária em estaleiros de construção naval.

A partir dessa preocupação mais geral, busquei aproximar política, trabalho e formas de solidariedade operária, compreendendo-os como eixos que conformam a premissa básica deste estudo, por meio da qual se procura estabelecer e alinhar um conjunto de problemáticas que, ao elucidarem elementos da dinâmica mais ampla dos mundos do trabalho no contexto do escravismo, trazem alguma contribuição ao campo da história do trabalho no Brasil.

Juntando os fios dos argumentos, observamos, em primeiro lugar, que os arsenais, em especial o da Corte, ganharam certa relevância nos quadros da política naval brasileira. A partir da metade do século XIX, no momento de afirmação do Estado nacional, os arsenais eram vistos pelos agentes da administração naval como espaços fundamentais para suprir as demandas da esquadra e, por conseguinte, para fortalecer o poder marítimo brasileiro. As tentativas de organizar a dinâmica laboral e administrativa dos arsenais resultaram na formulação de uma política de trabalho que, sob as bases de três regulamentos decretados em

1860, 1874 e 1890, ordenou a disposição dos arranjos de trabalho em torno daquilo que caracterizava a atividade produtiva de estaleiros militares: o navio de guerra. Na prática, essa política de trabalho evidenciou outras facetas, afinal, ela também visava garantir a ordem das relações sociais nas oficinas por meio do controle da força de trabalho.

Ao deslocar o enfoque analítico, isto é, ao tentar descobrir quem eram os trabalhadores do arsenal do Rio, constatamos que a mão de obra utilizada em suas atividades era bastante diversificada, haja vista as clivagens sócio-profissionais e de liberdade jurídica que a caracterizavam. Na metade do século XIX, por exemplo, havia escravos da nação, africanos livres, cativos e operários livres, nacionais e estrangeiros em várias oficinas mecânicas e artesanais e em outros locais de trabalho ligados ao complexo naval, tanto em sua porção continental, como na ilha das Cobras. Além disso, a força de trabalho do arsenal da capital era numericamente expressiva e sua organização nos arranjos produtivos seguia uma hierarquia bastante verticalizada, que definia não apenas o grau de especialização do trabalho em cada oficina, como também os ganhos salariais.

A problemática da mão de obra extrapolava as tentativas que sobre ela se voltaram no sentido de ordená-la segundo critérios sócio-profissionais, e mesmo os mecanismos disciplinares que orientavam inspetores, diretores e guardas a controlar o comportamento operário nas oficinas. Em outras palavras, nos meandros da política naval, o aprimoramento do trabalho e da configuração do espaço social da produção também envolvia o esforço em aproximar o ensino profissional e de primeiras letras da realidade dos arsenais. A Companhia de Aprendizes Artífices do arsenal da Corte, como suas congêneres instaladas nos arsenais das províncias, era parte de uma política estatal centrada no aperfeiçoamento da mão de obra. Tal estratégia era tanto uma forma de responder às transformações relacionadas à feitura do produto-navio e à especialização do trabalho no setor, como uma tentativa de transformar menores pobres em operários manuais especializados e garanti-los como força de trabalho permanente para os arsenais. A maioria da população pobre da Corte enxergava na companhia do arsenal uma possibilidade para garantir a ascensão social de seus filhos, sobrinhos, netos e afilhados por meio do aprendizado de um ofício.

Por outro lado, as tentativas de aperfeiçoar o trabalho por meio da instrução e organizar o espaço de trabalho através do controle da força de trabalho, conviviam com uma série de inseguranças que os trabalhadores enfrentavam no trabalho das oficinas e na vida diária. Em particular, acidentes no local de trabalho, doenças e idade avançada eram algumas das circunstâncias que acometiam os operários do arsenal. Para tanto, várias categorias reclamaram licenças, gratificação extra, vencimentos e pensões como estratégia para minorar

os efeitos dessas eventualidades, tensionando os mecanismos de proteção social que constituíam parte da política de trabalho materializada nos regulamentos dos arsenais navais. Conscientes dos direitos que lhes foram disponibilizados, os trabalhadores das oficinas não hesitaram em reivindicar as formas de amparo que consideravam justas, a despeito da letra dos regulamentos.

Mas a luta por mecanismos de proteção social não se restringia às demandas reclamadas ao Conselho Naval por meio da escrita de petições. O operariado do arsenal lançou mão de outras estratégias de sobrevivência, utilizando-se da ligação que tinham com o estabelecimento naval para construir a legitimidade política de suas entidades. O significativo número de mutuais organizadas por trabalhadores do arsenal e da construção naval, em comparação com outros setores, e a longevidade de parte dessas instituições evidenciam o fortalecimento dos elos de solidariedade horizontal entre esses sujeitos nas décadas que se seguiram ao desmonte do regime monárquico escravista e à instauração da ordem republicana.

Ao compreender a formação do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX, procurei destacar que esse processo foi bastante dinâmico, que envolveu uma série de experiências de trabalho e de agentes sociais dentro de um espaço ligado a um ramo produtivo específico, sob a administração do poder estatal, que, ao fim e ao cabo, evidencia a complexidade dos mundos do trabalho no contexto da sociedade escravista brasileira e suscita algumas questões para o campo da história do trabalho.

## Fontes e bibliografia

---

### Fontes manuscritas

#### 1. Arquivo Nacional (RJ)

##### 1.1. Série Marinha (Fundo) / Sub-Série Ministro-Secretaria de Estado (Código XM)

###### Arsenais / Corte (1850)

Maço XM 728

- Plano para a criação de uma Escola de Architectura e Engenharia Naval no Arsenal de Marinha da Côrte, 1854.
- Relação de Africanos livres, Escravos e Escravas da Nação existentes no Arsenal de Marinha da Corte no ano civil de 1854, com declaração dos lugares em que se empregam e alterações que tiveram.

Maço XM 807

- Regimento do Montepio dos Operários do Arsenal de Marinha da Corte.

###### Arsenais / Corte (1860)

Maço XM 366

- Parte do estado actual da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices do Arsenal de Marinha da Côrte em 3 de Abril de 1865, 1 de Maio de 1865 e 1 de Junho de 1865.
- Parte do estado actual da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices do Arsenal de Marinha da Côrte, 1 de Abril de 1865.

- Petição a rogo de Severo João de Santa Barbara por Luiz Paulino de Gouvêa ao Diretor de Construções Navais Napoleão João Baptista Level em 12 de maio de 1865.
- Petição de Eustaquio Manoel José Porto ao Diretor de Construções Navais Napoleão João Baptista Level em 12 de maio de 1865.
- Petição de Delfim José de Oliveira Coutinho ao Diretor de Construções Navais João Candido Brasil em 01 de maio de 1882.

#### Maço XM 378

- Relatório da Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte, 26 de janeiro de 1866.
- Relatório encaminhado pela Secretaria da Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte em 26 de janeiro de 1866 ao Ilmo Exmo Sr. Conselheiro Francisco de Paula da Silveira Lobo, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Presidente do Conselho Naval.
- Relação dos Escravos da Nação que se acham empregados nestes diferentes serviços no mês de abril do corrente.
- Ofício do inspetor ao Conselheiro Francisco de Paula da Silveira Lobo, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 31 de março de 1866.

#### Maço XM 644

- Relação nominal dos Escravos da Nação ao serviço da barcaça *Viamão*, e mais lugares, no mês de dezembro de 1867.

### **Arsenais / Corte (1870-1880)**

#### Maço XM 308

- (Cópia) Termo do contrato effectuado com Carlos Francisco da Silveira Moreaux, lavrado a fl. 62 do Livro 1º de termos.
- Petição de Antonio de Teixeira de Carvalho ao Diretor de Máquinas em 01 de abril de 1876.
- Atestado médico emitido por José Henrique de Medeiros sobre Antonio de Teixeira Carvalho.
- Ofício do Inspetor ao Conselheiro, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 30 de março de 1876.
- Conselho Naval. Consulta nº 3093 em 07 de julho de 1876.
- Petição de Antonio Teixeira de Carvalho ao Conselheiro e Ministro da Marinha em 07 de julho de 1876.

- Ofício do Inspetor do 2º Distrito da Freguesia de Santana.

Maço XM 387

- Petição escrita a rogo de Joaquim José França por José da Silva Leite ao Diretor de Máquinas em 05 de agosto de 1882.

- Conselho Naval. Consulta nº 4636 em 12 de setembro de 1882.

- Petição escrita a rogo de Joaquim José França por Antonio de Sá Freire em 25 de setembro de 1882.

- Conselho Naval. Consulta nº 4731 em 19 de dezembro de 1882.

- Ofício do Inspetor José Antonio de Siqueira ao Conselheiro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 29 de março de 1873.

- Ofício do Inspetor José Antonio de Siqueira ao Conselheiro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 29 de março de 1873.

- Relação dos operários e mais aprendizes mortos e feridos por ocasião do desastre ocorrido no dia 27 do corrente mês, pela volta do meio dia.

- Conselho Naval. Consulta em 03 de agosto de 1877.

- Petição de Pedro José da Costa ao Diretor de Construções Navais João Candido Brasil em 15 de junho de 1877.

- Conselho Naval. Consulta em 03 de agosto de 1877.

- Petição de Antonio Martins Azara ao Diretor de Construções Navais João Candido Brasil em 15 de novembro de 1882.

- Petição de Delfim José de Oliveira Coutinho ao Diretor de Construções Navais João Candido Brasil em 18 de outubro de 1882.

- Petição de Delfim José de Oliveira Coutinho ao Diretor de Construções Navais João Candido Brasil em 01 de maio de 1882.

- Inspeção de saúde feita no operário das oficinas do Arsenal de Marinha Corte em 25 de maio de 1882.

