

Corrupção na Armada
Imperial: fraudes no
provimento de carvão para os
navios de guerra da Marinha
(1877-1879)

Corruption in the Imperial
Navy: fraud in the supply of
coal for navy warships (1877-
1879)

Pablo Nunes Pereira¹
William Gaia Farias²



Resumo: O presente artigo tem por objetivo analisar um caso de corrupção na Marinha de Guerra durante a década de 1870, onde o carvão mineral, principal combustível de navios a vapor, foi desviado com impactos expressivos no orçamento da força naval brasileira. O trabalho utilizou como fonte principal o relatório produzido pela comissão de investigação de fraudes no provimento de carvão para a Marinha, formada entre 1877 e 1879. Em termos metodológicos, propomos a análise da fraude em si, estrutura administrativa implicada, formas de investigação da comissão, resultados, impactos e consequências. Concluímos ponderando o papel da corrupção no processo de transformações da era do vapor e como elemento do imperialismo e da dependência nascidas com a introdução da navegação a vapor.
Palavras-chave: Marinha de guerra; Carvão mineral; Corrupção; Navegação a vapor; Orçamentos.

Abstract: This article aims to analyze a case of corruption in the Navy during the 1870s, where mineral coal, the main fuel for steamships, was diverted with significant impacts on the budget of the Brazilian naval force. The work used as main source the report produced by the fraud investigation commission in the supply of coal to the Navy, formed between 1877 and 1879. In methodological terms, we propose the analysis of the fraud itself, the administrative structure involved, forms of investigation by the commission, results, impacts and consequences. We conclude by considering the role of corruption in the transformation process of the steam era and as an element of imperialism and dependence born with the introduction of steam navigation.
Keywords: Navy; Mineral coal; Corruption; Steam navigation; Budgets.



Introdução

O presente trabalho tem por objetivo compreender um processo de fraudes envolvendo diversos órgãos e funcionários da Marinha de Guerra no Imperial brasileiro, situando-o em contexto de transformações de máquinas de navegação, embarcações e militares e civis que trabalhavam na força naval. Também objetiva relacionar o caso e as possíveis corrupções decorrentes a um aspecto da inserção do Brasil no capitalismo industrial da segunda metade do século XIX e a uma das dimensões do imperialismo, considerando sobretudo que os desvios eram articulados com firmas importadoras de carvão ligadas à Inglaterra.

As inquietações sobre o tema da corrupção nas forças armadas são instigantes pela relativa falta de trabalhos sobre, embora tal apareça como tema transversal, por exemplo, na obra de João Roberto Martins Filho (2010), onde a existência de funcionários de estaleiros ingleses destinados a participação de banquetes, bailes e eventos sociais de grupos políticos e o alto comando das forças armadas para persuasão e negociação de vantagens pessoais é tratada como algo frequente naquela sociedade. Portanto, esse é essencial para uma das conclusões do artigo por indicar a existência de uma complexa rede de corrupção financiada por grandes empresas do capital das potências nas áreas sob influência ou colonização. Aliás, tal perspectiva é também uma das bases do próprio imperialismo, segundo Edward Said, já que as relações de dominação não se estabeleceriam sem a conivência, subversão e apoio de muitos dos considerados dominados, ou seja, dos países dependentes e colonizados (SAID, 2011).

O caso que tratamos aqui, é aparentemente atípico: uma comissão foi formada pelo Ministério da Marinha a fim de averiguar as denúncias feitas pelo oficial de fazenda Luiz Antonio Ferreira Guimarães, que apontou irregularidades em todo o processo burocrático de compra de carvão para suprimento dos navios da armada no Rio de Janeiro por funcionários do Almoxarifado Geral da Armada, Intendência de Marinha e Contadoria da Marinha. O relatório consta integralmente anexo ao relatório ministerial publicado em 1878⁵.

A principal fonte deste trabalho é um caso específico e não uma comissão permanente ou de largo período sobre infrações cometidas na instituição. No entanto, a análise minuciosa de algumas das questões presentes no relatório nos levaram a perceber outras formas de desvios que ocorriam e que sequer foram questionados pela mesma comissão, por exemplo quando



oficiais pagavam ou presenteavam praças para a confecção de documentos de responsabilidade dos primeiros, ou ainda, a não pesagem de cargas recebidas a bordo ou o fato de militares da Marinha frequentarem a casa de prepostos das firmas importadoras, assinando documentos no local, quando deveriam ser feitos a bordo de embarcações. O caráter do documento excepcional, assim, é revelador de práticas e relações sociais naquela sociedade na medida em que ações e omissões são devidamente questionadas e ponderadas no quadro social do qual a microanálise se insere (GRENDI, 2009).

Considerando a análise de Clifford Geertz, no que diz respeito à descrição densa de práticas sociais (GEERTZ, 2008) é preciso compreender que mesmo no resumo ou na transcrição dos interrogatórios, os sujeitos contemplam elementos que condizem à estrutura de significação presente no universo sincrônico restrito à própria experiência deles: a corrupção, dita de forma anacrônica aqui, não era um elemento estranho à realidade dos indivíduos. Não convém, nesse caso, ressaltar os aspectos culturais em si, mas sim buscar elementos representativos do cotidiano constantes nas ações, compreendendo que a corrupção estava inserida em um contexto maior.

A corrupção durante o Império é um tema difuso, não havendo largo uso da expressão inclusive nas fontes estudadas, apenas constando o termo “fraude”. Segundo Lilia Moritz Schwarcz, os temas ligados à corrupção somente tiveram maior reverberação a partir da década de 1880 no debate público e especialmente sob a forma de acusação à Coroa e ao sistema político em si (SCHWARCZ, 2012).

Neste artigo não pressupomos a corrupção a partir de uma abordagem essencialista, nem consideramos os aspectos comportamentais ou psicológicos dela e, tampouco como inerente à ação humana. Compreendemos a corrupção como parte de uma estrutura racional do capitalismo mundial e do sistema fabril que primava pela eficiência econômica de injeção de recursos no grande capital (HOBBSAWM, 1977). Quando centenas de contos de réis foram desviados e grande parte deles ficou com as firmas importadoras, essas passaram a ter mais capital e investimento no próprio crescimento e no volume comercial com a Inglaterra, principal fornecedora de carvão mineral e, por isso mesmo, não é a moralidade que está em discussão aqui, mas a própria face amoral do comércio internacional do período.

Dito isto, procuraremos responder ordenadamente às seguintes questões: 1. Como foram descobertos os desvios? Ressaltaremos como encontramos as informações sobre o ocorrido e como se deu a descoberta pela Marinha, governo imperial e imprensa do Rio de Janeiro, sobre o ocorrido. 2. Como aconteciam os



desvios? Através do quê, separamos os diferentes papéis realizados por agentes funcionalmente diferentes, notadamente os peritos que deveriam emitir laudos técnicos sobre recebimento e qualidade do carvão e os funcionários dos órgãos de regulação. Também explicaremos a estrutura administrativa da Marinha. 3. Quais medidas punitivas foram tomadas? Quanto a essa questão indicaremos os procedimentos punitivos da Marinha de acordo com a gravidade do envolvimento.

A quarta pergunta diz respeito aos impactos e consequências dos desvios. É uma questão complexa por envolver três níveis de respostas possíveis. Primeiramente, o impacto quantitativo sobre quanto foi desviado e qual foi o prejuízo à Fazenda Nacional com os valores pagos indevidamente às firmas importadoras. Em decorrência disso, há duas perspectivas: o quanto as grandes quantias impactaram, de alguma forma, o grande capital estrangeiro ou as empresas brasileiras beneficiadas com os valores e se houve mudanças consistentes na Marinha para prevenir novas fraudes.

De antemão, o olhar retrospectivo nos permite afirmar que a Armada não fez mudanças profundas na sua administração, embora a comissão encarregada do caso tenha apontado algumas razões para que isso ocorresse. As maiores mudanças somente aconteceram no início do século XX durante a gestão de Alexandrino Faria de Alencar.

Há uma característica essencial das transformações na navegação que devemos ressaltar e que, cremos, esteja no epicentro de grande parte desses problemas: a era do vapor, materializada nos navios pelas máquinas inicialmente de sistema híbrido, permitindo uso de velas ou de máquinas a vapor, e paulatinamente, apenas a tração de combustão (VAL, 2016), alinharam o Brasil a um tipo muito específico de mercado do qual não era produtor: o do carvão mineral.

