

**Sergio Willian de Castro  
Oliveira Filho**

Universidade Estadual do Oeste  
do Paraná (Unioeste), Programa  
de Pós-Graduação em Sociedade,  
Cultura e Fronteiras, Foz do  
Iguaçu, PR, Brasil.

Capitania Fluvial do Rio Paraná.  
Foz do Iguaçu, PR, Brasil.  
sergiowcofilho@gmail.com  
<https://orcid.org/0000-0001-6322-793X>

## **Relatórios de viagem como fontes para a História da Alimentação a bordo de navios da Marinha do Brasil (séculos XIX e XX)**

### **Travel Reports as Sources for the Food History on Board Ships of the Brazilian Navy (19th and 20th Centuries)**

**Resumo:** O presente artigo tem por objetivo apresentar e discutir os relatórios de viagem e relatórios médicos de viagem produzidos por militares da Marinha do Brasil ao término das comissões realizadas por navios da Marinha do Brasil em fins do século XIX e início do século XX. Nosso olhar se voltou para a análise das práticas alimentares a bordo desses navios no referido período, focando em uma abordagem da história da alimentação que compreende o navio de guerra como um microcosmo social no qual a percepção das práticas alimentares é de extrema relevância para a compreensão das dinâmicas cotidianas do mundo atlântico a bordo das belonaves brasileiras.

**Palavras-Chave:** Relatórios; Marinha do Brasil; Viagens; História da Alimentação.

**Abstract:** This article aims to present and discuss the travel reports and medical reports produced by Brazilian Navy personnel at the conclusion of commissions conducted on Brazilian Navy ships in the late 19th and early 20th centuries. Our focus is on analyzing eating practices aboard these ships during this period, focusing on a historical approach to food that understands the warship as a social microcosm in which the perception of eating practices is extremely relevant to understanding the daily dynamics of the Atlantic world aboard Brazilian warships.

**Keywords:** Reports; Brazilian Navy; Travels; Food History.

A constituição do Brasil enquanto um Estado-Nação independente no século XIX trouxe consigo a formação de um aparato institucional que foi complexificando-se ao longo do tempo. Dentre as instituições que foram fundamentais nesse processo de formação do Estado brasileiro está a Marinha do Brasil.

Instituição que herdou numerosas características e diretrizes regulamentares da Armada Real portuguesa e tantas outras da Royal Navy britânica, a Marinha Imperial brasileira, forjou-se também com diversos atributos sociais e culturais locais, sendo, desse modo, como diversas outras instituições brasileiras que surgiram no período, composta por uma basilar transculturalidade, donde múltiplas práticas e visões de mundo se chocaram e se fundiram em uma complexa teia de conflitos e ramificações.

Como toda instituição de Estado, a Marinha do Brasil tornou-se uma produtora em larga escala de documentação administrativa: ofícios, pareceres, atas, cartas, relatórios, almanaques, livros de bordo, livros de quartos de serviço, livros de socorros, livros de assentamentos pessoais, partes de combate, e outros tantos documentos cuja enumeração seria deveras exaustiva. Além disso, registros outros que vão além da documentação escrita foram produzidos, podendo ser adicionados a esse rol uma série de fontes, por exemplo, artefatos, monumentos, diários pessoais, escritos memorialísticos, produtos iconográficos, audiovisuais, epistolares.

Do mesmo modo que há uma diversidade de tipos documentais produzidos pelos integrantes da instituição e que podem ser objeto de análise por historiadores e demais pesquisadores, também são variados os locais de guarda nos quais os mesmos podem ser consultados: Arquivo da Marinha, Biblioteca da Marinha, Arquivo Nacional, Biblioteca Nacional, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Museu Histórico Nacional, Museu Naval, Arquivos Públicos Estaduais e Municipais espalhados pelo Brasil, dentre outros.

Enquanto uma força militar cuja essência reside no poder naval, isto é, a projeção bélica por meio de embarcações nos mares e águas interiores, os navios e suas viagens ganham aí papel de destaque na condução desta força armada. Assim, sucessivos gabinetes ministeriais no período imperial e governos no regime republicano procuraram dotar a Marinha brasileira de meios navais adequados para a consecução do seu papel institucional, com maior ou menor vigor de acordo com as prioridades e condições econômicas de cada período, ou seja, visando a defesa dos interesses nacionais enquanto um braço armado naval.

As viagens de navios da Marinha do Brasil com as mais variadas finalidades despontam como elementos notáveis do aprestamento desse braço armado. O potencial da força naval só é perceptível ao governo e à sociedade se os navios estão navegando, realizando comissões, sulcando rios e mares, cumprindo, na prática, itinerários planejados nos gabinetes da alta administração naval.

Com a consecução das viagens uma série de documentos foi, conseqüentemente, produzido pelas tripulações dos navios, ou por determinação

das autoridades superiores aos comandantes destes meios navais, ou por iniciativa própria dos membros das tripulações. Dentre tais documentos estava o relatório de viagem, o qual ao término da comissão, o comandante redigia com base em notas tomadas durante toda a jornada. Posteriormente, o relatório era remetido ao Ministro da Marinha ou à autoridade a que estava diretamente subordinado o comandante da belonave.