- Conselho Naval. Consulta nº 4568 em 23 de junho de 1882.

- Ofício do Inspetor Victorio José Barboza Lomba ao Conselheiro Bento Francisco de Paula Souza, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 04 de maio de 1882.

- Relação dos operários e mais aprendizes mortos e feridos por ocasião do desastre ocorrido no dia 27 do corrente mês, pela volta do meio dia, anexa ao Ofício da Secretaria da Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte em 29 de março de 1873.

#### Maço XM 608

- Inspeção de Saúde feita por Ordem Superior no dia 1 de março de 1883 operário abaixo declarado Manoel José Bottas.
- Conselho Naval. Consulta nº 4356 em 04 de maio de 1883.
- Petição de Manoel José Bottas ao Conselheiro, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 09 de agosto de 1883.

#### Maço XM 698

- Mapa demonstrativo do pessoal artístico e de outras dependências empregado no serviço geral do arsenal de marinha da côrte, durante o mez de julho do corrente ano, bem como da importancia total das respectivas ferias e das obras novas e concertos importantes, executados, começados ou concluídos no decurso do mesmo mez e ano, 31 de março de 1880.

#### Maço XM 737

- Mapa demonstrativo do pessoal artístico de 1879.

#### Maço XM 738

- Petição de Ricarda Maria da Costa ao Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte em 27 de fevereiro de 1866.
- Ofício do Chefe de Divisão e Inspetor Jesuino Lamego Costa ao Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha Francisco de Paula da Silveira Lobo em 28 de fevereiro de 1866.

#### Maço XM 775 / Maço XM 820 / Maço XM 836 / XM 616

- Mapas demonstrativos de pessoal artístico – vários anos

#### Maço XM 883

- Mapa demonstrativo do pessoal artístico e de outras dependências empregado no serviço geral do arsenal de marinha da côrte, durante o mez de julho do corrente ano, bem como da importancia total das respectivas ferias e das obras novas e concertos importantes, executados, começados ou concluídos no decurso do mesmo ano, 31 de julho de 1875.
- Ofício da Secretaria da Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte, 12 de agosto de 1875.

## Maço XM 914

- Mappa do estado actual da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices do Arsenal de Marinha da Corte com as alterações havidas desde 1º de Abril de 1877 até 15 de Janeiro de 1878.
- Comando da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices em 15 de Janeiro de 1878.

## Maço XM 1029

- Sinopse de encomendas feitas pelo governo imperial ao estaleiro John Maylor & CIA em 31/12/1868.

**Arsenais/Generalidades (Sem especificação de data)**

## Maço XM 451

- Relatorio da Inspeção do Arsenal de Marinha de Pernambuco de 10 de Janeiro de 1873.

## Maço XM 785

- Parte do Estado Actual da Segunda Companhia de Aprendizes Artífices dos Arsenaes de Marinha, 1º de Janeiro de 1872.
- Relatorio da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices, Rio de Janeiro 11 de Janeiro de 1872.
- Relação das obras apresentadas pelos Artífices adidos aprendizes na exposição de 08 de setembro de 1871.
- Mappa do estado actual da 1ª Companhia de Aprendizes Artífices do Arsenal de Marinha da Corte com as alterações ocorridas durante o anno de 1871.
- Relatorio da Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte pertencente ao anno de 1871.
- Relação dos alumnos da aula de 1ª letras dos aprendizes internos do Arsenal de Marinha. Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 1871.
- Mappa demonstrativo do aproveitamento que tiverão na aula de 1ª letras durante o corrente anno os aprendizes artífices da 2ª Companhia d'este Arsenal. 31 de dezembro de 1871.
- Mappa demonstrativo do aproveitamento que tiverão durante o anno corrente os aprendizes externos da Eschola de 1ª letras d'este Arsenal.

## **1.2. Sub-Série Inspeção do Arsenal da Corte (Código VM)**

### Maço VM 256

- Relação dos Aprendizes operarios do Arsenal de Marinha da Côrte que se achão na Fragata Principe Imperial para serem escolhidos na organização na Companhia de menores do mesmo Arsenal.

### Maço VM 175 (1875-1878): Requerimentos

- Petição de Manoel Oliveira Costa ao Chefe de Esquadra e Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte em 26 de janeiro de 1876.
- Petição do bacharel José Maria da Silva Velho em 10 de setembro de 1877.
- Petição a rogo de Virgínia de Macedo por Luis Carlos Ferreira ao Chefe de Divisão e Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte em 15 de março de 1877.
- Petição de Maria Carolina Pereira Bastos ao Chefe de Divisão e Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte em 11 de abril de 1877.
- Petição a rogo de Maria Gertrudes de Sampaio por Adelia Carolina Ferreira Rocha ao Chefe de Divisão e Inspetor do Arsenal de Marinha em [ilegível] de novembro de 1877.

## **1.3. Sub-Série Contadoria, Assentamentos, Oficiais (Código IM)**

### Maço IM 2075

- Livro de Ponto dos Carapinas do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (1878 a 1879), Volume VIII.

### Maço IM 2079

- Livro de Ponto dos Operários que trabalharam na oficina de calafates durante o mês de Janeiro de 1879.
- Livro de Ponto dos operários que trabalharam na officina de Calafates durante o mês de maio de 1880.

### Maço IM 727

- Livro 4º dos Operários do Arsenal de Marinha e outros.

### Maço IM 2070

- Livro de Ponto – Carapinas do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, 1879 a 1880.

Maço IM 2084

- Livro de Ponto dos operários que trabalharam na oficina de Espingardeiros e Coronheiros, 1889-1890.

Maço IM 1387

- Livro de Ponto dos operários que trabalharam nas oficinas do Arsenal de Marinha de Pernambuco, 1894-1897 [Volume encadernado com 399 folhas contendo informações sobre o ponto de operários em várias oficinas].

Maço XM 229

- Petição de Luiz Carlos Ribeiro ao Diretor de Construções Navais João Napoleão Baptista Level em 29 de dezembro de 1868.
- Ofício do Inspetor Jesuino Lamego Costa ao Conselheiro Barão de Cotegipe, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 21 de janeiro de 1869.

Maço IM 1387 (1894-1897)

- Livro de Ponto dos operários que trabalharam na oficina de fundição durante o mês de abril de 1894.

## **2. Fundo Conselho de Estado**

### **Seção dos Negócios do Império – GIF1-1R-SDE / Seção de Guarda CODES**

Caixa 554, Pacotilha 1, Envelope 3, Documento 11

- Estatuto da Sociedade Auxiliadora dos Artistas Alfaiates de 26 de junho de 1876.

Caixa 552, Pacotilha 2, Envelope 1, Documento 12.

Caixa 553, Pacotilha 1, Envelope 2, Documento 11.

Caixa 531, Pacotilha 2, Envelope 2, Documento 23.

Caixa 611, Pacote 1, Envelope 3, Documento 22.

- Ata da Sessão da Assembleia Geral Extraordinária da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval em 13 de outubro de 1879.

Caixa 526, Pacote 2, Envelope 1, Documento 20.

- Cópia dos Estatutos da Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha da Corte.

- Ofício do Ministério da Marinha anexo aos estatutos de 1860.

- Pedido de consulta aos estatutos, 13 de dezembro de 1860.

Caixa 551, Pacotilha 2, Envelope 2, Documento 23.

- Atas das Assembleias Gerais realizadas entre 1870 e 1872.

- Resumo geral dos balancetes de receita e despesa contraídas entre maio de 1866 e janeiro de 1873.

- Relação das receitas da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval (Ano social: Maio/1871 a Abril/1872).

- Relação das despesas da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval (Ano social: Maio/1871 a Abril/1872)

Caixa 554, Pacotilha 1, Envelope 1, Documento 23.

- Parecer da Seção Império do Conselho de Estado sobre a reforma do estatuto da Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval, 11 de julho de 1873.

### **3. Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM)**

#### **Arquivo da Marinha (AM)**

##### **Divisão de Documentos Escritos (DDE)**

Livro nº. 9432: Ofícios da Diretoria de Construções Navais.

Livro nº. 9445: Ofícios da Diretoria de Construções Navais.

Livro nº 9438: Ofícios da Diretoria de Construções Navais.

Livro nº. 9431: Ofícios da Diretoria de Construções Navais.

### **4. Biblioteca Nacional (RJ)**

#### **Divisão de Manuscritos / Coleção Rio de Janeiro**

II – 35, 5,14

- Balanço demonstrativo da receita e despesa da Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha.

## 5. Cambridge University Library

### Department of Manuscripts and University Archives

Vickers Ltd: Records (GBR/001/MS Vickers Doc 811)

PERRET, J. R. “Some Notes on Warships designed and built by Sir W G Armstrong, Whitworth & Co Ltd, 1867-1914 – Read at the Summer Meeting of the Institution of Naval Architects, The North East Coast Institution of Engineers and Shipbuilders, and the Institution of Engineers and Shipbuilders of Scotland”, Newcastle-upon-Tyne: Richard Mayne, printer, 1914, pp. 24-25.

## Fontes impressas

### 1. Documentos oficiais

#### 1.1. Relatórios do Ministério da Marinha

*Relatorio da Repartição dos Negocios da Marinha, apresentado à Assembléa Geral Legislativa, na 2ª Sessão da 5ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario d’Estado Joaquim José Rodrigues Torres.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1843 (1842).

*Relatorio da Repartição dos Negocios da Marinha, apresentado à Assembléa Geral Legislativa, na 1ª Sessão da 6ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario d’Estado Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti d’Albuquerque,* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1845 (1844-2).

*Relatorio da Repartição dos Negocios da Marinha da Marinha apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 3ª Sessão da 6ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario d’Estado Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti d’Albuquerque,* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1846 (1845-2).