Até as primeiras décadas do século XX, as poucas iniciativas de produção de carvão mineral tornaram obrigatória a importação do carvão para todos os serviços relacionados à Marinha de Guerra, à navegação mercante e aos serviços próprios da remodelação urbana das cidades afetadas pelas transformações tecnológicas, como a energia elétrica ou a produção de gás. A condição de país predominantemente importador deixava o Brasil dependente das variações e características do mercado internacional desse combustível e o expôs a formas de comércio baseadas em um sistema de importações que interligava cidades como Rio de Janeiro, Belém e Manaus a um circuito internacional que integrava Liverpool, Newcastle e Cardiff, na Grã-Bretanha e portos de Estados Unidos e



Alemanha, onde mecanismos de controle, fiscalização e estudos foram sendo construídos na medida em que novos problemas – como os desvios – foram surgindo. O fazer histórico do Estado brasileiro em suas múltiplas dimensões, como a Marinha, se deu em velocidade diferente às transformações e produziu formas específicas de relação com elas, mas igualmente importando as mazelas e os vícios das transformações no sistema capitalista industrial e imperialista, como pretendemos demonstrar neste trabalho.

A deflagração da fraude

A comissão de investigação foi formada por ordem de D. Pedro II ao ministro da Marinha (GAZETA DE NOTÍCIAS, 1878a), por meio do aviso ministerial de 19 de outubro que não consta anexo ao relatório ministerial referente ao ano⁴, mas foi divulgado nos jornais do Rio de Janeiro cerca de uma semana depois (GAZETA DE NOTÍCIAS, 1878a). A comissão foi formada por três membros: o capitão de mar e guerra Arthur Silveira da Motta, presidente e membro do conselho naval; o contador da Marinha, Augusto Cesar de Castro Menezes e o chefe do corpo de fazenda Miguel Joaquim Ribeiro de Carvalho.

A comissão tinha por prerrogativas fazer levantamentos na documentação administrativa envolvida na compra de carvão para navios e estabelecimentos da Marinha no Rio de Janeiro e interrogar funcionários da instituição ou quaisquer envolvidos e funcionou com amplos poderes e também interrogou empresários e funcionários das firmas envolvidas.

A denúncia dos desvios foi feita pelo oficial de fazenda Luiz Antonio Ferreira Guimarães, designado para colocar em dia a escrituração da 1ª seção do Almoxarifado, percebendo as primeiras discrepâncias em pedidos nas oficinas do Arsenal de Marinha da Corte e do brigue-barca Itamaracá, onde foram acrescidas quantidades maiores de carvão do que os pedidos originais.

A denúncia foi feita diretamente a Arthur Silveira da Motta e, provavelmente, o oficial assim procedeu porque identificou nos órgãos de regulação da atividade a presença de fraudes as mais diversas e, consciente de que denúncia ao contador da Marinha, ao intendente geral ou mesmo ao almoxarife e a escritvães não seria eficiente, procurou um órgão como o Conselho Naval que tinha diálogo direto com o ministro e com o governo imperial, bem como um oficial externo à situação.

A comissão foi alvo de críticas por uma razão relativamente óbvia: era formada por dois dos responsáveis pela fiscalização do ocorrido: o contador e



o chefe de fazenda da Armada. O contador, no entanto, foi alvo da maior parte das críticas publicadas no jornal Gazeta de Notícias, em abordagem detalhada. As críticas eram feitas por meio de cartas com autoria de “C. Véro”, como na edição do dia 23 de outubro de 1878:

Uma vez que V. Ex. penetrou no labyrintho de Creta, se sahir delle, como é de esperar, conhecedor de todos os seus cantos, beccos e caminhos, justo é que, tendo de descarregar a espada de Damocles, não decepe cabeças innocentes, deixando altivas as verdadeiras culpadas. Não estamos por fórma alguma envolvidos neste negocio, nem advogamos a causa de quem quer que seja, mas só e unicamente por espirito de justiça, como conhecedores que somos do assumpto, pretendemos elucidar o Exc. ministro, para que elle proceda com toda a rectidão, e a illustrada commissão acabe de levantar a ultima ponta do véo que ainda envolve negocio tão melindroso. Provada como se acha a fraude no carvão, são culpados, não só aquelles que a praticaram, mas também aquelles que, sendo fiscaes da fazenda nacional, deixaram por tanto tempo funcionar a comandita, que ainda talvez funcionasse, se ao acaso não fizesse um official de fazenda dar por ella. A nosso ver, é mais culpada do que o próprio auctor do delito a contadoria de marinha, que, sendo a repartição fiscal, sancionou, por tanto tempo, fraude tão fácil e descobrir, se ella tivesse por costume cumprir o seu dever; senão vejamos” (GAZETA DE NOTÍCIAS, 1878b.)

Do ponto de vista administrativo, a Intendência da Marinha era o órgão responsável pela “arrecadação, classificação, distribuição e fiscalização do material adquirido ou que for sendo adquirido para suprimento da força naval e oficinas dos arsenais” (BRASIL, 1869), devendo, após a aquisição dos bens, enviar ao Almojarifado da Marinha situado no Arsenal de Marinha da Corte.

Teoricamente, quando houvesse necessidade, os oficiais de fazenda de navios deveriam fazer uma requisição assinada por eles e pelos imediatos e rubricada pelo comandante ao ajudante general do Almojarifado, que também rubricaria e submeteria para despacho ao intendente da Marinha. O papel da Intendência seria, após esse recebimento, fiscalizar se a quantidade solicitada fora entregue aos navios.

O ponto de partida para todo o problema era o fato de que o Arsenal de Marinha da Corte não dispunha de um depósito para carvão e, pois, todos os pedidos deveriam ser feitos diretamente aos fornecedores. Assim, a Intendência



deveria fazer o registro da requisição e encaminhá-lo ao escrivão da 1ª seção do Almoarifado, que produziria o pedido ao fornecedor mediante orientação do Intendente.

Nesse caso, o almoxarife deveria acompanhar a entrega do carvão de forma presencial ou, como de fato acontecia, por meio de um preposto, com um documento de cautela provisória assinado pelo oficial de quarto e pelo imediato. O documento era enviado novamente ao escrivão do Almoarifado e por ele enviado ao almoxarife e ao intendente da Marinha, registrando o talão no livro de contas onde fora lançado com prazo de 48 horas, sendo recebida a nota de venda do fornecedor no mesmo órgão.

Após isso, a nota deveria ser enviada à Contadoria, “rubricados e classificados [...] pelo chefe da 3ª seção” (RELATÓRIO..., 1878, p. 5). O contador processaria a fatura em conjunto com a 2ª e 3ª seções, enviando-a ao intendente que deveria entregar ao fornecedor para que recebesse junto a uma Secretaria do Tesouro o valor correspondente. Em cada etapa, todos os documentos deveriam ser registrados em livros específicos pelos escrivães correspondentes.

A bordo, havia dois procedimentos. O primeiro, como já citado, era o acompanhamento do recebimento em si. O segundo era a testagem do carvão, que deveria pesar exatamente o valor que constava nas notas e ter a qualidade vendida, já que havia diferentes tipos do gênero com preços e usos distintos. Em linhas gerais, o carvão usado como combustível era preferencialmente o tipo Cardiff e para os serviços de cozinha, do tipo Coke.

A verificação da qualidade do carvão só poderia ser feita de forma eficiente por profissionais que tinham conhecimento dessas especificidades e, por isso, apenas oficiais maquinistas, foguistas ou peritos contratados para essa finalidade específica deveriam assinar os atestados de qualidade do carvão e os entregar à Intendência da Marinha.

Fechado o ciclo administrativo, chamamos atenção a dois aspectos: o primeiro é que parte desses ritos era muito mais pela prática do que previsto na regulamentação dos respectivos órgãos, já que, como a própria comissão notou, como tudo pressupunha a posse pela própria Marinha em depósitos do Almoarifado, a não existência dele causava problemas por envolver um número maior de pessoas e ritos que, em linhas gerais, tornavam o processo demorado, especialmente considerando que todos os navios da Marinha tinham necessidade de carvão, até porque, mesmo os navios à vela precisavam para a cozinha.

O segundo é uma característica própria do momento em que as



regulamentações foram feitas. A Contadoria, em 1868; a Intendência, em 1869; o serviço de fazenda nos navios, em 1870 e o mais recente, dos arsenais, em 1874⁵. Elas foram feitas durante um contexto de guerra e pós-guerra com o Paraguai onde o Rio de Janeiro e as áreas avançadas das campanhas serviram como os portos de apoio para os navios.

Os regulamentos encontravam uma Marinha com número crescente de navios estabelecidos após o programa de aparelhamento da força elaborado por Afonso Celso de 1867 a 1871, atingindo o ápice em 1870, com “94 navios de guerra, dos quais 16 encouraçados, 48 vapores sem couraças e seis navios a vela” (RESTIER JUNIOR, 2011, p. 75), além do Arsenal de Marinha da Corte em processo de construção acelerada de navios que demandavam maior diferenciação das tarefas dos órgãos e dos diversos corpos de oficiais da Armada.

Em termos práticos, os regulamentos foram fruto da necessidade de administrar uma Marinha muito maior e mais complexa no âmbito tecnológicos e estratégicos do que a legislação vigente na primeira metade do século XIX. Esses pressupunham uma Marinha em conflito, com trânsito de navios para áreas distantes da capital e gasto de combustíveis e munições. Ao final da guerra, com os navios estacionados no Rio de Janeiro, os regulamentos tornaram-se pouco eficientes.