Ademais, também poderiam ser produzidos relatórios médicos das viagens por parte dos oficiais médicos dos navios, apontado as condições sanitárias a bordo durante as comissões, assim como, relatos de viagens produzidos de maneira autônoma por membros da tripulação, os quais eram posteriormente publicados no formato de livro por iniciativa própria dos seus autores.

A uma primeira vista, um olhar desatento dos relatórios de viagens escritos por comandantes e médicos de navios da Marinha do Brasil durante o século XIX e princípio do século XX, poderia tomá-los como documentos que tratam apenas de aspectos operacionais das viagens, trazendo informações sobre a navegação, regime de ventos, correntes de marés, meteorologia, informações técnico-estruturais do comportamento do navio na viagem, dados higiênicos e sanitários, etc. Contudo, tais relatórios de viagens de navios da Marinha brasileira trazem muito mais que isso e podem ser fontes de extrema relevância ao historiador que se debruça sobre os mais variados temas, desde a história da saúde e das doenças, passando pela história do cotidiano a bordo, e até a história das práticas alimentares, dentre diversas outras abordagens.

Nosso foco aqui concentra-se nas possibilidades de abordagem da história da alimentação a bordo. O navio de guerra brasileiro em viagem constituía-se como um microcosmo onde homens de diversas origens socioculturais e de distintas condições econômicas se encontravam e, em um emaranhado e complexo universo de relações de poder, conviviam cotidianamente, alimentando-se de acordo com as condições propiciadas pelas tabelas de ração alimentares em vigor e com as possibilidades dadas pelos espaços geográficos onde o navio se encontrava, que poderiam ser os mais diversos possíveis, tanto no Brasil como em recônditos locais do globo.

Cabe ressaltar que, ante a localização do Brasil banhado exclusivamente pelas águas do Atlântico, este oceano tornou-se o principal meio de trânsito dos navios da Marinha brasileira, não obstante a navegação fluvial também ter sido uma constante (especialmente nos afluentes do Rio da Prata e do Amazonas). O Rio de Janeiro, enquanto a capital do país e sede da Esquadra brasileira, foi a base dos principais meios navais brasileiros desde a independência do Brasil, tornando a navegação atlântica, desse modo, uma condição *sine qua non* para a maioria dos navios de guerra nacionais.

Muitas das viagens realizadas por navios da Marinha do Brasil na segunda metade do século XIX e princípio do século XX (que obrigatoriamente sulcaram as águas atlânticas, pois tiveram o Rio de Janeiro como ponto de partida e de chegada) geraram relatórios oficiais ou relatos de viagens publicados de maneira

autônoma por membros das tripulações de modo que seria inviável aqui apresentar todos estes documentos, assim traremos a seguir uma breve amostragem destes documentos, onde algumas comissões foram selecionadas e o foco foi dado no aspecto das práticas alimentares das tripulações esboçadas nos registros.

Antes disso, porém, cabe um breve apontamento concernente ao que oficialmente era tido como base da alimentação das tripulações, isto é, as tabelas de rações<sup>1</sup> vigentes na Marinha do Brasil do período que aqui tratamos.

## **As tabelas de rações**

Desde que o ser humano passou a utilizar-se de embarcações para realizar comércio ou ocupar-se de assuntos relacionados à guerra que demandassem um intervalo temporal grande o suficiente para que as tripulações ficassem distantes da terra firme para obtenção da subsistência diária, se fez necessário preocupar-se com a alimentação a bordo.

Com o decorrer dos séculos e o aumento das distâncias percorridas pelos navios, especialmente a partir dos séculos XV e XVI, quando uma viagem marítima poderia durar meses sem escalas, a organização e planejamento logístico do abastecimento de comidas e bebidas a bordo para a consecução das viagens era vital para o sucesso delas. O mau planejamento (levar insumos insuficientes), incidentes que ocorressem durante as viagens (apodrecimento dos alimentos, desvio da rota, calmarias, perda de carga por intempéries naturais ou ataques de inimigos etc.), e a falta de padronização de gêneros para os tripulantes de determinado grupo, poderia redundar em nefastas consequências, tais como: mortes, prisões e motins.

Assim, a natureza em si da atividade marítima, fez que, com a consolidação das marinhas de guerra, a estrutura de fornecimento de insumos alimentícios aos homens da Marinha privilegiasse alimentos que fossem os mais duradouros possíveis no quesito perecibilidade. Os homens do mar adquiriram no decorrer dos séculos certa expertise com relação ao isolamento e às longas jornadas sem contato com a terra, de modo que sabiam que um fator vital para a sobrevivência era ter a bordo uma grande quantidade de gêneros que demorassem a se deteriorar, além de terem traçado estratégias visando o transporte de animais vivos para o abate na própria embarcação enquanto uma alternativa à alimentação. Outro aspecto necessário era uma rígida regulação da quantidade de gêneros a serem distribuídos por marinheiro e os horários da referida distribuição.