*Relatorio da Repartição dos Negocios da Marinha apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 1ª Sessão da 8ª Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretario d’Estado Manuel Vieira Tosta,* Rio de Janeiro: Typ. Americana de I. P. da Costa, 1849 (1848).

*Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 3ª Sessão da 8ª Legislatura pelo Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios da Marinha Manoel Vieira Tosta,* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1851 (1850-2).

*Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Primeira Sessão da Nova Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Zacarias de Goes e Vasconcellos.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852 (1851).

*Relatorio Apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Decima Legislatura pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha José Antonio Saraiva, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1858 (1857).*

*Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 4ª Sessão da 10ª Legislatura, pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha Francisco Xavier Paes Barreto, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1860 (1859).*

*Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Decima Primeira Legislatura pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha Joaquim José Ignacio, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1862, (1861).*

*Relatório do anno de 1883 apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 4ª Sessão da 18ª Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Marinha Antonio de Almeida Oliveira. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1884.*

*Relatorio do anno de 1884 apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 1ª Sessão da 19ª Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Marinha Luiz Fillipe de Souza Leão. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885.*

## **1.2. Consultas do Conselho de Estado, Seção Marinha e Guerra**

*Consultas do Conselho d'Estado sobre os Negocios concernentes ao Ministerio da Marinha Colligidas e Anotadas em virtude de Ordem do Governo por Antonio Carlos de Mello Cesar Andrada, volume 1º – Annos de 1842 a 1850. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1868.*

## **1.3. Consultas do Conselho Naval**

*Consultas do Conselho Naval, 1858 a 1859. Consultas do Conselho Naval, desde a sua installação, resumidas as menos importantes e pela integra todas as outras. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1861.*

*Consultas do Conselho Naval. Compreendendo o anno de 1861, resumidas as menos importantes e pela integra todas as outras que teem tido solução. Terceiro Volume. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1861.*

*Consultas do Conselho Naval. Compreendendo o anno de 1864, resumidas as menos importantes e pela integra todas as outras que teem tido solução. Sexto Volume. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1868.*

*Consultas do Conselho Naval. Compreendendo o anno de 1865, resumidas as menos importantes e pela integra todas as outras que teem tido solução. Sétimo Volume. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870.*

#### **1.4. Leis, decretos, avisos**

Aviso de 16 de setembro de 1857 – “Manda organizar provisoriamente uma Companhia de Aprendizizes menores no Arsenal de Marinha da Corte”.

Aviso de 25 de setembro de 1857 – “Manda observar as instruções provisórias, pelas quaes se deve executar o Regulamento, a que se refere o Aviso de 16 do corrente, que organisa uma Companhia de Aprendizizes menores no Arsenal de Marinha da Corte”.

Decreto nº 54 de 26 de outubro de 1840 – “Determinando que as duas Companhias, que restam para o completo do Corpo de Imperiaes Marinheiros, sejam compostas de Operarios das Officinas do Arsenal da Marinha e consideradas nelle destacadas”.

Decreto nº 2.188 de 09 de junho de 1858 – “Crea huma Companhia de Aprendizizes menores em cada um dos Arsenaes de Marinha das Provincias da Bahia e Pernambuco”.

Decreto nº 2.208 de 28 de julho de 1858 – “Manda observar o regulamento, para a execução da lei n. 874, de 23 de agosto de 1856, que crêa na capital do Imperio um Conselho Naval”.

Decreto nº 2.583 de 30 de abril de 1860 – “Reorganiza os Arsenaes de Marinha no Imperio”.

Decreto nº 2.615 de 21 de julho de 1860 – “Manda observar novo Regulamento para as Companhias de Aprendizizes Artifices dos Arsenaes de Marinha da Corte e Provincias da Bahia e Pernambuco”.

Decreto nº 4.820 de 18 de novembro de 1871 – “Eleva em mais de cincoenta praças o numero de Aprendizizes Artifices da Companhia de menores do Arsenal da Côrte”.

Decreto 8.624 de 28 de julho de 1882 .

Lei nº 874 de 23 de agosto de 1856 – “Crêa na capital do Imperio um Conselho Naval”

Lei nº 1.997 de 19 de agosto de 1871 – “Fixa a Força Naval para o anno financeiro de 1872-1873”.

Lei nº 2.940 de 31 de outubro de 1879 – “Fixa e orça a Receita Geral do Imperio para os exercícios 1879-1880 e 1880-1881, e dá outras providencias”.

## 2. Almanagues

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1855.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1855.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1860.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1860.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1865.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1865.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1867.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1868.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1869.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1870.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1871.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1872.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1873.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1874.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1875.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1875.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1876.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1877.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1877.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1875.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1878.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1879.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1880.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1880.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1881.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1882.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1883.

*Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos da Província de São Paulo para o anno de 1870.* Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1885.

### 3. Jornais e Revistas

*A Nação*, Rio de Janeiro, 27 mar. 1873.

*A Patria*, Rio de Janeiro, 29 mar. 1873.

*Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 22 de set. de 1861.

*Diário do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 22 nov. 1861 / 22 de mai. de 1877 / 28 mar. 1873.

*Gazeta de Noticias*, Rio de Janeiro, 29 de outubro de 1875.

*Jornal dos Artistas*, Rio de Janeiro, 8 de dez. de 1862.

*Journal des Économistes. Revue de la Science Économique et de la Statistique*, Paris (edições: Janeiro a Março e Abril a Junho – 1878).

*O Brasil Marítimo*, Rio de Janeiro, 1º de dez. de 1853.

*O Mosquito*, ano 5º, nº 186, 5 abr. 1873.

*Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 1º de mar. de 1851 / 1º de abril de 1851 / 15 de abr. de 1851.

*Revista de Engenharia*, Rio de Janeiro, 14 de jan. de 1882, nº 178 / 28 de jan. de 1888 / 14 mar. 1888, nº 217/14 de set. de 1889.

*The Mechanic's Magazine*, Londres, 11 de jul. de 1857 / 27 de mar. de 1858.

*The Times*, Londres, 16 de ago. de 1866 / 18 de mai. de 1867 / 26 de dez. de 1889.

*Revue Maritime et Coloniale*, Paris, dez. de 1861.

### 4. Dicionários, levantamentos estatísticos, manuais e guias de fontes

ATTLWOOD, Edward. *The Cambridge Manuals of Science and Literature – The Modern Warship*. London: Cambridge University Press, 1913.

ANGRA, Barão de. *Diccionario Marítimo Brasileiro*, organizado por Comissão nomeada pelo Governo Imperial, sendo ministro da Marinha o conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo, Rio de Janeiro: Typographia e Lithographia do Imperial Instituto Artístico, 1877.

BARBOSA, Luiz. *Serviços de Assistência no Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro: Typ. Ao Cruzeiro, 1908.

BERGER, Paulo. *Bibliografia do Rio de Janeiro de viajantes e autores estrangeiros, 1531 a 1900*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1964.

BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883-1902, 7 volumes.

- BLUTEAU, Rafael; SILVA, Antonio de Moraes. *Diccionario da lingua portuguesa* composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro, Tomo Segundo, Lisboa: Na Officina de Simao Thaddeo Ferreira, 1789.
- CARREIRA, Liberato de Castro. *Historia Financeira e Orçamentaria do Imperio do Brazil desde a sua fundação, precedida de alguns apontamentos acerca de sua Independencia*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.
- GALVÃO, Miguel Archanjo. *Relação dos cidadãos que tomaram parte no governo do Brazil no periodo de março de 1808 a 15 de novembro de 1889*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.
- GARDINER, Robert (ed.). *Conway's All The World's Fighting Ships, 1906-1921*. London: Conway Maritime Press, 1985.
- GRAHAM, Richard; VILIELA, Virgínia (ed.). *Brazil in The London Times, 1850-1905: A Guide*. Illinois: The Salalm Bibliographical Series, 1969.
- GUIMARÃES, Joaquim da Silva Mello. *Instituições de Previdencia fundadas no Rio de Janeiro. Apontamentos historicos e dados estatisticos*. Colligidos e coordenados para serem presentes à primeira sessão quinquênal do Congresso Scientifico Internacional das Instituições de Previdencia, efetuada em Paris em Julho de 1878. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883.
- JAVARY, Barão de. *Organisações e Programmas Ministeriaes desde 1822 a 1889*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.
- JONES, Tom B.; WARBURTON, Elizabeth Anne; KINGSLEY, Anne. (ed.). *A Bibliography on South American Economic Affairs. Articles in Nineteenth-Century Periodicals*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1955.
- LEITÃO, Humberto (Com colaboração do Comandante José Vicente Lopes). *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*. 2ª Edição. Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar: Lisboa, 1974.
- MACEDO, Joaquim Manoel de. *Anno Biographico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Typographia e Lithographia do Imperial Instituto Artistico, 1876, 2 volumes.
- PINTO, Luiz Maria da Silva. *Diccionario da lingua brasileira*. Ouro Preto: Typographia de Silva, 1832.
- REIS, Amphilouio. *Dicionário Técnico de Marinha*. Rio de Janeiro: Borsoi, 1974.

RITCHIE, L. A. *The British Shipbuilding Industry – a guide to historical records*. Manchester/Nova York: Manchester University Press, 1992 (Studies in British Business Archives).

SANT'ANNA, Sabrina Marques Tarracho; BOSISIO, Rafael de Almeida Daltro (orgs.). *Inovações tecnológicas e transferências tecnocientíficas: a experiência do Império brasileiro*. Rio de Janeiro: Centro de História e Documentação Diplomática; Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2010.

SILVA, Theotônio Meirelles da. *Apontamentos para a Historia da Marinha de Guerra Brasileira*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1881.