Não havia nenhum tipo de controle específico do orçamento destinado à compra de combustíveis na Marinha. Aliás, um dos efeitos do processo de investigações foi justamente a delimitação de um teto de gastos com os combustíveis. A comissão encerrou os trabalhos em 1879 e, no exercício orçamentário seguinte, de 1881-1882, pela primeira vez foi definido o valor dos combustíveis em 370:000\$000, cerca de 3,6% do orçamento total da Marinha para o exercício, de 10.216:539\$726⁶. Ambos os cenários dificultavam o acompanhamento e organização do serviço de provimento de carvão à Marinha de Guerra.

Sobre os envolvidos na fraude, existe um conjunto de indivíduos diretamente relacionados e outros que não realizaram nenhum ato, mas por negligência, conivência ou incompetência estiveram citados no processo. Há também algumas práticas descritas ao longo dos interrogatórios que não são citadas como corrupção em momento algum.

Na parte “irregularidades notadas no serviço e escripturação da 1ª secção do almoxarifado”, foram descritos os problemas constatados pela comissão, embora outros também devam ser considerados para análise neste artigo.



A primeira irregularidade essencial que nos cumpre mencionar é o atrazo em que está a escripturação da 1ª secção do Almojarifado, atrazo que provem de annos anteriores, e que todos os Escrivães que alli têm servidos pretende explicar pelo excesso de trabalho e falta de pessoal. Os pedidos da secção eram escriptos indifferentemente pelo Escrivão ou por serventes que a Intendencia admitia como escreventes (BRASIL, 1878, p. 5).

A falta de pessoal foi referida como um problema por todos os interrogados questionados sobre atrasos, não conferência de assinaturas e dados em documentos e irregularidades do que previam os regulamentos. Por essa razão, o contador, o almojarife e o intendente da Marinha afirmaram que acabavam deixando uma série de documentos para conferência por parte de seus encarregados (ajudantes ou escuritários), já que haveria, segundo eles, trabalhos acumulados, mesmo argumento usado pelos encarregados sobre a não comunicação para os superiores sobre possíveis irregularidades que observaram em suas atividades.

O argumento foi tão explorado como realidade e justificativa que o ex-chefe de seção da Contadoria da Marinha, João José de Moraes Tavares, demitido após a constatação das fraudes, da qual, a comissão concluiu ter “gravíssima responsabilidade por não levar ao conhecimento do Contador” os problemas em questão escreveu à Gazeta de Notícias pelo menos três cartas sobre o assunto. Tavares iniciou a argumentação de defesa publicada no jornal alegando que o relatório da comissão “não pôde deixar de reconhecer, como verdadeira, a acumulação de trabalhos na secção de dirige, e a impossibilidade de fazer por mim próprio o exame de cada uma das contas” (GAZETA DE NOTÍCIAS, 1879a). Em seguida, escreveu sobre os procedimentos de revisão que mandou realizar em face ao pedido 1145, transcrevendo a mesma carta publicada pela comissão, onde o escuritário Telles de Menezes afirmou ter encontrado toda a despesa entre julho e dezembro, indicando a possibilidade de verificação das despesas. O argumento usado por Tavares era centrado na confiança:

Pois quando se recebia um documento tão explicito, procurando para fim muito diferente, assignado por um empregado de tanta categoria fiscal, como é o escuritão do almojarifado, que porta por fé a verdade do acontecido, ainda era preciso que o chefe da secção, sem suspeita de crime, sem a menor prevenção, fosse distrahir o Sr. Contador do seu imenso trabalho para comunicar-lhe duvida



tão pequena, que ficava resolvida até com a responsabilidade de terceiro? (GAZETA DE NOTÍCIAS, 1879b).

A “responsabilidade de terceiro” mencionada pelo ex-chefe de seção dizia respeito ao regulamento da Contadoria de Marinha por ele citado que indicava que os escriturários deveriam responder por erros de cálculos, omissão de notas e lançamentos próprios à escrituração, documentos, folhas e guias de serviço das seções (BRASIL, 1868), embora ele mesmo descarte esse como principal ponto na medida em que afirmou ter sido enganado pelo escriturário Carmo Netto.

Outro ponto interessante levantado por Tavares é a sobreposição de funções dos chefes de seções e escriturários e também da parcialidade com que a comissão isentara o contador de suas próprias responsabilidades. O ponto central diz respeito às notas assinadas pelo escrivão Paulo Costa que foram inutilizadas e assinadas por Telles de Menezes por ordem de João Tavares, presumindo que as requisições fossem revisadas e assinadas por um funcionário competente em termos regimentais para tal.

A comissão também destacou essa como uma das irregularidades encontradas, onde pedidos de seções eram escritos tanto pelo escrivão como por “serventes que a Intendência admitia como escreventes” BRASIL (1878, p. 5). Da mesma forma, pedidos traziam requisições sem referência a números e datas respectivas, o que corrobora o problema da revisão dos pedidos.

O consentimento e a incompetência do contador em permitir que Telles de Menezes fizesse todo o trabalho de revisão licenciado e sem conferência foram determinantes pelo que é possível compreender na carta de Tavares, mas o regulamento, colocado de forma injusta, responsabilizava os chefes de seção pelas ações dos contadores, ao que criticou:

O meu conselho seria o melhor se não tivesse havido o crime, eu mereceria elogias pelo modo prudente com que havia cortado uma dificuldade não prevista pelo regulamento, e todos diriam que tão pequenina questão não precisava ser levada a presença do Sr. Contador, porque para desfazer destes e de outros entraves insignificantes é que havia chefe na secção. Entretanto fui o sacrificado, porque o artigo 14 no §1º do regulamento diz que compete ao chefe de secção a *distribuição, direcção e fiscalisação immediata de todos os trabalhos* PELOS QUAES é responsável ao contador [...]. Teve, o Sr. Contador algum dia de responder por



esta ou outras faltas dos seus empregados, apesar do ar. 10 dispor *que é elle responsável pela regularidade e perfeição dos trabalhos commettidos á contadoria?* [...]. A responsabilidade que me cabia pelo art. 14 §1º do regulamento da contadoria era relativa somente á *distribuição, direcção e fiscalisação da secção*, isto é, ao audamente e execução do serviço da repartição na parte dirigida por mim (GAZETA DE NOTÍCIAS, 1879c, p. 2, grifos do autor).

E concluiu questionando a razão do contador da Marinha em momento algum ter realizado depoimento ou sido indiciado ante a comissão, pelo contrário, “assignou quanto disseram contra mim os membros da comissão, sem antepor ao menos, perdoe-me o publico, os meus serviços e merecimento como empregado” (Idem).

As outras irregularidades partiam de um mesmo problema mencionado pelo escrivão Francisco de Paula no seu interrogatório: o não-preenchimento coerente dos pedidos e das requisições com todos os dados necessários. Telles de Menezes argumentou que como a demanda por carvão era constante e o processo lento devido a falta de pessoal, era comum que a quantidade requisitada fosse inferior a, efetivamente pedida, já que no decorrer do rito administrativo havia mais solicitação de carvão e, por isso, convinha para a Marinha que o combustível para os navios de guerra chegasse em tempo. É interessante que a circunstância é lógica considerando que a estrutura administrativa não era suficiente para atender uma esquadra que modificava suas atividades da vela ao modelo híbrido e ao vapor pleno. A demora no processamento dos pedidos era, portanto, um dos elementos que reforçava esse argumento. Segundo o relatório, o pedido nº 1.145 foi processado um ano depois da entrega do carvão, com isso, os registros deixavam de ser escriturados.

Desse problema, o fato já mencionado de dados insuficientes constarem nos documentos e, ao longo do processo, houvesse “pedidos escriptos com letras e tintas diversas”, o que seria tanto lógico para atender as demandas como uma forma eficaz de realizar as fraudes: requisições, pedidos, talões de registros de pedidos e de recebimentos tinham as mesmas falhas.

Em parte, pela questão do tempo, outro problema decorreu daí: o atestado de perícia da entrega do carvão, que deveria comprovar tanto a quantidade como a qualidade do mesmo, “tornou-se uma formalidade vã que se preenchia com a assinatura de qualquer machinista ou official de fazenda” (RELATÓRIO..., 1878, p. 6). Por outro lado, esse fator aliou-se à relativa carência de profissionais



qualificados para realização dessa perícia, mesmo porque o próprio conjunto dos maquinistas dos vapores ainda era insuficiente. Remetemos à discussão de Pierre Paulo da Cunha Castro, que indicou como a falta de pessoal especializado com as máquinas foi um dos grandes problemas da Armada na segunda metade do século XX, precisando criar um corpo específico com formação na Escola Naval para incorporar e controlar tais profissionais (CASTRO, 2013).