Para isso surgiram as tabelas de rações empregadas pelas diversas marinhas de guerra, as quais ditavam os gêneros alimentares a serem

---

<sup>1</sup> No meio militar a alimentação das tropas ou tripulações recebia (e ainda recebe) a denominação de "ração".

distribuídas em cada refeição, e que traziam explicitamente as quantidades individuais, os dias em que deveriam ser oferecidos e as possíveis alternativas em caso de carência de determinado alimento.

Quando da independência do Brasil no princípio do século XIX, já havia se consolidado uma série de diretrizes quanto às práticas alimentares a bordo dos navios de guerra, as quais foram absorvidas pela recém-criada Marinha do Brasil, com base no que já era praticado em outras marinhas de guerra, em especial as de Portugal e da Inglaterra.

Durante todo o século XIX e princípio do século XX as principais fontes de subsistências dos militares da Esquadra brasileira em suas viagens marítimas e fluviais foram: bolacha, carne seca ou salgada, carne em conserva, bacalhau, toucinho, farinha, arroz, feijão, café e aguardente. Essa era a base alimentar, contudo tais itens não se constituíam como únicos alimentos consumidos pelos marinheiros brasileiros havendo momentos de consumo de outros gêneros, tais como: pão, carne verde, vegetais frescos, vegetais em conserva, azeite, chá, chocolate, dentre outros. Logicamente, essa variação se dava de acordo com as situações e espaços geográficos onde os navios se localizavam em dado momento, se estava em momento de paz ou de guerra,<sup>2</sup> também se o navio se encontrava viajando ou se estava estacionado em algum porto, e neste último caso, onde localizava-se tal porto, o que influenciava nos tipos de alimentos e bebidas ali porventura adquiridos e que poderiam destoar bastante em país estrangeiro ou até mesmo em regiões distintas do Brasil.

Não obstante, independente da situação ou região, havia um protagonismo da carne na dieta dos marinheiros (bovina, suína ou caprina), o que tinha relação direta com a premente necessidade energética proteica exigida dos organismos humanos submetidos a situações limite, como era o caso da vida a bordo, em especial para os marinheiros que faziam atividades por vezes extremamente extenuantes.

Janet Macdonald ao analisar a alimentação dos marinheiros da Royal Navy da Era Georgiana (final do século XVIII e início do XIX), aponta um consumo muito maior de calorias do que necessitariam marinheiros atualmente:

This standard ration gives an average daily intake of almost 5000 calories (...). Such an average daily calorie intake seems excessive by modern standards, when an active man is thought to need between 2500 and 3000 calories a day; even the crews of modern sailing ships, doing more or less the same work, need no more than 3200 calories daily, but modern crews do not have to haul three-ton

---

<sup>2</sup> Para uma perspectiva da alimentação a bordo em período de beligerância, especificamente no contexto da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai Cf. Sergio Willian de Castro Oliveira Filho e Luana Costa Pierre de Messias. "Se as glórias militares matassem a fome: A alimentação na Marinha Imperial brasileira durante a Guerra da Tríplice Aliança". *Revista História e Cultura* 9 (2020), p. 128-153.

guns around and they do not have to expend calories keeping warm.<sup>3</sup>

Essa realidade de gasto energético decorrente das atividades laborais a bordo por parte dos marinheiros persistiu durante os oitocentos na Marinha do Brasil, ocupando a carne um lugar de destaque na alimentação dos navios de guerra brasileiros. Ademais, o alto consumo proteico por meio de carnes (seca ou salgada) também se vinculava à possibilidade de conservação por mais tempo deste insumo, já que desde a Antiguidade

o método de conservação mais usado foi o da desidratação, feita com o calor do sol (onde o clima permitia) ou com a fumaça (nos países frios), mas mais normalmente em todo lugar, com o sal, protagonista de primeiríssimo plano na história da alimentação, justamente porque, além de dar sabor aos alimentos, tem a propriedade de desidratá-los e conservá-los no tempo.<sup>4</sup>

A farinha de mandioca, por sua vez, desde o século XVI tornara-se um dos alimentos fundamentais nos navios mercantes e de guerra que partiam do Brasil. A apropriação desse hábito alimentar indígena, com sua intensa difusão no Brasil colonial teve por contributo à atividade marítima, além do sabor e das várias possibilidades de preparos de pratos, seu atributo de, ao ser

Resistente à ação do tempo, a farinha de mandioca americana foi essencial também nas longas viagens marítimas entre os domínios portugueses, sendo encontrada inclusive nos navios da Carreira da Índia.<sup>5</sup>

Assim, no século XIX a Marinha Imperial brasileira continuou a fazer uso ostensivo deste insumo que ficara conhecido pelos navegadores lusitanos séculos antes como “farinha de guerra”.