SOUZA, Augusto Fausto de. *A Bahia do Rio de Janeiro, sua historia e descrição de suas riquezas*. Rio de Janeiro: s/d.

## 5. Crônicas, memórias, romances, relatos de viagem

ANDREWS, Christopher C. *Brazil: its condition and prospects*. New York: D. Appleton and Company, 1887.

CAMINHA, Adolfo. *Bom crioulo*. Apresentação e Notas: Salete de Almeida Cara. São Paulo: Ateliê Editorial, 2014.

COARACY, Vivaldo. *Memórias da cidade do Rio de Janeiro*. Vol. 3. 2ª edição. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editôra, 1965 (Coleção Rio 4 Séculos).

DIAS, Arthur. *O problema naval. Condições actuaes da marinha de guerra e seu papel nos destinos do paiz*. Rio de Janeiro: Officina da Estatistica, 1899.

EDMUNDO, Luís. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Brasília: Senado Federal, 2003 (Edições do Senado Federal, vol. 1).

FIGUEIREDO, Affonso Celso de Assis (Visconde de Ouro Preto), *A Marinha d'outr'ora, subsidios para a Historia*. Rio de Janeiro: Livraria Moderna, 1894.

LUCCOCK, John. *Notes on Rio de Janeiro and the Southern parts of Brazil; taken during a residence of ten years in that country, from 1808-1818*. London: Printed for Samuel Leigh, 1820.

MACEDO, Joaquim Manoel de. *Um passeio pela cidade do Rio de Janeiro*. Prefaciada por Astrojildo Pereira. Edição revista e anotada por Gastão Penalva. Brasília: Senado Federal, 2005 (Edições do Senado Federal, vol. 42).

RIO, João do (Paulo Barreto). *A alma encantadora das ruas*. Organização Raúl Antelo. São Paulo: Companhia das Letras, 2008 (Coleção Companhia de Bolso).

## 6. Outros impressos

*A Marinha por Marc Ferrez, 1880-1910*. Editores responsáveis: Cristina Ferrão Monteiro Soares e José Paulo Monteiro Soares. Rio de Janeiro: Editora Index, 1986.

## Fontes cartográficas e iconográficas

### Biblioteca Nacional (RJ)

#### Divisão de Cartografia

ARC. 021,10, 016

LAW, Henry. *Planta n.º 2 mostrando as obras projectadas para a extensão do Arsenal de Marinha, e para o melhoramento do porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Lith de Brito & Braga, 1858.

ARC. 034, 02, 038

*Planta n.º 1 indicando o estado actual do Arsenal de Marinha e do porto do Rio de Janeiro por Henry Law*, 1858. Rio de Janeiro: Ed. Rensburg, 1858.

ARC 2-11-16

FRAGOSO, João. *Mappa arquitetural do Rio de Janeiro* (1874).

#### Divisão de Iconografia

Diploma de Sociedades (acervo não catalogado):

Sociedade Beneficente dos Artistas do Arsenal de Marinha da Corte.

Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval.

Gravura colorida em cromolitografia:

(versão digitalizada: [http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo\\_sophia=33580](http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=33580)).

VOGLER, J. *Panorama da cidade do Rio de Janeiro*. Viena: Instituto Artístico de Leopold Sommer & Cia, 1873.

### Biblioteca Digital do Senado Federal

MASCHEC, E. D. *Planta da cidade do Rio de Janeiro e de uma parte dos subúrbios*, Rio de Janeiro: Laemmert & Cia., 1885. Disponível em <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/242531>

## Bibliografia (Livros, artigos, teses e dissertações)

- AGULHON, Maurice. *Une ville ouvrière au temps du socialisme utopique. Toulon de 1815 à 1851*. Paris-La-Haye: Mouton, 1970 (Civilisations et Sociétés).
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- \_\_\_\_\_. “Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872”. *Novos Estudos CEBRAP*, n.º. 21 – julho de 1988.
- \_\_\_\_\_. “La traite négrière et l'unité nationale brésilienne”. *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 66, n.º244-245, 3e et 4e trimestres 1979, Histoire et politologie en Amérique Latine, pp. 395-419.
- ARIAS NETO, José Miguel. *Em busca da cidadania: praças da Armada Nacional, 1867-1910*. Tese de Doutorado em História Social. FFLCH/USP, 2001.
- \_\_\_\_\_. “Imprensa militar no século XIX: um balanço preliminar”. *Revista Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil*, vol. 9, n. 18, 2013.
- BALABAN, Marcelo. *Poeta do lápis: sátira e política na trajetória de Angelo Agostini no Brasil imperial (1864-1888)*. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2009.
- BATALHA, Claudio H. M. (org.). *Dicionário do movimento operário – Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organizações*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2009 (a).
- \_\_\_\_\_. “A geografia associativa: associações operárias, protesto e espaço urbano no Rio de Janeiro da Primeira República”. In: AZEVEDO, Elciene; CANO, Jefferson; CUNHA, Maria Clementina Pereira; CHALHOUB, Sidney (orgs.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2009 (b).
- \_\_\_\_\_. “Limites da liberdade: trabalhadores, relações de trabalho e cidadania durante a Primeira República”. In: LIBBY, Douglas Cole; FURTADO, Júnia Ferreira (orgs.). *Trabalho livre, trabalho escravo: Brasil e Europa, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006.
- \_\_\_\_\_. “Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária”. *Cadernos AEL: Sociedades operárias e mutualismo*, vol. 6, n. 10/11, Campinas: IFCH/UNICAMP, 1999, pp. 41-68.

- \_\_\_\_\_. “La fête internationale du premier mai au Brésil (1891-1930): symboles et rituels”. In: REBÉRIOUX, Madeleine (ed.). *Fourmies et les Premier Mai*. Paris: Les Éditions de l’Atelier/Éditions Ouvrières, 1994, pp. 423-429.
- \_\_\_\_\_. “Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920): Atipicidade ou legitimidade?”. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 12, nº 23/24, set. 91/ago. 92, pp. 111-124.
- BESSONE, Tânia Maria. *Palácios de destinos cruzados: bibliotecas, homens e livros no Rio de Janeiro, 1870-1920*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1999.
- BETHELL, Leslie. “O imperialismo britânico e a Guerra do Paraguai”. *Estudos Avançados*, 9, (24), 1995, pp. 269-285.
- \_\_\_\_\_. *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869*. New York: Cambridge University Press, 1970 (Cambridge Latin American Studies).
- BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BOITEUX, Lucas. *A Marinha Imperial e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1954.
- \_\_\_\_\_. “A Marinha brasileira (Sua formação e primeiras atividades)”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, volume 188, Julho-Setembro, 1945, pp. 30-40.
- BOSI, Alfredo. “A escravidão entre dois liberalismos”. *Estudos Avançados*, vol. 2, n. 3, 1988.
- CAMINHA, Herick Marques. “Organização do Pessoal na Marinha Imperial”. In: Hélio Leôncio Martins (coord.). *História Naval Brasileira*. Terceiro volume, Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002.
- CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. *Trabalho livre no Brasil imperial: o caso dos caixeiros de comércio na época da Insurreição Praieira*. Dissertação de Mestrado. CFCH/UFPE, 2005.
- CARVALHO, José Carlos de. “O Imperador e a Marinha”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Tomo 98 – volume 152, 1925, pp. 343-349.
- CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial; Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- \_\_\_\_\_. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. 3ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2006 [1ª edição 1987].

- \_\_\_\_\_. “As Forças Armadas na Primeira República: o poder desestabilizador”. In: FAUSTO, Boris (dir.). *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo III – O Brasil Republicano, 2º volume “Sociedade e Instituições (1889-1930)”. Rio de Janeiro/São Paulo: DIFEL, 1977.
- CASEY, Neil. “Class Rule: The Hegemonic Role of the Royal Dockyard Schools, 1840-1914”. In: LUNN Kenneth; DAY, Ann (ed.). *History of Work and Labour Relations in the Royal Dockyards*. London and New York: Mansell, 1999.
- CASTEL, Robert. *L’insécurité sociale. Qu’est-ce qu’être protégé?* Paris: Éditions du Seuil, 2003 (Collection La République des Idées).
- \_\_\_\_\_. *Les métamorphoses de la question sociale: une chronique du salariat*. Paris: Éditions Gallimard, 1995 (Collection Folio essais).
- CASTELLUCCI, Aldrin Armstrong Silva. *Trabalhadores e política no Brasil: do aprendizado do Império aos sucessos da Primeira República*. Salvador: EdUNEB, 2015 (Série Teses & Dissertações – Volume 6).
- \_\_\_\_\_. “O associativismo mutualista na formação da classe operária em Salvador (1832-1930)”. In: MAC CORD, Marcelo; BATALHA, Claudio H. M. (org.). *Organizar e proteger: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX)*. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2014.
- CATARRUZA, Marina. “Les ouvriers des chantiers navals d’Hambourg et le mouvement syndical allemande (1880-1913)”. *Le Mouvement Social – Les ouvriers européens de la navale*, n.º. 156, juillet-septembre 1991.
- CEDEÑO, Reynaldo Sordo. “Las sociedades de socorros mutuos, 1867-1880”. *Historia Mexicana*, vol. 33, n.º 1, Jul. – Sep., 1983, pp. 72-96.
- CERTEAU, Michel de. *A escrita da história*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Forense, 2011 [1ª edição em francês 1975].
- CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- \_\_\_\_\_. “Solidariedade e liberdade: sociedades beneficentes de negros e negras no Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX”. In: CUNHA, Olívia Maria Gomes da; GOMES, Flávio dos Santos (orgs.). *Quase-cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.
- \_\_\_\_\_. *Machado de Assis, historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