A questão das assinaturas de perícia é um dos elementos que mais aumenta a quantidade de envolvidos no processo, já que, segundo o relatório, diversas assinaturas foram falsificadas, indicando nomes de maquinistas que não existiam, sendo elas: James Fuy, J. Samuel, J. David, John Campbeel, John Deuh, John Keak, Antonio Joaquim de Oliveira e Souza, Manoel José Garcia, José Corrêa da Silva Rodrigues, Antonio Joaquim da Silva, William Shimidt, Luiz Adolpho Silva, J. Francisco de Souza, Martinho J. Benert, Manoel Pereira Costa, William Waght Est, Antonio Pereira de Souza, J. William Fox, William Olivio, S. W. Peake e Manoel José dos Santos. É possível que os nomes não tenham sido forjados, mas que a Marinha não tivesse qualquer conhecimento sobre quem eram esses indivíduos, o próprio relatório supõe, no entanto, no caso do último nome, havia um operário no Arsenal de Marinha da Corte correspondente, cuja assinatura era diferente da presente nos documentos, o que, supomos, pode indicar que os falsificadores buscavam nomes aleatórios ou juntavam nomes previamente observados. A presença de um número significativo de nomes estrangeiros é uma evidência disso, já que, por exemplo, o nome “John Campbell” aparece em pelo menos três ocorrências em jornais do Rio de Janeiro na década de 1870 como passageiro de embarcações nas seções de “Movimento do porto”. Não seria, portanto, difícil buscar nomes para tal.

A irregularidade mais evidente para descoberta das fraudes era o não preenchimento de espaços em branco nos talões, onde eram acrescentados valores que adulteravam a quantidade de carvão solicitada. Os talões eram propositadamente deixados sem que os espaços em branco fossem inutilizados, de modo que qualquer parte envolvida poderia acrece-lo.

Um dos casos emblemáticos nesse sentido foi do brigue-barca Itamaracá, que era navio à vela que, portanto, só recebia carvão para a cozinha, “em que a quantidade fora emendada toscamente de quatro para cento e quatro toneladas de carvão”. Essa forma seguia uma cadeia bem específica: após o envio da requisição de bordo dos navios ou de estabelecimentos, o Intendente despachava o pedido sem fazer a rasura das linhas em branco e as linhas preenchidas “muitas vezes eram todas, menos a primeira”, ao que o Escrivão,



já antes de enviar o pedido fazia os acréscimos de quantidades não solicitadas.

No que se refere aos procedimentos investigativos utilizados, identificamos pelo menos dois grupos diferentes de fontes: a análise da documentação produzida pela Intendência, Almojarifado e Contadoria e os interrogatórios realizados com diversas pessoas.

O fato da Marinha, por meio de seu sistema administrativo, demandar registro de cada requisição, pedido, receita e notas em livros específicos permitiu à comissão utilizar como base o pedido 1.145, da receita nº 628 e, portanto, toda a investigação partiu da 1ª seção do Almojarifado.

Além das discrepâncias em letras observadas, a comissão identificou várias irregularidades. Primeiramente, o “pedido não foi registrado na Intendência”, portanto, não constava em documentos de todos os órgãos envolvidos. Além disso, havia um conflito entre as datas do pedido no talão enviado ao fornecedor (30 de junho de 1878) e no pedido em si (30 de julho de 1878), ou seja, o valor foi recebido antes mesmo de qualquer rito ter sido observado.

A comissão notou uma rasura nas datas e o dia 30 de julho de 1878 e, além de ser posterior, também era domingo e não havia expediente, sendo que o mesmo “foi extrahido dos talões do exercício de 1876-1877, - o que explica a rasura da data”, indicando que se tratava de uma cópia de pedido feito anteriormente. Observando isso, a comissão descobriu que o pedido era fictício em sua totalidade e que o carvão não foi entregue.

A comissão indicou que o pedido fora feito pelo escrivão Paulo Francisco Bernardo da Costa e processado por Francisco de Paula Telles de Menezes, “o qual também lançou uma nota de que não havia sido processado em tempo por se ter extraviado nas mãos do fornecedor”. Mas o fato de que mesmo assim o pagamento foi realizado ao fornecedor é uma incoerência flagrante.

Com relação ao laudo pericial, a comissão informou que o perito era desconhecido, logo, fictício. Os recibos usados para justificar o pedido haviam sido adulterados com valores, circunstâncias e quantias de pedidos anteriores. No total, o pedido 1.145 autorizou o pagamento de 21:531\$000 à firma citada e cujo valor foi considerado integralmente ilegal.

A comissão realizou o mesmo procedimento com cerca de 134 pedidos diferentes registrados em livros do Almojarifado entre 1877 e 1878, verificando se o mesmo foi ou não registrado na Intendência, se foi passível de controle por outros órgãos, se todos os dados haviam sido preenchidos corretamente, se as assinaturas feitas condiziam com as assinaturas coletadas com as pessoas que foram chamadas para interrogatórios ou esclarecimentos, rasuras



indicativas de fraudes, caligrafias diferentes indicando mais de uma escrita e qual o nome do perito e do destino dos pedidos. Esse método permitiu que a comissão estendesse a análise posterior à Intendência para aferir o grau de responsabilidade na fiscalização, embora não tenha feito qualquer menção à responsabilidade da Contadoria.

Foram também indicados, para cada pedido, a quantidade e tipo de carvão, cruzando a quantidade “do carvão de cada pedido” com o “requisitado pelos navios e outras estações” e, quando cabível, a quantidade “acrescida no pedido da Intendência”, onde cada uma dessas categorias era seguida da quantidade de carvão Coke e de Cardiff (ou outros), concluindo o valor pago ao fornecedor, o valor referente ao carvão que foi recebido devidamente pela Marinha e o valor pago indevidamente ao fornecedor, o que explicaremos mais detalhadamente na seção seguinte.

Para o caso específico do Arsenal de Marinha da Corte, um dos principais requisitantes de carvão dos pedidos analisados pela comissão, ela também lançou mão da capacidade de consumo máximo de combustível por hora das oficinas e embarcações. O conhecimento técnico da comissão foi importante, nesse sentido, para fazer uma espécie de contraprova sobre a real necessidade das requisições de carvão, indicando quais tipos de combustíveis deveriam ser utilizados pelas oficinas de máquinas e de ferraria e construção naval.

Na oficina de fundição, por exemplo, parte da oficina de máquinas, utilizava três modalidades: o Coke, com consumo máximo de 72 kilogramas por hora de funcionamento; Carfiff, com consumo de 4 kg e carvão Fino, com consumo de 8 kg. A mesma metodologia foi utilizada para as lanchas de cada oficina e máquinas estacionárias do Arsenal. Isto é, o maquinário específico das oficinas de máquinas, da serraria, da ferraria de construção naval, das bombas do hospital de Marinha, do laboratório da Armada, das máquinas de diques e das cábreas Imperial e flutuante.

A verificação totalizou: para as oficinas, consumo total máximo de 568 kg por hora; para as embarcações, consumo máximo de 420 kg por hora e para as máquinas estacionárias, 1.110 kg por hora. Ao todo, o Arsenal tinha potencial de gasto de um pouco mais de 2 toneladas de carvão por hora trabalhada. É evidente que essa metodologia não seria aplicável de forma simples aos pedidos, já que os mesmos deveriam cobrir a estimativa de uso em um período de alguns meses e não era feito com apenas uma requisição do Arsenal, mas cada setor tinha autonomia para pedir, mediante os ritos descritos para o serviço de bordo, com oficiais de fazenda do mesmo, o carvão nas modalidades descritas.



Embora a comissão não tenha indicado que utilizou o mesmo método para averiguar os pedidos dos navios, é provável que o tenha feito, na medida em que os juízos estabelecidos de que foram acrescidas quantidades maiores do que o real também o foram nos pedidos de navios. Eles detinham, assim, o conhecimento sobre. O problema, no caso, é que o Arsenal de Marinha tinha uma regularidade no seu serviço que permitia melhor controle, já que as suas atividades de construção eram programadas com a projeção do tempo de duração e etapas a serem vencidas, assim como as atividades de reparos efetuados em navios da força naval. No caso dos navios de guerra, os pedidos quase sempre ocorriam quando da realização de comissões, já que os mesmos ficavam estacionados no porto do Rio de Janeiro em outros momentos, daí que não fosse totalmente possível calcular a quantidade que deveria ser gasta.