A emancipação política do Brasil desencadeou um processo de organização institucional que envolveu os órgãos do Estado recém-independente,

---

<sup>3</sup> Janet Macdonald. *Feeding Nelson's Navy: the true story of food at sea in the Georgian Era*. London: Frontline Books, 2014, p. 10. “Esta ração padrão fornece uma ingestão média diária de quase 5.000 calorias [...]. Tal ingestão calórica média diária parece excessiva para os padrões modernos, quando se pensa que um homem ativo precisa entre 2.500 e 3.000 calorias por dia; mesmo as tripulações de navios à vela modernos, fazendo mais ou menos o mesmo trabalho, não precisam de mais de 3.200 calorias por dia, mas as tripulações modernas não precisam transportar canhões de três toneladas e não precisam gastar calorias para se manterem aquecidas” (Tradução livre).

<sup>4</sup> Massimo Montanari. *Comida como cultura*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008, p. 39.

<sup>5</sup> Jaime Rodrigues. “De farinha, bendito seja Deus, estamos por agora muito bem: uma história da mandioca em perspectiva atlântica”. *Revista Brasileira de História* 75 (2017), p. 84.

o qual veio acompanhado de uma série de diretrizes regulamentares e organizacionais. No caso da Marinha de guerra coube ao Ministério e Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha (que doravante denominaremos somente como Ministério da Marinha) baixar as diretrizes de funcionamento, rotina e operacionalidade da Força por meio de avisos ministeriais, resoluções, regulamentos, decretos, portarias etc. E a alimentação como fator intrínseco ao cotidiano naval, logicamente, se enquadra nesse reportório, sendo objeto de numerosas normatizações.

A transição institucional não ocorreu do dia para a noite, de modo que após a independência, mesmo com a ruptura política com o Reino Unido de Portugal e Algarves, muitas diretrizes legais baixadas durante o período colonial ou do Reino Unido a Portugal direcionadas à Armada Portuguesa continuaram em vigor para a Marinha Imperial brasileira.

Dentre elas, aparece com destaque o Regimento Provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada Real,<sup>6</sup> publicado originalmente em 1796 e inspirado nas *Ordenanzas para El Gobierno de Armada del Mar Oceano* (da Armada Espanhola, de 1633) e no *The King's Regulations* (da Marinha inglesa, de 1751), o Regimento Provisional lusitano se manteve em uso na Marinha Imperial Brasileira até o ano de 1873, quando da publicação da primeira Ordenança Geral para o Serviço da Armada Brasileira, de modo que o principal documento regulatório para o serviço a bordo dos navios de guerra brasileiros nos cinquenta anos após a independência do Brasil advinha do que anteriormente era previsto aos meios navais portugueses. A alimentação, como um dos fatores preponderantes da vida a bordo se fazia presente no referido Regimento em diversos artigos, dos quais alguns seguem transcritos abaixo:

As horas de dar a ração, serão o jantar pelas onze da manhã, e a cêa às quatro e meia da tarde, desde outubro até março, e pelas cinco até as seis, desde março até outubro. [...]

Andando à vela será a Marinhagem a primeira, que tome a ração da caldeira, tanto o jantar, como a cêa; e estando o navio fundeado, terá a tropa esta preferência. [...]

Em quanto a gente comer, estará no convéz hum oficial inferior [...] para manter a mesma ordem, e disciplina neste ato.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Biblioteca da Marinha (Rio de Janeiro), Fundo Obras Raras, OR 359.3 R335r. Além do Setor de Obras Raras da Biblioteca da Marinha o Regimento Provisional pode ser consultado de maneira on-line por meio do sítio eletrônico <https://archive.org/details/regimentoprovisi00port>.

<sup>7</sup> Conselho do Almirantado. *Regimento Provisional, para o serviço e disciplina das Esquadras e navios da Armada Real*. Lisboa: Officina de Antonio Rodrigues Galhardo - Impressor do Conselho do Almirantado, 1796. p. 25-26, 76.

Já os gêneros consumidos a bordo dos navios, tanto em terra como em viagem, estavam dispostos nas tabelas de rações aprovadas pelo Ministério da Marinha, as quais foram constantemente alteradas durante o passar dos anos, sendo a aquisição de tais gêneros feita por meio de concorrência pública, cujos editais eram publicizados por meio de jornais além de serem colados às paredes dos órgãos públicos. Uma breve observação nas folhas periódicas publicadas no Rio de Janeiro na década de 1820 nos mostra diversos editais para aquisição de gêneros alimentícios a serem destinados aos navios de guerra, tais como bolachas e carne verde.

As reformulações das tabelas de rações para o pessoal da Armada sofriam atualizações com certa periodicidade<sup>8</sup> e buscava levar em consideração as proposições dos médicos da força naval, fosse a partir de relatórios médicos provenientes de viagens realizadas por navios da Marinha, ou em decorrência das conclusões e proposições feitas por comissões especialmente formadas para revisões das tabelas de rações em vigor, compostas, geralmente, por oficiais do Corpo da Armada (cuja formação voltava-se para servir a bordo de navios e comandá-los), por oficiais médicos do Corpo de Saúde (denominados até meados do século XIX como Cirurgiões da Armada) e por oficiais Comissários da Armada (responsáveis pelas aquisições e contratos de fornecimento de gêneros alimentícios).