- \_\_\_\_\_. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- \_\_\_\_\_. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CHOPART, Jean-Noël. *Le fil rouge du corporatisme: solidarité et corporations ouvrières havraises au XIXe siècle*. Paris: Mutualité Française, 1991.
- CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravidão no Brasil, 1850-1888*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978 (Coleção Retratos do Brasil). [1ª edição 1973].
- COSTA, Wilma Peres. *A espada de Dâmocles. O Exército, a Guerra do Paraguai e a crise do Império*. São Paulo: Editora Hucitec, 1996 (Coleção Estudos Históricos).
- \_\_\_\_\_. “A Guerra do Paraguai e a problemática militar no Império”. *História*, São Paulo, 14, 33-48, 1995.
- CUNHA, Luiz Antônio. *O ensino de ofícios artesanais e manufactureiros no Brasil escravocrata*. 2ª edição. São Paulo: Editora UNESP; Brasília/DF: FLACSO, 2005 [1ª edição 2000].
- DAVIS, Robert C. “Arsenal and *Arsenalotti*: Workplace and Community in Seventeenth-Century Venice”. In: SAFLEY, Thomas Max; ROSENBAND, Leonard N. (ed.). *The workplace before the factory: artisans and proletarians, 1500 – 1800*. Ithaca and London: Cornell University Press, 1993 (History / Labor Studies).
- \_\_\_\_\_. *Shipbuilders of the Venetian Arsenal: workers and workplace in the preindustrial city*. Baltimore: The John Hopkins University Press, 1991 (The Johns Hopkins University Studies in Historical and Political Science).
- DE LUCA, Tânia Regina. *O sonho do futuro assegurado (O mutualismo em São Paulo)*. São Paulo: Editora Contexto (Série República), 1990.
- DEWERPE, Alain “L’exercice des conventions. Les cas de l’industrie navale française (fin XIXe – début XXe siècle)”. In: LEPETIT, Bernard (dir.). *Les formes de l’expérience: une autre histoire sociale*. Paris: Éditions Albin Michel, 2013 (Collection Bibliothèque de L’évolution de l’humanité). [1ª edição 1995].
- \_\_\_\_\_. “Entreprises, technologies, travail dans la construction navale (1880-1980)”. *Le Mouvement Social*, n. 156, juillet-septembre, 1991.
- \_\_\_\_\_. “Construire des Bateaux Ansaldo (1900-1915)”. *Le Mouvement Social*, n. 156, juillet-septembre, 1991.

- \_\_\_\_\_. *Le monde du travail en France (1800-1950)*. Deuxième édition. Paris: Armand Colin, 2010 (Collection Coursus, série “Histoire”). [1ª edição 1989].
- \_\_\_\_\_. “Miroirs d’usines: photographie industrielle et organisation du travail à l’Ansaldo (1900-1920)”. *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, septembre-octobre 1987, n° 5, pp. 1079-1114.
- EISENBERG, Peter L. “Escravo e Proletário na História do Brasil”. *Estudos Econômicos*, 13 (1): 55-69, Jan./Abr., 1983.
- FERRAZ, João Carlos. *Technological development and conditioning factors: the case of the Brazilian shipbuilding industry*. Ph.D. Thesis in Philosophy, University of Sussex, 1985.
- FERREIRA, Gabriela Nunes. *O Rio da Prata e a consolidação do Estado imperial*. São Paulo: Editora Hucitec, 2006 (Coleção Estudos Históricos).
- FONSECA, Vitor Manoel Marques da. *No gozo dos direitos civis: associativismo no Rio de Janeiro, 1903-1916*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; Niterói: Muiraquitã, 2008.
- FORTES, Alexandre Fortes [et al]. *Cruzando fronteiras – novos olhares sobre a história do trabalho*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013.
- GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1997.
- \_\_\_\_\_. “Construindo uma Nação no Brasil do século XIX: visões novas e antigas sobre Classe, Cultura e Estado”. *Diálogos*, DHI/UEM, v. 5, n. 1, 2001, pp. 11-47.
- GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História: 1822-1889*. Rio de Janeiro: IBGE, 1965.
- \_\_\_\_\_. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro: 1763-1822*, Rio de Janeiro: Editôra A Noite, 1951.
- GUEDES, Max Justo. *O Reinado de Pedro II e a Marinha do Brasil*. Petrópolis: Museu Imperial, 1970.
- GUESLIN, André. *L’invention de l’économie sociale. Idées, pratiques et imaginaires coopératifs et mutualistes dans la France du XIXe siècle*. 2e édition révisée et augmentée. Paris: Ed. Economica, 1998 (Collection Économies et Sociétés Contemporaines).

- HAAS, James H. “The Royal Dockyards: The Earliest Visitations and Reform, 1749-1778”. *The Historical Journal*, vol. 13, nº. 2 (Jun., 1970), pp. 191-215.
- HAHNER, June E. *Pobreza e política: os pobres urbanos no Brasil – 1870/1920*. Brasília: Editora da UNB, 1993.
- HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDI, Victor. *História do trabalho e da indústria no Brasil (das origens aos anos 1920)*. 2ª edição. São Paulo: Editora Ática, 1991 (Série Fundamentos) [1ª edição 1982].
- HATZFELD, Henri. *Du paupérisme a la Sécurité sociale, 1850-1940. Essai sur les origines de la Sécurité sociale en France*. Nancy: Presses universitaires de Nancy, 2004 (Collection Espace Social).
- HILSON, Mary. *Political Change and the Rise of Labour in Perspective: Britain and Sweden, 1890-1920*. Lund: Nordic Academic Press, 2006.
- \_\_\_\_\_. “Labour politics in a Naval Dockyard: The Case of Karlskrona, Sweden c. 1880-1925”. *International Review of Social History*, Volume 46, Part 3, December, 2001.
- \_\_\_\_\_. *Working-class Politics in Plymouth, c. 1890-1920*. PhD Thesis. Faculty of Social Studies, University of Exeter, 1998.
- HOBBSAWM, Eric J. *A era do capital, 1848-1875*. 21ª edição. São Paulo: Paz e Terra, 2014 [1ª edição em inglês 1977].
- \_\_\_\_\_. *A era dos impérios, 1875-1914*. 18ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014 [1ª edição em inglês 1988].
- \_\_\_\_\_. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre História Operária*. 4ª edição revista e ampliada. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000 (Coleção Oficinas da História). [1ª edição em inglês 1984].
- \_\_\_\_\_. “A história de baixo para cima”. In: HOBBSAWM, Eric. *Sobre história: ensaios*, São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- \_\_\_\_\_. *Os trabalhadores: estudos sobre a História do Operariado*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1981 (Coleção Pensamento Crítico). [1ª edição em inglês 1964].
- \_\_\_\_\_. *Industry and Empire – From 1750 to the present day*, London: Penguin Books, 1990 [1ª edição 1968].
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Capítulos de história do Império*. Org. Fernando A. Novais. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

- HOLLOWAY, Thomas H. *Polícia no Rio de Janeiro: repressão e resistência numa cidade do século XIX*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1997.
- IGLÉSIAS, Francisco. “Vida política, 1848/1868”. In: BUARQUE, Sérgio Buarque de. (dir.). *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo II – “O Brasil Monárquico”, 3º Volume – “Reações e transações”. São Paulo: DIFEL, 1969.
- JESUS, Ronaldo P. *Visões da Monarquia: escravos, operários e abolicionismo na Corte*. Belo Horizonte: Editora Argvmentvm, 2009.
- \_\_\_\_\_. “Associativismo no Brasil do século XIX: repertório crítico dos registros de sociedades no Conselho de Estado”. *Locus: Revista de História*, Juiz de Fora, v. 13, n.º 1, 2007, pp. 144-170.
- \_\_\_\_\_. “História e Historiografia do fenômeno associativo no Brasil monárquico”. In: ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de (orgs.). *Nomes e números: alternativas metodológicas para a história econômica e social*. Juiz de Fora: EdUFJF, 2006.
- \_\_\_\_\_. “Associações de classe, profissionais e beneficentes do Rio de Janeiro”, *Diálogos*, v. 3, n. 3: 191-211, 1999.
- JAMES, Harold. *Krupp: a history of the legendary German firm*. New Jersey: Princeton University Press, 2012.
- KNIGHT, Roger John Beckett. *The Royal Dockyard in England at the time of the American War of Independence*. PhD Thesis, IHR, London, 1972.
- KRAAY, Hendrik. “Repensando o recrutamento militar no Brasil imperial”. *Diálogos*, DHI/UEM, v. 3, n. 3: 113-151, 1999.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Edição fac-similada. São Paulo: Editora Hucitec; Campinas: Editora da UNICAMP, 2000.
- \_\_\_\_\_. *Economia colonial*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1973.
- LARA, Silvia Hunold. “Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil”, *Projeto História*, 16, outubro 1998, pp. 25-38.
- LEAL, Maria das Graças de Andrade. *A arte de ter um ofício: o Liceu de Artes e Ofícios da Bahia (1872-1972)*. Dissertação de Mestrado. FFCH, UFBA, 1995.