Foram realizados, ao todo, 194 interrogatórios diferentes com 34 pessoas, listadas a seguir:

Quadro 1 - Nomes dos interrogados pela comissão

Nome	Atribuição	Número do interrogatório
<i>Francisco Pinto Torres Neves</i>	1º tenente da armada	1 a 3
<i>Archibald Geary</i>	Maquinista de 1ª classe da armada	4
<i>Rodrigo Navarro de Andrade</i>	Oficial de fazenda de 3ª classe	5
<i>Fernando Xavier de Castro</i>	Capitão-tenente da armada	6
<i>Eduardo Lemelle</i>	Maquinista de 1ª classe da armada	7 a 9
<i>José Antonio de Souza Guimarães</i>	Oficial de fazenda de 2ª classe	10 a 30 e 50 a 52
<i>Antonio Corrêa da Silva</i>	Fiel do transporte Madeira	31 a 49
<i>Firmo Alves de Souza</i>	Oficial de fazenda de 3ª classe	53 a 67
<i>Thomaz Joaquim Moreira</i>	Fiel do depósito das oficinas de máquinas do Arsenal da Corte	68 a 75



<i>Augusto Magno de Mello e Mattos</i>	Ajudante do intendente	76 a 86
<i>João Francisco da Matta Rezende</i>	Almoxarife da 1ª seção	87 a 94, 146, 189, 190 e 193
<i>Luiz Antonio Ferreira Guimarães</i>	Oficial de fazenda de 1ª classe	95 e 96
<i>João Francisco de Macedo Ferrão</i>	Secretário da intendência	97 a 101
<i>Paulo Francisco Bernardo da Costa</i>	Ex-escrivão da 1ª seção do Almoxarifado	102 a 127, 186 a 188, 191 e 192 a 194
<i>Francisco de Paula Telles de Menezes</i>	2º escriturário da Contadoria	128 a 135, 147 e 149
<i>Henrique José do Carmo Netto</i>	2º escriturário da Contadoria	136 a 139, 145, 148 e 150
<i>João José de Moraes Tavares</i>	Chefe da 2ª seção da Contadoria	140 e 141
<i>José Bernardes da França</i>	Chefe da 3ª seção da Contadoria	142 a 144
<i>Manoel José Ramos</i>	Oficial de fazenda de 4ª classe	151 e 152
<i>Isaías Candido de Brito</i>	Oficial de fazenda de 4ª classe	153 e 154
<i>José Gonçalves de Oliveira e Silva</i>	Oficial de fazenda de 4ª classe	153 e 156
<i>Antonio José de Azevedo Vellozo</i>	Porteiro da 1ª seção do Almoxarifado	157 a 164
<i>Antonio Martins Lage</i>	Chefe da casa fornecedora de carvão	165
<i>Camillo Martins Lage</i>	Representante da casa fornecedora de carvão	166 a 169 e 181
<i>Manoel Antonio Pereira</i>	Mestre da oficina de ferreiros	170 a 175
<i>Bartholomeu José Lobão</i>	Maquinista de 2ª classe	171
<i>Manoel da Silva Bastos</i>	Maquinista de 4ª classe	172 a 174



<i>Luiz Antonio de Moraes</i>	Maquinista de 1ª classe	136
<i>Charles Eugène Bailly</i>	Maquinista da serraria a vapor	177
<i>Manoel José dos Santos</i>	Operário da oficina de limadores	178 a 180
<i>Ludgero José Villet</i>	Empregado dos fornecedores de carvão	182 a 184
<i>Francisco Antonio da Silva</i>	Maquinista de 4ª classe	185
<i>João Ferreira de Souza</i>	Mestre do brigue Itaparica	194

Fonte: (RELATÓRIO..., 1878).

Embora não seja citada a data em que os interrogatórios começaram, eles ocorreram somente após o serviço de análise da documentação dos órgãos da Marinha ter sido realizado, já que o procedimento padrão da comissão era questionar, para os funcionários da Marinha, sobre o teor de requisições lançadas de acordo com o lugar onde serviam no momento da requisição.

A numeração refere-se às perguntas da comissão em caráter oficial, de modo que alguns dos interrogados responderam um grande número de perguntas. Muitos foram inqueridos mais de uma vez e quase sempre, o retorno se dava em acareações realizadas em conjunto ou em confronto a dois interrogados.

A primeira acareação ocorreu com José Antonio de Souza Guimarães e Antonio Corrêa da Silva, o primeiro oficial de fazenda e o segundo, fiel do transporte Madeira. Guimarães fora questionado, na pergunta 12, se havia pesagem do carvão recebido a bordo do navio, ao que ele respondera que não, pois “sempre depositou muita confiança nas pessoas autorizadas por lei para assistirem e fiscalizarem esses recebimentos” (RELATÓRIO..., 1878, p. 23) mas o fiel do mesmo transporte, ao ser questionado sobre a mesma situação na pergunta 34, respondeu que era feita a pesagem. E ao responder sobre quem passava os recibos do carvão ao fornecedor, respondeu que não sabia ao certo, mas que já havia visto Guimarães saindo para entregar recibos na casa de um empregado da firma, de nome Ludgero.

A contradição das repostas foi lida para ambos na acareação, pedindo



explicações a José Guimarães, o qual respondeu que nunca havia autorizado o fiel a participar das pesagens, mas confirmou que em algumas ocasiões “quando o navio atracava à ilha ia ao escriptorio do fornecedor conversar com conhecidos que lá encontrava” (Idem, p. 26). Essa informação foi particularmente relevante à investigação, pois em termos práticos sugeria uma rede de favorecimentos envolvendo o funcionário Ludgero como preposto da firma Lage & Filhos com funcionários da Marinha.

A segunda acareação ocorreu com Henrique José do Carmo Netto, Francisco de Paula Telles de Menezes e João Francisco da Matta Rezende, todos do Almoxtarifado. O objetivo fora verificar se os três haviam participado do processo de produção do pedido 1.145 e, considerando haver três caligrafias diferentes, a comissão associou aos três. A acareação ocorreu após os interrogatórios individuais dos três e vários interrogados (incluindo Carmo Netto e Matta Rezende) terem acusado Telles de Menezes de ser um dos autores principais das fraudes no órgão.

O caso de Matta Rezende, em particular, parece ter sido central para a comissão, já que ele era o Almoxtarife (e superior hierárquico) de Francisco de Paula Telles de Menezes quando das fraudes, tendo sido questionado a razão de não ter conferido os documentos adulterados e respondido sempre que agiu de boa-fé por confiar nos anos de bons serviços prestados pelo Escrivão. Na acareação, o pedido 1.145 foi questionado quanto à sua conferência pelos erros contidos e tanto Rezende como Menezes afirmaram apenas que na ocasião acharam que “deve ter sido escripto impensadamente” (Ibid., p. 39), mas que Carmo Netto confirmara que o pedido foi levado para Francisco diretamente por Camillo Lage, irmão e sócio da firma Lage & Filhos.

A terceira e última acareação foi feita com Paulo Francisco Bernardo da Costa. Paulo fora demitido no início da averiguação das contas e apontado inicialmente como autor das fraudes, sendo substituído por Telles de Menezes. Em todas as questões anteriores, Paulo afirmou que os pedidos apresentados a eles poderiam ter acontecidos de forma equivocadas. A comissão em vários dos depoimentos, pediu para que Paulo confirmasse sua assinatura e letra em requisições tendo como questão central a 188, sobre as grandes quantidades lançadas para o transporte Madeira “sem existirem requisições, encontrando-se, entretanto, recibos falsos do Official de Fazenda José Antonio de Souza Guimarães”, ao que Paulo respondeu “Que fazia os pedidos, conforme já disse perante a comissão, em vista de notas que lhe mandavão, o Intendente, o Almoxtarife e as mais das vezes o fiel da secção” (Ibid., p. 46).



Os questionamentos a Matta Rezende sobre Paulo foram no sentido de confirmar se Rezende havia enviado alguma nota a Paulo ou se conhecia outro empregado que assim o fizera, o que negou. Também questionado o fato apontado em alguns depoimentos de peritos irem ao Almojarifado assinar pedidos atestando o recebimento quando Paulo encontrava-se em serviço, ao que igualmente negou dizendo que nunca ordenara nem tinha conhecimento disso. Por fim, a comissão apresentou o pedido 1.145 a Rezende para confirmar se assinou o mesmo com todos os dizeres, afirmando que quando o fez, “só continha o primeiro dizer, da quantidade de dez mil kilos de carvão; mas que, quando assignou o processo, o pedido já vinha augmentado com todos os dizeres que nelle se contem” (Ibid., p. 47). Quando confrontado, Paulo manteve as respostas e negou que tivesse feito qualquer fraude.

Resultados e impactos e a fraude como processo

Concluída a investigação, a comissão apontou como maior responsável Paulo Francisco Bernardo da Costa, tendo como cúmplice confesso o funcionário Ludgero Villet da firma Lage & Filhos. A comissão declarou que a firma era responsável pela fraude e que, nesses termos, o Governo Imperial poderia tomar as ações judiciais que considerassem necessárias, já que a mesma não tinha jurisdição sobre eles.

Paulo Costa fora demitido em maio de 1878, antes mesmo dos resultados finais da comissão, e acusado na qualidade de autor principal. Francisco de Paula Telles de Menezes, por participação nas mesmas fraudes de Paulo após sua demissão; João Francisco da Matta Rezende e Augusto Magno de Mello e Mattos, ambos por incompetência aos deveres superiores de fiscalização. O secretário da Intendência João Francisco de Macedo Ferrão foi considerado culpado igualmente por não haver fiscalizado recebimentos de carvão e por ter tolerado “que assignassem como peritos indivíduos incompetentes” (Ibid., p. 13), como José Antonio de Souza Guimarães, também responsabilizado pelo atraso nos registros de requisições e pedidos.