Um apanhado das alterações nas tabelas de rações da década de 1830 até o início do século XX nos demonstra o surpreendente número de 13 reformulações nas ditas tabelas, a saber em: 1834, 1838, 1847, 1872, 1877, 1885, 1886, 1888 (em três ocasiões), 1890, 1903 e 1907. Até o final do século XIX, essas reformulações nem sempre atingiam os resultados esperados, pois na maior parte das vezes não traziam grandes mudanças quanto aos tipos de gêneros alimentícios, havendo algumas inserções ou supressões de alimentos e bebidas, focando-se por vezes mais na quantidade diária de cada gênero.

A partir das experiências com as viagens de longo curso empreendidas a partir da década de 1870 e da consolidação das Escolas de Aprendizes-Marinheiros nos anos 1880, uma maior pressão por parte de oficiais médicos alterou esse quadro, na medida em que tais profissionais começaram a sugerir melhorias qualitativas das tabelas de rações com base nas qualidades nutricionais dos alimentos e embasando suas sugestões em bases científicas, em especial, referenciando médicos a serviço de marinhas europeias que publicavam

---

<sup>8</sup> A respeito das atualizações das tabelas de rações na Marinha do Brasil no fim do século XIX, Cf. Sergio Willian de Castro Oliveira Filho e Luana Costa Pierre de Messias. "Da circum-navegação da Vital de Oliveira às novas tabelas de rações: alimentação e saúde a bordo dos navios da Marinha Imperial Brasileira, 1879-1886". *História, Ciências, Saúde – Manguinhos* 27 (out.-dez. 2020), p.1285-1308. Já para o mesmo processo no princípio do século XX, Cf. Sergio Willian de Castro Oliveira Filho e Luana Costa Pierre de Messias. "O problema mais importante da hygiene naval: Olhares médicos sobre a alimentação na Marinha do Brasil na primeira década do século XX". *Humana Res* 6 (2022), p. 119-142.

obras sobre a bromatologia náutica (ramo do saber médico que escrutinava a alimentação a bordo dos navios)<sup>9</sup>.

Além disso, se deu ênfase às diversas peculiaridades do cotidiano dos militares da marinha, pois estes poderiam servir embarcados em navios ou em estabelecimentos terrestres, poderiam ser adultos ou menores de idade (no caso dos aprendizes-marinheiros), poderiam estar em viagem ou com os navios estacionados em terra; ou seja, tais variáveis passaram a ser levadas em consideração pelas comissões responsáveis por sugerir as alterações nas tabelas de rações.

Entrementes, esses mesmos fatores dificultavam uma grande mudança nas tabelas. As peculiaridades da alimentação a bordo dos navios em viagem (que restringiam muitos insumos), as diversas faixas etárias do pessoal (havia aprendizes-marinheiros com menos de 14 anos de idade), a dificuldade de fornecimento de produtos de qualidade aceitável, a grande extensão do território nacional e a presença de pessoal espalhado no mesmo (fator que dificultava a homogeneização do cumprimento das tabelas) e a variada cultura alimentar brasileira, haja visto a presença de pessoas dos diversos rincões do país a serviço da Marinha; todos esses elementos desafiavam as comissões que elaboravam as tabelas de rações.

A análise de tais tabelas de rações e suas transformações no decorrer das décadas se constitui como uma relevante abordagem para uma discussão da alimentação a bordo. Além das tabelas em si, os relatórios e relatos das viagens realizados por navios da Marinha trazem maior percepção do tema, pois se pode vislumbrar a transformação da tabela (instrumento teórico regulamentar que se queria homogeneizante) em algo prático, isto é, o heterogêneo cotidiano alimentar dos tripulantes.

## **Relatórios de viagem: o olhar do Comandante**

Entre 1879 e 1881, a Marinha Imperial brasileira efetuou a sua mais longa comissão marítima até então. A Corveta “Vital de Oliveira”, sob o comando do Capitão de Fragata Julio Cesar de Noronha, partiu do Rio de Janeiro com o objetivo de circum-navegar o globo. Além de uma jornada de volta ao mundo, a

---

<sup>9</sup> Dentre tais obras pode-se citar as obras de Jean-Baptiste Fonssagrives e de Joaquim Xavier da Silva: Jean-Baptiste Fonssagrives. *Tratado de Hygiene Naval; ou influência das condições físicas e moraes em que está o homem do mar*. Trad. João Francisco Barreiros. Lisboa: Imprensa Nacional, 1862; Joaquim Xavier da Silva. *Breve tratado de Hygiene Militar e Naval*. Lisboa: Typographia da Academia Real de Sciencias, 1819. O “Traité” de Fonssagrives foi publicado em Paris no ano de 1856 e teve edição em português publicada em Lisboa no ano de 1862, estando disponível para consulta no sítio eletrônico: <https://archive.org/details/tratadodehygien00barrgoog>; Já o “Tratado” de Silva, que também balizava os médicos da Marinha brasileira nesse período, foi publicado em 1819 na cidade de Lisboa, e está disponível para consulta no sítio eletrônico: <https://archive.org/details/b29302055>.

corveta brasileira tinha por finalidade transportar até o Império da China uma comissão diplomática brasileira encarregada de negociar um tratado de comércio e navegação com o Celeste Império.