- LEPETIT, Bernard. “Histoire des pratique, pratique de l’histoire”. In: LEPETIT, Bernard (dir.). *Les formes de l’expérience: une autre histoire sociale*. Deuxième édition. Paris: Albin Michel, 2013 (Collection Bibliothèque de l’Évolution de l’Humanité).
- LEPETIT, Bernard; REVEL, Jacques. “L’expérimentation contre l’arbitraire”. *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, janvier-février 1992, n° 1, pp. 261-265.
- LEQUIN, Yves. “Apprenticeship in Nineteenth-Century France: A Continuing Tradition or a Break with the Past?”. In: KAPLAN, Steven Laurence; KOEPP, Cynthia J. (ed.). *Work in France: Representations, Meaning, Organization, and Practice*. Ithaca and London: Cornell University Press, 1986.
- LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas: esboços de história empresarial*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1988.
- LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*, São Paulo: Editora Brasiliense, 1988.
- LIMA, Heitor Ferreira. *História político-econômica e industrial do Brasil*. 2ª edição, atualizada. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976 (Coleção Brasileira). [1ª edição 1970].
- LIMA, Ivana Stolze. *Cores, marcas e falas: sentidos da mestiçagem no Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.
- LINDEN, Marcel van der. *Workers of the World: Essays toward a Global Labor History*, Leiden: Brill, 2008 (Studies in Global Social History – volume 1).
- LINDEN, Marcel van der (ed.). *Social Security Mutualism: the comparative history of mutual benefit societies*. Bern: Peter Lang, 1996.
- LINEBAUGH, Peter. “Crime e industrialização na Grã-Bretanha no século XVIII”. In: PINHEIRO, Paulo Sérgio (org.). *Crime, violência e poder*. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- LINS, Mônica Regina Ferreira. *Viveiros de “homens do mar”: Escolas de Aprendizizes-Marinheiros e as experiências formativas na Marinha Militar do Rio de Janeiro (1870-1910)*. Tese de Doutorado. CEH/Faculdade de Educação, UERJ, 2012.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer et. al. “Évolution des prix et du coût de la vie à Rio de Janeiro (1820-1930)”. In: MAURO, Frédéric (org.). *L’histoire quantitative du Brésil de 1800 a 1930*. Colloques Internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique, n.º 543, Paris: Éditions du C.N.R.S, 1973.

- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer; STOTZ, Eduardo Navarro. “Formação do operariado e movimento operário no Rio de Janeiro, 1870-1894”. *Estudos Econômicos*, 15 (nº. especial): 49-88, 1985.
- \_\_\_\_\_. “Flutuações cíclicas da economia, condições de vida e movimento operário – 1880 a 1930”. *Revista Rio de Janeiro*, Niterói, vol. 1, n.º 1, set./dez., 1985.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. 2 Volumes.
- LORENZ, Edward H. *Economic decline in Britain: The Shipbuilding Industry, 1890-1970*. Oxford: Oxford University Press, 1991.
- \_\_\_\_\_. “An Evolutionary Explanation for Competitive Decline: The British Shipbuilding Industry”. *The Journal of Economic History*, vol. 51, n.º 4 (Dec., 1991), pp. 911-935.
- \_\_\_\_\_. “Two patterns of development: The Labour Process in the British and French Shipbuilding Industries, 1880-1930”. *Journal of European Economic History*, winter 1984, 13, 3, pp. 509-634.
- LUNN, Kenneth; DAY, Ann. “Deference and Defiance: The Changing Nature of Petitioning in British Naval Dockyards”. *International Review of Social History*, 46 (2001), Supplement, pp. 131-150.
- \_\_\_\_\_. (ed.). *History of Work and Labour Relations in the Royal Dockyards*. London and New York: Mansell, 1999 (Employment and Work Relations in Context Series).
- MAC CORD, Marcelo. *Artífices da cidadania: mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista*. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2012.
- MAC CORD, Marcelo; BATALHA, Claudio H. M. (org.). *Organizar e proteger: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX)*. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2014.
- MAC CORD, Marcelo; MACIEL, Osvaldo. “Os trabalhadores e o mutualismo”, dossiê organizado para a *Revista Mundos do Trabalho*, v. 2, n. 4, 2010.
- MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império: tentativa de reconstituição histórica*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Cátedra; Brasília: INL, 1975 [1ª edição 1965].

- MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. “Revisitando a ‘transição para o trabalho livre’: a experiência dos africanos livres”. In: FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- \_\_\_\_\_. *To be a liberated african in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. PhD Thesis in Philosophy of History. University of Waterloo, Ontario, Canada, 2002.
- MARTINS, Hélio Leôncio (coord.). *História Naval Brasileira*. Terceiro Volume/Tomo I, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002.
- MARTINS, Mônica de Souza Nunes. *Entre a cruz e o capital: mestres, aprendizes e corporações de ofícios no Rio de Janeiro (1808-1824)*. Tese de Doutorado em História Social. Rio de Janeiro, IFCS/UFRJ, 2007.
- MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910: tecnologia, forças armadas e política*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2010.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial*, 5ª edição, São Paulo: Editora HUCITEC, 2004 (Coleção Estudos Históricos) [1ª edição 1987].
- MATTOS, Marcelo Badaró. *Experiências comuns: escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. Tese apresentada ao concurso para Professor Titular de História do Brasil. Niterói: ICHF/UFF, 2004.
- McCLELLAND, Keith; REID, Alastair. “Wood, Iron, Steel: Technology, Labour and Trade Union Organisation in the Shipbuilding Industry, 1840-1914”. In: HARRISON, Royden; ZEITLIN, Jonathan (ed.). *Divisions of Labour: skilled workers and technological change in nineteenth century England*. Sussex: The Harvester Press Limited, 1985.
- McKINLAY, Alan. “Maîtres ou employeurs? Travail et rapports d’autorité dans la construction navale: l’exemple des chantiers de la Clyde (1900-1939)”. *Le Mouvement Social*, n. 156, juillet-septembre 1991.
- McNEIL, W. H. *The pursuit of Power: Technology, Armed Force, and Society since A.D. 1000*. Chicago: The University of Chicago Press, 1982.
- MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. *A Marinha Imperial, 1870-1889*. Quarto volume. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2001 (Coleção História Naval Brasileira).
- MOMESSO, Beatriz. *Indústria e trabalho no século XIX: o Estabelecimento de Fundação e Máquinas de Ponta d’Areia*. Dissertação de Mestrado. Niterói, ICHF/UFF, 2007.

- MOREIRA, Alinnie Silvestre. *Liberdade tutelada: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela/RJ (c. 1830 – c. 1870)*. Dissertação de Mestrado em História Social. Campinas, IFCH/UNICAMP, 2005.
- MORRIS, Roger. “Government and Community: The Changing Context of Labour Relations, 1770-1830”. In: LUNN, Kenneth; DAY, Ann (ed.), *History of Work and Labour Relations in the Royal Dockyards*, London and New York: Mansell, 1999.
- NAISH, George. “Ship-building”. In: SINGER, Charles; HOLMYARD, E. J.; HALL, A. R.; WILLIAMS, Trevor I. (ed.). *A history of technology*. Volume IV – “The Industrial Revolution, c. 1750 to c. 1850”. New York and London: Oxford University Press, 1958.
- NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.
- \_\_\_\_\_. “Entre o justo e o injusto: o castigo corporal na Marinha de Guerra”. In: LARA, Silvia Hunold; MENDONÇA, Joseli Maria Nunes (orgs.). *Direitos e Justiça no Brasil: ensaios de história social*. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2006.
- \_\_\_\_\_. “Um reduto negro: cor e cidadania na Armada (1870-1910)”. In: CUNHA, Olívia Maria Gomes da; GOMES, Flávio dos Santos (orgs.). *Quase-cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2007.
- \_\_\_\_\_. *Cidadania, cor e disciplina na revolta dos marinheiros de 1910*. Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ, 2008.
- OLIVEIRA, Geraldo Beauclair Mendes de. *Raízes da indústria no Brasil: a pré-indústria fluminense, 1808-1860*. Rio de Janeiro: Studio F&S Editora, 1992.
- PAULA, Eurípedes Simões de. “A Marinha”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de.; CAMPOS, Pedro Moacyr (dirs.). *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II – O Brasil monárquico, 4º volume – “Declínio e queda do Império”, Livro Terceiro “Forças Armadas”. São Paulo: DIFEL, 1971.
- PEREIRA, Miriam H. “Artesãos, operários e o liberalismo – dos privilégios corporativos para o direito do trabalho (1820-1840)”. *Ler História*, nº 14, 1988, pp. 41-87.
- PERROT, Michelle. “As três eras da disciplina industrial na França do século XIX”. In: PERROT, Michelle. *Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros*. 5ª reimpressão. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2010 (Coleção Oficinas da História) [1ª edição 1988].

- PESSANHA, Elina. *Operários navais: trabalho, sindicalismo e política na indústria naval do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora 7Letras, 2013.
- POLLARD, Sidney. “British and World Shipbuilding, 1890-1914: A Study in Comparative Costs”. *Journal of Economic History*, 17, 1957, pp. 426-444.
- POLLARD, Sidney; ROBERTSON, Paul. *The British Shipbuilding Industry, 1870-1914*. Harvard University Press, 1979 (Harvard Studies in Business History).
- POPINIGIS, Fabiane. *Proletários de casaca: trabalhadores do comércio carioca (1850-1911)*. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2007.
- PROTHERO, Iorwerth. *Radical Artisans in England and France, 1830-1870*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.
- \_\_\_\_\_. *Artisans and politics in early nineteenth-century London: John Gast and His Times*. Kent: Dawson, 1979.
- QUELLIEN, Jean. “Un milieu ouvrier réformiste: syndicalisme et réformisme à Cherbourg à la “Belle Époque””. *Le Mouvement Social*, n.º. 127, avril-juin, 1984.
- RALLE, Michel Ralle. “A função da proteção mutualista na construção de uma identidade operária na Espanha (1870-1910)”. *Cadernos AEL: sociedades operárias e mutualismo*, v. 6, n. 10/11, Campinas: IFCH/UNICAMP, 1999, pp. 13-38.
- REID, Alastair. *The tide of democracy: shipyard workers and social relations in Britain, 1870-1950*. Manchester: Manchester University Press, 2010.
- \_\_\_\_\_. “Intelligent artisans and aristocrats of labour: the essays of Thomas Wright”. In: WINTER, Jay (ed.). *The Working Class in Modern British History*. New York: Cambridge University Press, 1983.
- \_\_\_\_\_. “Skilled Workers in the Shipbuilding Industry, 1880-1920: a Labour Aristocracy?”. In: MORGAN, Austen; PURDIE, Bob (ed.). *Ireland: divided nation, divided class*. London: Ink Links, 1980.
- REID, Donald. “The Third Republic as Manager: Labor Policy in the Naval Shipyards, 1892-1920”. *International Review of Social History*, vol. XXX – 1985 – part 2.
- RETIÈRE, Jean-Noël. *Identités ouvrières: histoire sociale d’un fief ouvrier en Bretagne, 1909-1990*. Paris: Éditions L’Harmattan, 1994 (Collection Le monde de la vie quotidienne).