O secretário Henrique José do Carmo Netto não foi considerado culpado abertamente por haver justificado todos os documentos que apresentou, embora uma diferença de 4 toneladas no pedido nº 1 de 1878-1879 tenha sido considerado pela comissão como engano e os “delitos” atribuídos à “senilidade”.

João José de Moraes Tavares foi responsabilizado por não haver comunicado ao chefe da repartição competente aos dúvidas que tinha sobre Carmo Netto



no pedido 1.145 quanto da verificação, atribuindo à falta de tempo do Contador como justificativa.

O fiel Antonio Corrêa da Silva recebeu culpa por falsidades em documentos de despesa da 1ª seção do Almoxarifado, quando fez algumas rasuras em pedidos, mas a responsabilidade principal recaiu sobre José Antonio de Souza Guimarães, pois o fiel era oficial inferior.

Firmo Alves de Souza, oficial de fazenda, foi responsabilizado por fazer alterações de próprio punho comprovadas em confrontação nos interrogatórios nos pedidos de carvão e da mesma forma que o anterior, o fiel que servia com ele, Thomaz Joaquim Moreira, não foi considerado totalmente inocente, mas não foi diretamente culpado pela comissão.

Os oficiais de fazenda que assinaram como peritos não foram considerados culpados, embora o mal procedimento desses tenha sido destacado. Os oficiais maquinistas Carlos Bailly, João Maria Rodrigues, John Haslam, Paulino Alves dos Reis foram considerados irregulares por assinarem como peritos, mas não receberam qualquer punição.

Há uma contradição interessante no processo de atribuição de responsabilidades pela comissão. Em primeiro lugar, porque a mesma afirmou que não foi possível definir o grau exato de responsabilidade nos atos, embora tanto a metodologia utilizada como os próprios resultados citados hierarquizem culpas diferentes. Aliás, é interessante que irregularidades e incompetências, de um modo geral, foram reconhecidas como um ponto não problemático e não passível de punições. A situação só foi diferente nos casos de chefes de seção que tiveram maior implicação, mas mesmo nesses casos, a demissão não foi sugerida, embora em todos a ideia de que os chefes deveriam ter zelo e habilidades fosse ressaltada.

A hierarquia também aparece como um elemento importante: em nenhum caso oficiais inferiores, mesmo quando confessaram ter feito irregularidades, foram considerados culpados ou totalmente responsáveis. Cremos que a comissão tenha tido o cuidado de manter a ideia de que oficiais detinham maior poder de atuação intelectual e, assim, de realizar operações complexas como fraudes, enquanto subordinados apenas agiam por impulso, por ordens ou sem conhecimento total do que se passava.

O que mais chamamos atenção é para a ausência de maiores observações sobre uma série de práticas problemáticas relatadas, como desvios de função ou como o fato de que oficiais frequentavam regularmente a casa de Ludgero Villet mesmo tendo em vista que eles tinham obrigações profissionais de



fiscalização do que era recebido da firma Lage & Filhos, argumentando sempre a confiança como elemento que isentava-os de responsabilidades. Não foram feitos comentários porque tais ações pareciam comuns e, apenas quando houve indícios claros de fraudes, algumas delas foram mencionadas.

É lógico perceber que na face comum dessas práticas, estejam relacionados dois aspectos. Primeiramente, se essas ações eram cotidianas, certamente não eram questionadas nem internamente à força naval nem no âmbito da imprensa. A fraude foi deflagrada em um primeiro momento de questionamentos sobre ações de agentes públicos e de idoneidade moral de práticas administrativas que passaram a ser representadas de forma negativa nos jornais.

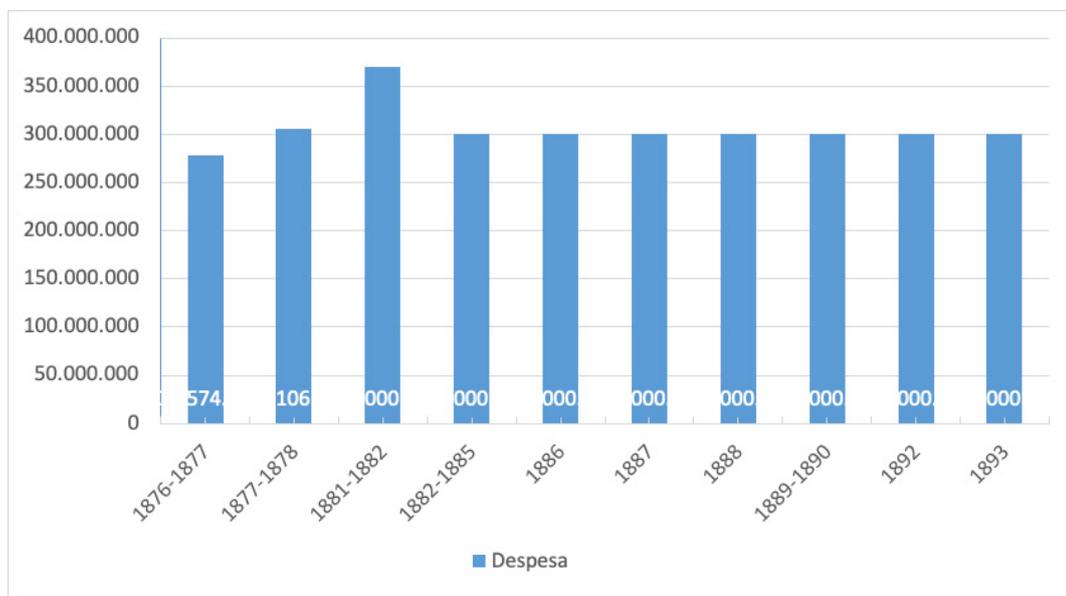
Em segundo lugar, também evidenciam que os vícios nessas práticas relacionadas à importação do carvão eram profundos e compunham o curso normal dos ritos administrativos militares, uma vez que há indícios da permanência dessas práticas pelos impactos econômicos analisados nos anos posteriores.

Com relação aos impactos, o levantamento da comissão apontou que o total de carvão fornecido à Marinha no Rio de Janeiro no exercício financeiro de 1876-1877 custou 277:574\$844, número que foi aumentado entre 1877-1878 e 1878-1879 para 305:106\$732, portanto, segundo o relatório, o valor indevidamente pago somou 101:409\$600, ou seja, cerca de 33,2% do gasto anual para combustíveis da esquadra e repartições situadas no Rio de Janeiro foi desviado no processo de fraude.

Até o exercício financeiro em questão, não constava nas leis orçamentárias anuais o valor gasto especificamente com os combustíveis nas receitas e despesas da Marinha, portanto, é difícil estimar, além dos dois exercícios citados, se antes do processo, o gasto com combustíveis variou tanto, inclusive por considerar que o caso ocorreu apenas 8 anos após o fim da Guerra do Paraguai, quando um grande número de navios foi incorporado à Marinha, mas a partir da lei orçamentária seguinte, que ocorreu apenas para os exercícios de 1881-1882, esse tipo de despesa começou a ser especificada. É interessante, entretanto, que embora um percentual tão alto tenha sido pago indevidamente, os orçamentos dos períodos seguintes não tenham variado tanto, conforme podemos verificar nos gráficos a seguir. Os gráficos foram produzidos mediante coleta das informações orçamentárias detalhadas das despesas fixadas pelas leis orçamentárias anuais sobre o Ministério da Marinha.



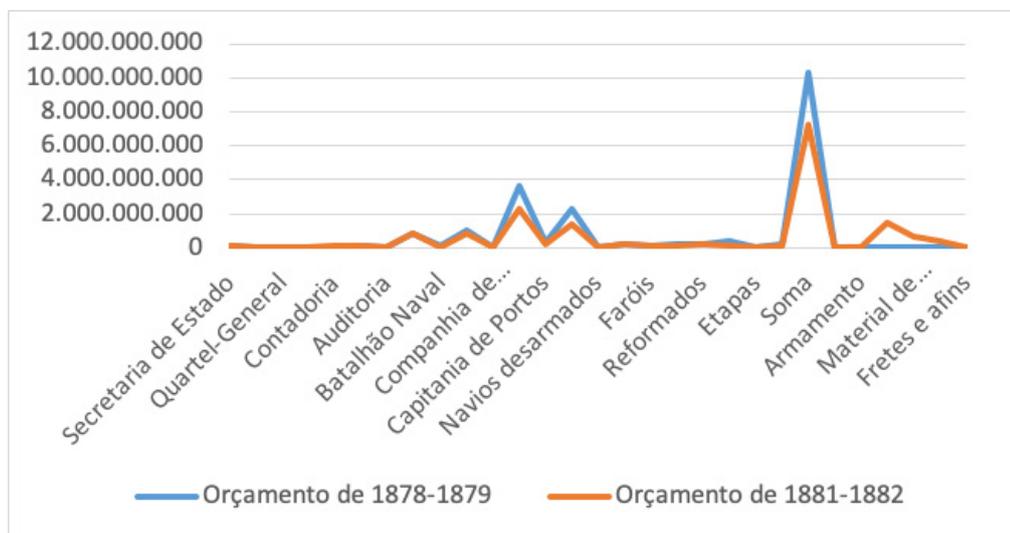
Gráfico 1 - Despesa anual com combustíveis da Marinha, 1876-1893.