Diante de tão relevante e inédita missão, nada mais natural que o término da viagem resultasse na entrega de um relatório<sup>10</sup> redigido pelo Comandante Noronha e endereçado ao Ministro da Marinha. Dentre os variados assuntos tratados pelo comandante da “Vital de Oliveira” a respeito da viagem, a alimentação a bordo se fez presente e com certo relevo:

Não há encarecer o interesse com que devemos olhar para a saúde e bem-estar dos nossos marinheiros, ainda muito aquém do que fora para desejar.

Em nossa humilde opinião, baseada na prática de uma longa viagem realizada através de climas variáveis, o alimento e o fardamento das guarnições – carecem de melhoramentos.<sup>11</sup>

Em uma jornada que durou quase dois anos, singrando mares distantes, com escalas em portos que nunca navios de guerra brasileiros haviam estado, a longa e demorada distância do Brasil e o confronto com grandes variações climáticas reforçavam o olhar do comandante a respeito da necessidade de uma boa alimentação, tida como elemento fundamental não apenas para a manutenção da saúde de seus homens, mas também como elemento importante para a minoração de insatisfações da marinhagem.

O interesse de Noronha concernente à alimentação dos homens se mostra ainda mais notória pelo fato de que o Comandante fez questão de colocar em seu relatório, para um exercício de comparação, as tabelas de rações das Marinhas de Portugal, Alemanha e França, solicitando do Ministro da Marinha um olhar mais atento à alimentação dos marinheiros brasileiros a fim de proporcionar melhorias na tabela de rações da Marinha do Brasil e equipará-la ao que considerava como marinhas mais desenvolvidas:

O exame das tabelas juntas patenteia, quanto à ração, a inferioridade em que estamos com relação às Potências mais adiantadas no caminho do progresso e mais ciosas das regras higiênicas tão desconhecidas ou, pelo menos inobservadas entre nós.

---

<sup>10</sup> Arquivo da Marinha (Rio de Janeiro), RJDPHDM SENM, Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha Séc. XIX. Tal relatório foi publicado como anexo do Relatório do Ministro da Marinha no ano de 1882 e pode ser consultado no Arquivo da Marinha na cidade do Rio de Janeiro.

<sup>11</sup> Júlio César de Noronha. “Relatório da viagem de circum-navegação da Corveta Vital de Oliveira apresentado por Julio Cesar de Noronha capitão de fragata comandante”. In: José Rodrigues de Lima Duarte. *Relatório apresentado pelo Ministro e secretário de estado dos Negócios da Marinha Dr. José Rodrigues de Lima Duarte*. Anexo 2. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1882, p. 92.

É tão sensível a falta de hortalica comprimida ou vegetaes preparados como de conveniência a substituição da carne salgada, que é repelida pelos nossos marinheiros, por outra em conserva.<sup>12</sup>

Poucos anos antes da viagem de circum-navegação da Corveta “Vital de Oliveira” sob o comando de Julio de Noronha, a Corveta “Bahiana” levou a cabo uma expedição também de grande monta, uma espécie de prelúdio da primeira volta ao mundo. Sob o comando do Capitão de Fragata Eduardo Wandenkolk, a “Bahiana” partiu do Rio de Janeiro em 14 de janeiro de 1877, tendo por destino a Índia, e como rota o Atlântico Sul, fazendo escalas na África do Sul e em ilhas do Oceano Índico, tendo regressado ao Brasil quase dois anos depois em 8 de janeiro de 1877. Desta jornada, resultou um relatório de Wandenkolk<sup>13</sup>, o qual, apesar de não ter a alimentação como um tema de primeira ordem em seu escrito, não a deixou totalmente de fora. Por mais de uma vez, o tema da alimentação vem à tona quando o Comandante aborda o que havia à disposição nos portos visitados para aquisição a fim de sanar as necessidades da tripulação. Assim foi em Pangim (na Índia) e na Batávia (atual Jacarta na Indonésia):

Podem-se tomar em Pangim, e em conta, alguns refrescos, taes como, cabras, chibatos, porcos, criação, alguns legumes, fructas, ovos, etc., etc. O gado vaccum é caro. [...]

Podem-se tomar em Batavia, e em conta, muitos refrescos, taes como, cabras, porcos, carneiros, criação, legumes, frutas, etc., etc.; a carne fresca nem sempre é de primeira qualidade e vende-se cara.<sup>14</sup>

A aquisição de gêneros alimentícios durante a viagem fazia parte da dinâmica de abastecimento, especialmente para o caso de viagens longas como as que aqui citamos. Tal aquisição seguia uma série de normativas relacionadas à economicidade, mas também visava não extrapolar, quando possível, o que era previsto nas tabelas de rações. Em uma outra viagem que Eduardo Wandenkolk comandara, desta feita ao Mar Báltico e Mar do Norte na Corveta “Vital de Oliveira” no ano de 1882, mais uma vez o comandante faria menção em seu relatório<sup>15</sup> à aquisição e gêneros alimentícios para o consumo da tripulação, desta feita em Copenhague e enfatizado a economicidade em sua compra:

---

<sup>12</sup> *Idem.*

<sup>13</sup> Biblioteca da Marinha (Rio de Janeiro), Setor Geral, 910.45 W244.