- RIBEIRO, Maria Alice Rosa (org.). *Trabalhadores urbanos e ensino profissional*. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 1986.
- ROBB, A. M. “Ship-building”. In: SINGER, Charles; HOLMYARD, E. J.; HALL, A. R.; WILLIAMS, Trevor I. (ed.). *A history of technology*, volume V – “The Late Nineteenth Century, c. 1850 to c. 1900”. New York and London: Oxford University Press, 1958.
- ROBERTSON, Paul. “Shipping and Shipbuilding: The Case of William Denny and Brothers”. *Business History*, 16, nº 1, 1974, pp. 36-47.
- \_\_\_\_\_. “Technical education in the British shipbuilding and marine engineering industries, 1863-1914”. *The Economic History Review*, New Series, vol. 27, n. 2, (May, 1974).
- RODRIGUES, José Albertino. *Sindicato e Desenvolvimento no Brasil*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968.
- SALLES, Ricardo. “O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado”. *Almanack*, Guarulhos, nº. 4, 2º semestre de 2012, pp. 5-45.
- SAMUEL, Raphael. “Workshop of the World: Steam Power and Hand Technology in Mid Victorian Britain”. *History Workshop*, n. 3 (Spring 1977).
- SAVAGE, Mike. “Classe e História do Trabalho”. In: BATALHA, Cláudio H. M.; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre (orgs.). *Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado*, Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2004.
- SCHUELER, Alessandra Frota Martinez de. *Educar e instruir: a instrução popular na Corte imperial*. Dissertação de Mestrado. ICHF/UFF, 1997.
- SCHULZ, John. *O Exército na política: origens da intervenção militar (1850-1894)*. São Paulo: EDUSP, 1994.
- SCHUSTER, Leslie A. “Changer l’industrie navale: mouvement ouvrier et relations sociales à Saint-Nazaire, 1881-1914”, *Revue d’histoire moderne et contemporaine*, t. 52e, n. 4 (Oct. – Dec., 2005), pp. 106-130.
- \_\_\_\_\_. *A workforce divided: community, labor, and the state in Saint Nazaire’s shipbuilding industry, 1880-1910*. Wesport, Connecicut: Greenwood Press, 2002 (Contributions in Labor Studies).
- SEWELL Jr., William H. *Work and Revolution in France: the language of labor from the Old Regime to 1848*. Nova York: Cambridge University Press, 1980.

- SIBALIS, Michael David. “Corporatism after the Corporations: The Debate on Restoring the Guilds under Napoleon I and the Restoration”. *French Historical Studies*, Vol. XV, Nº 4, (Fall 1988), pp. 718-730.
- SILVA Jr., Adhemar Lourenço da. *As sociedades de socorros mútuos: estratégias privadas e públicas (estudo centrado no Rio Grande do Sul-Brasil, 1854-1940)*. Tese de Doutorado em História. Porto Alegre, PUC/RS, 2004.
- \_\_\_\_\_. “Condicionantes locais no estudo do socorro mútuo (Rio Grande do Sul: 1854-1889)”. *Locus – Revista de História*, Juiz de Fora, vol. 5, nº 2, 1999.
- \_\_\_\_\_. “Etnia e classe no mutualismo do Rio Grande do Sul (1854-1889)”. *Estudos Ibero-Americanos*, PUC/RS, v. XXV, nº 2, dezembro de 1999.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)*. 2ª edição revista e ampliada. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2004 (1ª edição 2001).
- SOARES, Luiz Carlos. “O Povo de Cam” na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX. Rio de Janeiro: FAPERJ – 7Letras, 2007.
- \_\_\_\_\_. “A manufatura na sociedade escravista: o surto manufatureiro no Rio de Janeiro e nas suas circunvizinhanças (1840-1870)”. In: MAURO, Frédéric (dir.). *La préindustrialisation du Brésil: essais sur une économie en transition, 1830/1850 – 1930/1950*. Paris: Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, 1984.
- SOUSA, Jorge Luiz Prata de. *Africano livre ficando livre: trabalho, cotidiano e luta*. Tese de Doutorado em História Social. São Paulo, FFLCH/USP, 1999.
- \_\_\_\_\_. “A mão de obra de menores: escravos, libertos e livres nas instituições do Império”. In: SOUSA, Jorge Prata de. (org.). *Escravidão: ofícios e liberdade*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (APERJ), 1998 (Coleção Ensaios).
- SOUZA, Adriana Barreto de. *O Exército na consolidação do Império: um estudo histórico sobre a política militar conservadora*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1999.
- SOUZA, Robério S. *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2015.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro: Liga dos Amigos do Museu Naval; Fundação de Estudos do Mar, 2001.

- \_\_\_\_\_. *História da Engenharia no Brasil (Séculos XVI a XIX)*. Vol. I. Rio de Janeiro: LTC – Livros Técnicos e Científicos Editora S. A., 1984.
- THOMPSON, E. P. “As peculiaridades dos ingleses”. In: THOMPSON, E. P. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Organizadores por Antonio Luigi Negro e Sérgio Silva. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2001.
- \_\_\_\_\_. “Folclore, antropologia e história social”. In: THOMPSON, E. P. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Organizadores: Antonio Luigi Negro e Sérgio Silva. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001.
- \_\_\_\_\_. “Modos de dominação e revoluções na Inglaterra”. In: THOMPSON, E. P. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Organizadores: Antonio Luigi Negro e Sérgio Silva, Campinas: Editora da UNICAMP, 2001.
- \_\_\_\_\_. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. [1ª edição em inglês 1991].
- \_\_\_\_\_. *A formação da classe operária inglesa*. Volume 1 – A árvore da liberdade. 4ª edição. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2004 (Coleção Oficinas da História).
- \_\_\_\_\_. *A formação da classe operária inglesa*. Volume II – A maldição de Adão. 4ª edição. São Paulo: Paz e Terra, 2002 (Coleção Oficinas da História).
- \_\_\_\_\_. *A formação da classe operária inglesa*. Volume III – A força dos trabalhadores. 3ª edição. São Paulo: Paz e Terra, 2002 (Coleção Oficinas da História).
- TILLY, Charles. *Coerção, capital e estados europeus, 990-1992*. São Paulo: EDUSP, 1996.
- VENÂNCIO, Renato Pinto. “Os aprendizes da guerra”. In: Mary Del Priore (org.). *História das crianças no Brasil*. 2ª edição. São Paulo: Editora Contexto, 2000 (1ª edição 1999).
- VIANNA, Luiz Werneck. *Liberalismo e Sindicato no Brasil*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1978 (Estudos Brasileiros) [1ª edição 1976].
- VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro; JESUS, Ronaldo Pereira de. “A experiência mutualista e a formação da classe trabalhadora no Brasil”. In: FERREIRA, Jorge; REIS FILHO, Daniel Aarão (orgs.), *As esquerdas no Brasil: a formação das tradições (1889-1945)*. Volume 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.
- VITORINO, Arthur José Renda. “Escravidão, proletários e a greve dos compositores tipógrafos de 1858 no Rio de Janeiro”. *Cadernos AEL: Sociedades Operárias e Mutualismo*, vol. 6, nº. 10/11, Campinas: IFCH/UNICAMP, 1999.

- VOSS, Lex Heerman van. "Introduction". In: VOSS, Lex Heerman van (ed.). *International Review of Social History*, "Petitions in Social History", Volume 46, Supplement 9, 2001.
- WATERS, Mavis. "The Dockyardmen Speak Out: Petition and Tradition in Chatham Dockyard, 1860-1906". In: LUNN, Kenneth; DAY, Ann (ed.). *History of Work and Labour Relations in the Royal Dockyards*, London and New York: Mansell, 1999 (Employment and Work Relations in Context Series).
- \_\_\_\_\_. "Dockyard and Parliament: a study of the unskilled workers in Chatham yard, 1860-1900". *Southern History – A Review of the History of Southern England*, volume 6/1984 – edited by LOWERSON, J. R. And RULE, J. G., Gloucester: Alan Sutton, 1984.
- WRIGLEY, Julia. "The Division between Mental and Manual Labor: Artisan Education in Science in Nineteenth-Century Britain". *The American Journal of Sociology*, vol. 18, Supplement: Marxist Inquiries: Studies of Labor, Class, and States (1982).