Fonte: BRASIL (1875; 1877; 1882a; 1885a; 1886; 1887; 1889; 1891a; 1891b).

Comparando a fixação das despesas da Marinha entre os períodos de 1879 e 1881, quase todos os pontos sofreram redução exceto “Corpo da Armada e classes anexas”, “Faróis”, “Reformados” e “Fretes, tratamento de praças foras dos hospitais etc” (anteriormente colocado entre “Etapas” e “Eventuais”, que tiveram acréscimos. Foram inseridos os tópicos “Hidrografia”, “Armamento”, “Munições de boca”, “Munições navais”, “Material de construção naval” e “Combustível”. Segue o comparativo detalhado:

Gráfico 2 - Detalhamento das despesas do Ministério da Marinha, 1878-1882.



Fonte: BRASIL (1875; 1877; 1882a; 1885a; 1886; 1887; 1889; 1891a; 1891b).



Nesse período comparado, o número de navios da Marinha foi relativamente o mesmo: 47 navios em 1879 (BRASIL, 1880, p. 22) e 46 no início de 1882 (BRASIL, 1882, p. 19). Assim, se grande parte dos valores gastos no exercício de 1878-1879 foi fruto de desvios e, portanto, não refletia a necessidade real dos navios da Marinha, por que esse número não diminuiu nos anos seguintes?

A única explicação lógica para isso seria o fato de que no início da década de 1880, foram incorporados navios que tinham maior gasto de combustível, como o encouraçado Riachuelo e o cruzador Barroso. A força total das máquinas dos navios em 1879 era de aproximadamente 9.000 cavalos-vapores (BRASIL, 1880, p. 55)⁷, aumentando para mais de 20.000 em 1885 (BRASIL, 1885)⁸, no entanto esse mesmo valor não se sustenta entre 1881-1882, onde não houve alterações significativas.

Entendemos, assim, que o orçamento de combustíveis não tenha tido uma justificativa na manutenção dos navios ou comissões. Não houve mudanças administrativas significativas ou um aumento expressivo no número de funcionários da força naval. O que nos parece mais sensato é considerar que os desvios continuaram acontecendo por outras formas e pessoas e que os orçamentos acabassem por incorporá-los.

O problema central desses desvios não era, assim, as pessoas envolvidas, mas como o método – fraude de documentos para que firmas importadoras recebessem uma quantia muito maior e repassassem a funcionários da própria empresa ou da Marinha – era eficaz e funcional para as partes envolvidas com prejuízos evidentes aos cofres públicos e à força naval. É nesse sentido que observamos estratégias desenvolvidas na fase imperialista e industrial do capitalismo ante o aumento do que Hobsbawm denominou como convergência entre política e economia, ou “o papel cada vez maior do governo e do setor público” (HOBSBAWM, 2008, p. 83), a mundialização do comércio e das práticas econômicas ligadas à modernização tecnológica também globalizou suas mazelas e táticas de maximização do lucro pela corrupção de agentes públicos.

No caso de Antonio Martins Lage, Camilo Lage e Ludgero Villet, todos foram processados no foro comum do Rio de Janeiro, no entanto, o poder econômico da firma não foi afetado. Pelo contrário, a família Lage parece ter se fortalecido nos anos finais do Império e início da República, expandindo seus negócios na exploração de carvão mineral e mesmo em serviços de navegação. Segundo Carlos Ribeiro, com a República, o neto de Antonio Lage fundou, em 1891, a Companhia Nacional de Navegação Costeira, “empresa gerada a partir do capital familiar dos Lages, acumulado, principalmente, pela comercialização



do carvão importado” (RIBEIRO, 2007, p. 1). Mais tarde, Henrique Lage formaria um conglomerado de 30 empresas, em vasta gama de nichos relacionados à Marinha, como no incentivo ao uso de carvão nacional produzido pelo grupo em Santa Catarina nos anos 1910.

Conclusão: corrupção e modernização eram faces diferentes de um só processo?

As transformações da era do vapor conduziram a uma situação original ao Brasil no século XIX: a dependência em relação a um produto específico, o carvão mineral, que passara a ser um componente fundamental para a modernização do Estado mediante seu braço armado naval – a Marinha de Guerra.

O vapor introduziu no Brasil mudanças não apenas ao tempo de viagem de navios, mas também à construção de uma infraestrutura nas cidades portuárias compatível às necessidades deles, como grandes depósitos de carvão, firmas importadoras do gênero, trabalhadores especializados, oficiais maquinistas e praças foguistas e a ampliação da infraestrutura para maior circulação de mercadorias e pessoas.

O vapor significou um dos modos mais eficazes de inserção do Brasil na Segunda Revolução Industrial e um dos elementos mais importantes de dinamização de sua própria economia, mas a dependência dos mercados externos também foi sintomática de outras formas econômicas originais para o país.

É nesse sentido que a expansão econômica e o desenvolvimento tecnológico do período não podem ser separados de uma das características do capitalismo do século XIX: o imperialismo. No sentido prático, a expansão dos grandes capitais se deu com a transformação parcial ou total de estruturas sociais e culturais em países que tiveram maior incidência dessas transformações econômicas. E, no esteio desse processo, a transformação de estruturas econômicas também se deu com a corrupção de funcionários públicos.

Uma das faces do imperialismo, conforme apontou Edward Said (2011), fora a colaboração de burocratas nas áreas colonizadas ou, no caso do Brasil, de áreas de expansão de mercados. A questão central é: havia funcionários especializados, como Ludgero Villet, em participar de jantares, ambientes sociais e mesmo das repartições de instituições do Estado como a Marinha de Guerra.

Oficiais frequentavam a casa de Ludgero, que servia como preposto entre



os interesses de uma firma que importava carvão da Inglaterra e aspirações individuais de militares e civis, atuando de forma articulada. Todos os citados no processo conheciam Ludgero ou outros funcionários e atribuíam confiança a eles a ponto de não fiscalizar as operações que envolviam essas trocas comerciais.

E considerando o progresso da firma Lage & Filhos, é provável que isso tenha se estendido por longos anos, aliás, com a continuação de negócios da família com as forças armadas até pelo menos os anos 1950, com Henrique Lage, e que os laços entre setores estatais e o capital privado nacional em desenvolvimento tenham sido fortes.

A corrupção, aqui, não é, pois, apenas um elemento comportamental ou valorativo. Ela é um elemento concreto de extração de recursos de um setor do Estado para uma área de investimentos e expansão de empresas e indústrias nacionais. Não é possível definir quando os desvios no carvão iniciaram na Marinha, embora provavelmente não tenham sido encerrados com os resultados da comissão, portanto, são centenas (talvez milhares) de contos de réis retirados ilegalmente da Armada e que provavelmente contribuíram na formação de um conglomerado empresarial de bastante força no país durante o período posterior.

Aliás, se no Rio de Janeiro não havia depósito para o carvão, a situação nas outras províncias era tão ruim quanto e os ritos de compra de carvão eram iguais e tinham os mesmos problemas, assim, é possível que os mesmos desvios sejam verificáveis em diferentes partes do país no período.

Em termos administrativos, a situação somente mudou de forma efetiva com as reformas feitas durante a gestão de Alexandrino Faria de Alencar, especialmente através do decreto 6.525 de 1907 (BRASIL, 1907), que regulamentou os depósitos navais, subordinando-os ao Comissariado-Geral da Armada, que passou a ter atribuições centralizadas e conjuntas do que foram a Intendência e o Almoxarifado Geral, com todo o processo de compra, fiscalização, autorizações e inspeções a seu serviço. Também regulamentou depósitos criados no Pará e Mato Grosso nos respectivos arsenais com as mesmas atribuições tendo como autoridade central o inspetor do arsenal.

Compreendemos que a corrupção como tema de análise no âmbito das forças armadas, assim, seja um elemento importante de entendimento de um triplo processo: como o processo de modernização das instituições militares apresentou problemas específicos que são característicos de um momento do capitalismo internacional e da expansão de seus mercados; como processo onde



as experiências sociais com as práticas que, mesmo para a época, eram desviantes dos regulamentos previstos para praças e oficiais; como compreensão de um dos desdobramentos do imperialismo, isto é, da corrupção como elemento estratégico de empresas que conduziram a construção de novos mercados com transformações nas estruturas econômicas.

Referências

BRASIL. *Decreto nº 108, de 30 de dezembro de 1889*. Manda vigorar no exercício de 1890 as leis ns. 3.396 e 3.397 de 24 de novembro de 1888. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1889, vol. fasc. 1, p. 342. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-108-30-dezembro-1889-516568-norma-pe.html>. Acesso em 31 jul.2020.