<sup>14</sup> Eduardo Wandenkolk. *Relatório da viagem da Corveta Bahiana ao Mar das Índias*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879, p. 79, 112-113.

<sup>15</sup> Biblioteca da Marinha (Rio de Janeiro), Obras Raras, OR 923.5 V449r. O relatório dessa viagem foi publicado no ano de 1882 na Revista Marítima Brasileira e pode ser consultado na Biblioteca da Marinha na cidade do Rio de Janeiro, ou de maneira on-line no sítio eletrônico da Hemeroteca Digital Brasileira da Biblioteca Nacional: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/008567/150432>.

Tomámos em Copenhague algumas toneladas de carvão de pedra, agoada, pão e carne fresca [...] Agradecemos ao Sr. Carl Hecksher, nosso vice-cônsul, os serviços que prestou para obtermos os fornecimentos mui economicamente.<sup>16</sup>

Outro relatório de viagem bastante significativo foi o redigido pelo Capitão de Fragata Antonio Coutinho Gomes Pereira a respeito da viagem de volta ao mundo realizada pelo Navio-Escola "Benjamin Constant" no ano de 1908<sup>17</sup>. Assim como Julio de Noronha, a perspectiva a respeito da alimentação a bordo por parte do Comandante Gomes Pereira, passadas duas décadas da primeira viagem de circum-navegação, era bastante similar. Isto é, ante uma longa jornada a alimentação dos tripulantes era vista como fator vital para o sucesso da expedição.

Apesar de considerar que as condições de saúde da tripulação durante a viagem foram satisfatórias, Gomes Pereira faz uma comparação com as viagens de "outrora na Marinha", chamando atenção para o regime alimentar a bordo:

A alimentação era menos substancial do que agora. Consistia em carne secca, bacalhão, feijão, farinha e bolacha de má qualidade. A despeito de tudo, não se viam, como presentemente, esses casos freqüentes de anemia e outras moléstias que symptomatizam a fraqueza. A conclusão a tirar é que as guarnições eram mais robustas e, por isso, mais resistentes.<sup>18</sup>

O Comandante do "Benjamin Constant" tenta justificar sua conclusão acerca da suposta maior robustez das tripulações de tempos ulteriores pelo fato de que muitos menores (provenientes das Escolas de Aprendizes-Marinheiros) passaram a compor as guarnições dos navios ainda não possuindo tais indivíduos o desenvolvimento físico totalmente adequado. Além disso, o autor do relatório entende que "o navio moderno tornou-se menos hygienico do que o antigo",<sup>19</sup> provavelmente em decorrência da transição da navegação à vela para a

---

<sup>16</sup> Eduardo Wandenkolk. "Descrição da viagem da corveta "Vital de Oliveira" ao mar do Norte e Baltico com escalas pelo Cabo da Boa Esperança, Santa Helena e alguns portos da Mancha". *Revista Marítima Brasileira* 5 (1883), p. 308.

<sup>17</sup> Esta foi a terceira viagem de volta ao mundo realizada por um navio da marinha de guerra brasileira. A primeira como já mencionado foi a da Corveta "Vital de Oliveira" (entre 1879 e 1881), a segunda ocorreu entre 1888 e 1890, tendo sido efetivada pelo Cruzador "Almirante Barroso" e comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Custódio José de Melo. O relatório redigido pelo Comandante Gomes Pereira foi publicado no ano de 1909 da revista *Marítima Brasileira* e pode ser consultado na Biblioteca da Marinha na cidade do Rio de Janeiro, ou de maneira on-line no sítio eletrônico da Hemeroteca Digital Brasileira da Biblioteca Nacional: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/008567/20924>.

<sup>18</sup> Antonio Coutinho Gomes Pereira. "O "Benjamin Constant" à volta do mundo". *Revista Marítima Brasileira* 11 (1909), p. 2132.

<sup>19</sup> *Idem*, p. 2133.

propulsão a vapor e das problemáticas condições das salas de máquinas e caldeiras.

Outro ponto de encontro nos relatórios sobre as viagens de circum-navegação de Julio Cesar de Noronha (viagem da “Vital de Oliveira” – 1879 a 1881) e de Antonio Coutinho Gomes Pereira (viagem do “Benjamin Constant” – 1908) é que ambos os comandantes fazem uso de outro documento produzido na mesma viagem a fim de embasarem suas ponderações a respeito da “higiene e estado sanitário” de suas tripulações. Tal documento era o relatório médico da viagem redigido pelos oficiais médicos do navio e que tinham por destinatários os comandantes das belonaves. No caso da viagem da “Vital de Oliveira”, o relatório citado por Júlio de Noronha havia sido escrito pelo Primeiro-Cirurgião Dr. Galdino Cícero Magalhães, já Gomes Pereira referencia em seu relatório ao Ministro da Marinha sobre a viagem do “Benjamin Constant” o relatório médico que lhe fora entregue pelo Primeiro-Tenente Médico Dr. Samuel Gomes Prado. É a respeito dessa fonte documental que nos debruçaremos a seguir.