## Anexo

---

### Glossário

Este glossário traz evidências da história do arsenal de Marinha Oitocentista, comumente localizadas nas fontes primárias e bibliográficas pesquisadas, mas pouco inteligíveis à primeira vista para leitores não familiarizados com o assunto. O objetivo é esclarecer alguns termos constitutivos da lógica própria de organização do complexo do arsenal enquanto espaço de trabalho ligado à indústria de construção naval. A seguir, seguem descrições sumarizadas a respeito de: 1) tipos de embarcações da esquadra naval brasileira; 2) profissões mecânicas e artesanais nucleadas nas oficinas que compunham a estrutura produtiva do arsenal; 3) matérias-primas utilizadas no fabrico, reparo e manutenção de navios; 4) outros assuntos. Busquei indicar ao lado dos termos em português os equivalentes em inglês e francês, somente nos casos em que foi possível precisar a tradução para ambos os idiomas. A grafia nas três línguas foi atualizada. Para elaborar a redação dos itens listados tomei como base empírica os verbetes do *Diccionario Maritimo Brasileiro* (1877), do *Dicionário Técnico de Marinha* (1947) e do *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual* (1974). Como bibliografia utilizei *The Cambridge Manuals of Science and Literature – The Modern Warship* e *Conway's All The World's Fighting Ships, 1906-1921*. A referência completa das obras está indicada na relação de fontes e bibliografia.

## Embarcações

- Bombardeiro – *Bomb vessel* – *Bombarde*  
Navios com morteiras (boca de canhões de fogo curto) utilizados para lançar bombas, possuindo um mastro central maior e dois mastros: um localizado na proa e outro localizado na ré.
- Brigue – *Brig* – *Brick*  
Barco de dois mastros, movido a vela, com fino casco de madeira e velas arredondadas.
- Canhoneira – *Gunboat* – *Connonnière*  
Embarcação de pequeno calado (distância entre a superfície da água e a parte mais baixa do navio), armado, empregado em operações feitas em águas fluviais.
- Corveta – *Corvette* – *Corvette*  
Embarcação de guerra de uma bateria (bocas de fogo) com três mastros.
- Cruzador – *Cruiser* – *Croiseur*  
Navio de casco metálico, de considerável tonelagem e de artilharia de baixo e médio calibre.
- Cúter – *Cutter* – *Cutter*  
Barco caracterizado pelo emprego de um único mastro com vela triangular.
- Encouraçado – *Armourclad* – *Cuirassé*  
Navio de guerra armado, com casco revestido por grossas chapas metálicas.
- Escaler – *Jolly boat* – *Canot de provision*  
Pequena embarcação movida à vela ou a remos, empregados em serviços ordinários de bordo.
- Escuna – *Schooner* – *Goele*  
Embarcação de pequeno porte com duas ou mais velas latinas.
- Fragata – *Frigate* – *Frégate*  
Navio de três mastros com duas baterias (bocas de fogo).
- Galeota – *Galiot* – *Galiot*  
Barco de baixo calado e fundo chato, utilizado no comércio de cabotagem.

- Monitor – *Monitor*  
Navio de guerra, com casco revestido por chapas de ferro de propulsão a vapor.
- Patacho  
Navio a vela de dois mastros, um fixado na ré (parte traseira) e outro na proa.
- Rebocador – *Tugboat* – *Remorqueur*  
Embarcação de baixa tonelagem, movida a vapor, destinada auxiliar navios em manobras de atracação/desatracação em portos e estaleiros.

## Profissões

- Mestrança  
Cada diretoria (construção naval, máquinas, artilharia e obras civis e militares) reunia um conjunto de oficinas e estas contavam com mestre, contramestre e mandadores. Juntos esses artífices compunham a mestrança.
- Mandador  
Operário encarregado de fiscalizar e conduzir tarefas desempenhadas por turmas de trabalhadores nas oficinas. Seus serviços eram supervisionados por mestres ou contramestres. O mandador poderia substituí-los quando necessário.
- Mestre – *Foreman* – *chef d'atelier*  
Artífice especializado em determinado ofício encarregado de coordenar as tarefas e a rotina de trabalho nas oficinas dos arsenais.
- Contramestre – *Contremaître*  
Diretamente subordinado ao mestre da oficina, o contramestre poderia substituí-lo quando necessário e ajudá-lo na condução dos trabalhos da oficina sob supervisão do mestre.
- Caldeireiro de cobre – *Coppersmith* – *Chaudronnerie du cuivre* e Caldeireiro de bronze  
Profissão que se ocupa da feitura de chapas metálicas e do encanamento de máquinas.
- Caldeireiro de ferro – *Boilermaker* – *Chaudronnerie*  
Ofício dedicado à construção de caldeiras para geração de energia a vapor. Também era empregado no fabrico de chapas de ferro para cascos.
- Calafate – *Caulker* – *Calfat*  
Na construção naval, atua na calafetagem de navios, preenchendo juntas, costuras e fendas com estopa e outras fibras vegetais para impedir a passagem de água.

- Carpinteiros – *Shipwright* – *Charpentier*

Na arte da carpintaria naval, os chamados carpinteiros de machado, também conhecidos como carpinteiros de ribeira, realizavam tarefas tanto a bordo, quanto em terra. Neste caso, labutavam principalmente em oficinas, auxiliando na escolha e no corte de tipos de madeira para a produção de pranchas para cascos e mastros. Também auxiliava na elaboração dos riscos de embarcações. Carpinteiros de obra branca se dedicavam à parte interna das embarcações, empenhando na construção de janelas, portas, assoalhos, etc.

- Maquinista – *Enginner* – *Mécanicien*

A bordo ou em terra, o maquinista ocupava-se da direção dos serviços de máquinas a vapor das embarcações que utilizavam esse mecanismo de propulsão, atuando na sua conservação e manejo.

- Cravador

Ofício que manipulava espécie de prego para encravar peças.

- Modelador – *Patternmaker* – *Modeleur*

Especialidade dedicada à elaboração de moldes de madeira a partir de desenhos que lhes eram fornecidos. Detém saberes da arte da carpintaria, da fundição, da tornearia e do limador.

- Torneiro – *Tourneur*

Ofício dedicado a torneiar peças metálicas.

- Coronheiro

Ocupa-se com fabrico e conserto das coronhas de armas brancas.

- Pirotecnia

Ofício dedicado à produção e manipulação de pólvora.

- Foguista – *Stoker* – *Chauffeur*

Dedica-se a alimentar com carvão a fornalha de caldeiras e máquinas a vapor.

- Martinete

Trata-se de um tipo de martelo a vapor empregado em ferrarias, utilizado especialmente na manufatura de ferro batido.

- Tanoeiro

Profissão que atua a bordo das embarcações no conserto de tonéis e outros tipos de vasilhames.

- Rebarbador

Ofício cuja tarefa principal é aparar arestas de peças metálicas feitas em trabalhos de fundição, desfazendo rebarbas e sobras de peças fundidas.

- Fundidor – *Foundryworker* – *Fondeur*  
Operário que atua na fundição e modelagem de peças e chapas metálicas.
- Poleeiro – *Blockmaker* – *Polierie*  
Operário dedicado à fabricação do poleame.
- Correeiro  
Profissão que produz artefatos de couro, como bainhas de espada e cartucheiras.
- Artilheiro – *Gunner* – *Artilleur*  
Praça da Marinha especializado em serviços de manejo de artilharia e munições.

## Matérias-primas

- Alcatrão  
Tipo de resina extraída do pinheiro. Quando aquecida toma a forma líquida, podendo ser empregada na calafetagem de mastros e cascos. Misturada com pez, sebo e azeite, servia para pintar navios.
- Breu  
Extraído da madeira por meio do cozimento em vinagre, o breu era outro insumo para untar cascos de navios. Também era utilizado para confeccionar cabos de vela e mastro, a fim de protegê-los do calor, do mar e da chuva.
- Estopa  
Extraída do linho, a estopa (de algodão e de terra) era empregada no calafeto de navios e nos trabalhos de bordo.
- Linho  
Nome dado ao conjunto de plantas da família das lináceas. Suas fibras eram utilizadas na fabricação de cabos e tecidos para vela.
- Pez  
Substância extraída de árvores da família das pináceas, das quais fazem parte o cedro e o pinheiro, o pez era utilizado em trabalhos de bordo. É parte da mistura de substâncias que produzem o breu empregado na calafetagem.

- Sebo

Gordura extraída das vísceras de mamíferos, o sebo era utilizado para lubrificar o fundo dos navios, eixos de rodas, máquinas, entre outros.

- Cânhamo

Planta têxtil, da família das herbáceas. Suas fibras eram empregadas na confecção de tecidos grosseiros e cabos.

## Outros assuntos

- Arsenal de Marinha – *Navy Arsenal/Dockyard* – *Arsenal de la Marine*

Trata-se de espaço produtivo administrado pelo Estado, cuja finalidade básica é a de fabricar, reparar e manter navios, armamentos, aparelhos e maquinário necessários às atividades da Marinha de Guerra. Reúne numeroso contingente operário distribuído por diversas oficinas especializadas em ramos ligados à construção naval, além de abrigar diques secos e flutuantes, cabreas, mórtonas e depósitos para armazenamento de munições, instrumentos de trabalho e matérias-primas.

- Dique seco – *Dry dock* e dique flutuante – *Floating dock*

Espécie de bacia cavada em terra firme, em áreas portuárias ou à beira de rios. O dique seco serve de recinto para receber navios para construção, montagem ou limpeza. Também é utilizado, assim como o dique flutuante (um tipo de caixão em forma de U), como recinto para alocar navios que necessitassem de serviços de reparo e limpeza.

- Cabrea

Aparelho de ferro e/ou madeira, armado a bordo (flutuante) ou fixado em terra, utilizado no reboque de embarcações e objetos de grande porte.

- Mórtona

Plano inclinado à beira-mar para trazer para terra e pôr a seco embarcações que necessitassem de limpeza ou de pequenos reparos.

- Enxárcia

Conjunto de cabos que sustentam cabos utilizados a bordo dos navios. Também designa o conjunto de aparelhos, mastros, vergas e cabos.

- Poleame

Peça de madeira ou de ferro cuja finalidade é dar passagem aos cabos.