BRASIL. *Decreto nº 3.227, de 27 de junho de 1884*. Determina que as Leis ns. 3.140 e 3.141 de 30 de outubro de 1882 orçando a Receita e fixando a Despesa para os exercícios de 1882-1883 e 1883-1884, continuem em vigor no 1º trimestre de 1884-1885, enquanto não forem promulgadas as respectivas Leis de orçamento. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1891a, v. 1, pt. I, p. 3. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3227-27-junho-1884-547011-norma-pl.html>. Acesso em: 31 jul.2020.

BRASIL. *Decreto nº 3.271, de 28 de setembro de 1885*. Determina que as Leis ns. 3.229 e 2.320 de 3 de setembro de 1883, que orçam e fixam a despesa geral do Império para o exercício de 1884-1885, continuem em vigor durante o exercício de 1885-1886, com diversas alterações. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1885a, v. 1, p. 20. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3271-28-setembro-1885-543468-norma-pl.html>. Acesso em 31 jul.2020.

BRASIL. *Decreto nº 4.214, de 20 de junho de 1868*. Reorganiza a contadoria de Marinha. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1868. v. 1, pt. 2, p. 409. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4214-20-junho-1868-553480-norma-pe.html>. Acesso em: 8 set. 2019.

BRASIL. *Decreto nº 4.364, de 15 de maio de 1869*. Reorganiza a Intendência da Marinha. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1869. v. 1, pt. 2, p. 204. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4364-15-maio-1869-552953-norma-pe.html>. Acesso em: 10 mar.2020.



BRASIL. *Lei nº 25, de 30 de dezembro de 1891*. Orça a receita geral da República dos Estados Unidos do Brasil para o exercício de 1892 e dá outras providências. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Brasil, 1891b, v. 1, pt. 1, p. 46. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-25-30-dezembro-1891-545783-norma-pl.html>. Acesso em: 31 jul.2020.

BRASIL. *Lei nº 126-B, de 21 de novembro de 1892*. Fixa a despesa geral da República dos Estados Unidos do Brasil para o exercício de 1893, e dá outras providências. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Brasil, 1892, v. 1, pt. I, p. 138. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-126-b-21-novembro-1892-541382-norma-pl.html>. Acesso em: 31 jul.2020.

BRASIL. *Lei nº 2.670, de 20 de outubro de 1875*. Fixa a despesa e orça a receita do Império para o exercício de 1876-1877, e dá outras providências. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1875, v. 1, p. 131. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-2670-20-outubro-1875-589144-norma-pl.html>. Acesso em: 31 jul.2020.

BRASIL. *Lei nº 2.792, de 20 de outubro de 1877*. Fixa a despesa e orça a receita geral do Império para os exercícios de 1877-1878 e 1878-1879, e dá outras providências. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1877, v. 1, pt. 1, p. 48. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-2792-20-outubro-1877-548565-norma-pl.html>. Acesso em: 31 jul.2020.

BRASIL. *Lei nº 3.140, de 30 de outubro de 1882*. Orça a receita geral do Império para os exercícios de 1882-1883 e 1883-1884 e dá outras providências. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1882a, v. 1, pt. I, p. 96. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-3140-30-outubro-1882-544790-norma-pl.html>. Acesso em: 31 jul.2020.

BRASIL. *Lei nº 3.313, de 16 de outubro de 1886*. Orça a receita geral do Império para o exercício de 1886-1887 e 2º semestre do ano de 1887 e dá outras providências. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1886, v. 1, pt. I, p. 59. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-3313-16-outubro-1886-543164-norma-pl.html>. Acesso em: 31 jul.2020.

BRASIL. *Lei nº 3.348, de 20 de outubro de 1887*. Orça a receita geral do Império para o exercício de 1888 e dá outras providências. Rio de Janeiro: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1887, v. 1, pt. I, p. 33. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-3348-20-outubro-1887-542992-norma-pl>.



html. Acesso em 31 jul.2020.

BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório sobre a fraude no fornecimento de carvão à repartição da Marinha apresentado pela comissão de inquérito para esse fim nomeada por aviso de 19 de outubro de 1878. In: *Relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da décima sétima legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha João Ferreira de Moura*. 1879. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da decima sétima legislatura pelo ministro e secretario de Estado dos negócios da Marinha Dr. José Rodrigues de Lima Duarte*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880. Disponível em: crl.edu. Acesso em: 10 mar. 2020.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima oitava legislatura pelo ministro e secretario de Estado dos negócios da Marinha Dr. José Rodrigues de Lima Duarte*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional. 1882b. Disponível em: crl.edu. Acesso em: 10 mar. 2020.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório apresentado a Assembléa geral Legislativa na primeira sessão da decima nona legislatura pelo ministro e secretario de Estado dos negócios da Marinha Luiz Filippe de Souza Leão*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885b. Mapas nº 2, 3 e 4. Disponível em: crl.edu. Acesso em: 10 mar. 2020.

BRASIL. Decreto nº 6.525, de 15 de junho de 1907. Reorganiza o Commissariado Geral da Armada. *Diário Official*, Rio de Janeiro, p. 5.440, 1907. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6525-15-junho-1907-511104-norma-pe.html>. Acesso em: 10 mar. 2020.

CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. *Disciplina na armada imperial a partir da Corveta Trajano: as diferentes punições aplicadas aos subordinados entre 1873 e 1879*. 2013. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro, ed. 296, 26 out. 1878a. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 10 mar. 2020.

GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro, ed. 293, 23 out. 1878b. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 10 mar. 2020.



GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro, ed. 26, 26 jan. 1879a. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 10 mar. 2020.

GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro, ed. 27, 27 jan. 1879b. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 10 mar. 2020.

GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro, ed. 28, 28 jan. 1879c. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 10 mar. 2020.

GEERTZ, Clifford. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

GRENDI, Edoardo. Microanálise e história social. In: OLIVEIRA, Mônica Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho. *Exercícios de micro-história*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2009. p. 19-38.

HOBBSAWM, Eric. *A era das revoluções*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

HOBBSAWM, Eric. *A era dos impérios (1875-1914)*. 12. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2008.

MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1885-1910*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

RELATÓRIO sobre a fraude no fornecimento de carvão à repartição da Marinha apresentado pela comissão de inquérito para esse fim nomeada por aviso de 19 de outubro de 1878. In: RELATÓRIO apresentado à Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da decima sétima legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha João Ferreira de Moura. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879. Anexo. Disponível em: crl.edu. Acesso em: 10 mar. 2020.

RESTIER JUNIOR, Renato J P. *A modernização da Armada Imperial e os conflitos no Prata durante o Segundo Reinado (1850-1876)*. 2011. Dissertação (Mestrado em Historia) - Universidade Estadual do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

RIBEIRO, Carlos Alberto Campello. *Henrique Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira: a história da empresa e sua inserção social (1891-1942)*. 2007. Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

SAID, Edward. *Cultura e imperialismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. Corrupção no Brasil Império. In: AVRITZER, Leonardo; BIGNOTTO; Newton; GUIMARÃES, Juarez; STARLING, Heloisa. (org.) *Corrupção:*



ensaios e críticas. 2. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012. p. 191-199.

VAL, Sylvio dos Santos. *O périplo do Cisne Negro: poder, política e tecnologia na Marinha do Brasil*. Rio de Janeiro: Gamma, 2016.

Notas

¹Universidade Federal do Pará.

²Universidade Federal do Pará.

³Todas as referências feitas ao relatório não contêm número de página, pois constam como anexo. (RELATÓRIO..., 1878).

⁴Um dos anexos dos relatórios a lista de decretos relacionados à Marinha e avisos expedidos pelo ministro, no entanto, no referido relatório, o aviso de 19 de outubro não foi publicado.

⁵As regulamentações foram estabelecidas por decretos e feitas depois de queixas, nos relatórios ministeriais de 1867 a 1873, de defasagem dos regulamentos vigentes por falta de detalhes em respeito às atribuições, execução das funções e o organograma pertinente. Com os regulamentos, à Contadoria competiria a contabilidade e fiscalização de toda a receita e despesa do Ministério da Marinha e do serviço contábil da instituição no Rio de Janeiro; à Intendência, os serviços de arrecadação, classificação, distribuição e fiscalização de todo o material da Marinha; o do serviço de fazenda, definindo os tipos realizados a bordo dos navios: pedidos, recebimentos, arrecadações, despesas, escriturações e fiscalizações dos materiais recebidos pela Intendência e, no caso dos Arsenais, de organização dos materiais nos almoxarifados. Todos os decretos constam na Coleção das Leis do Império do Brasil.

⁶Todos os dados orçamentários constantes neste artigo, bem como nos gráficos, foram extraídos das leis orçamentárias anuais que definiam as despesas do governo brasileiro.

⁷Mapa nº 3.

⁸Mapas nº 2, 3 e 4.