## **Relatórios médicos de viagem**

Um outro tipo documental produzido a partir das viagens realizados por navios da Marinha do Brasil e que passou a ser comum no final do século XIX foram os relatórios médicos de viagem. Com o desenvolvimento da medicina e do saber médico nos séculos XVIII e XIX, os quais se constituíam em um discurso competente, tornou-se regra ter a bordo dos navios como componentes da tripulação oficiais médicos. Tais oficiais eram encarregados pelos cuidados médicos da tripulação durante as comissões.

Com o avançar do século XIX e a consolidação do saber médico, tais profissionais passaram a ser vistos e a ver a si mesmo muito mais que cirurgiões encarregados de ações para curar ou aliviar os enfermos, sendo também a voz a ser ouvida pelo comandante e pelas autoridades navais a fim de se evitar as moléstias a bordo com ações preventivas. Para isso, muitos dos médicos da Marinha passaram a publicar estudos ou redigir relatórios visando melhorias sanitárias. Dentre tais relatórios, estavam aqueles escritos por oficiais médicos que faziam parte da tripulação.

A comida, tida nesse momento como elemento fulcral na manutenção da saúde dos marinheiros não ficou de fora do olhar destes médicos e é aqui uma rica fonte para os estudos a respeito da alimentação a bordo.

Dentre os relatórios médicos analisados o que mais enfatiza a temática da alimentação é sem sombra de dúvidas o redigido pelo médico da Corveta “Vital de Oliveira”, Primeiro-Cirurgião da Armada Dr. Galdino Cícero de Magalhães, a respeito da viagem de volta ao mundo realizada por este navio entre 1879 e 1881<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Biblioteca da Marinha (Rio de Janeiro), Obras Raras, OR 910.41 M188r.

Originalmente entregue ao Comandante Júlio de Noronha após a viagem, ainda no ano de 1881 Galdino de Magalhães publicaria seu relatório no Rio de Janeiro via Tipografia Nacional. Estudioso do beribéri e entusiasta da bromatologia náutica, Galdino reservou algumas páginas de seu relatório para apontar a necessidade de uma boa alimentação a bordo a fim de se evitar moléstias como o beribéri que à época assolava as tripulações brasileiras e que acometeu vários marinheiros durante a circum-navegação. Sua trajetória na Marinha tivera início em 1872:

Galdino de Magalhães nasceu na Bahia, em 1848, e era filho do conselheiro Vicente Ferreira de Magalhães, também médico e professor da Faculdade de Medicina da Bahia. Concluíra os estudos em 1871 na instituição em que seu pai lecionava, defendendo a tese *Sintomas fornecidos pela respiração*. No ano seguinte, ingressou na Marinha Imperial como segundo-cirurgião, aos 23 anos de idade<sup>21</sup>.

Esta não era a primeira viagem de longo curso de Galdino de Magalhães como médico em um navio da Marinha do Brasil. A aqui já citada viagem da Corveta “Bahiana” à Índia realizada entre 1877 e 1878 sob o comando de Eduardo Wandenkolk tivera na tripulação do navio brasileiro o Doutor Galdino. Essa experiência anterior redundou no trabalho de reelaboração da tabela de rações, fato este comentado pelo médico em seu relatório sobre a viagem de volta ao mundo:

Após o estudo que fizemos das rações distribuídas durante a viagem da corveta Bahiana aos mares da India, foi publicada uma nova tabella com algumas modificações [...] houve um augmento de 20 grammas de assucar, 10 grammas de arroz, 170 grammas de bacalhao, 20 grammas de café, 180 grammas de carne secca. A aguardente, cebolas e doces foram retirados das rações diárias.<sup>22</sup>

Contudo, as alterações no regime alimentar dos marinheiros decorrentes da nova tabela de rações publicada após a viagem da “Bahiana” e que já estavam em voga durante a circum-navegação da “Vital de Oliveira”, na opinião de Galdino de Magalhães não foram bem-sucedidas, na medida em que nas alterações das tabelas:

Limitou-se ao augmento quantitativo de alguns gêneros e supressão de outros. Há um grande engano neste modo de pensar; não é a maior quantidade de limitada alimentação que produz

---

<sup>21</sup> Sergio Willian de Castro Oliveira Filho e Luana Costa Pierre de Messias, “Da circum-navegação”, *op. cit.* 2020, p. 1292.

<sup>22</sup> Galdino Cícero de Magalhães. *Relatório médico da Corveta Vital de Oliveira em sua viagem de circumnavegação*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881, p. 8.

melhores resultados, mas sim sua diversidade. É isto um ponto que não admite mais litígio; é hoje um axioma higiênico que a variedade é mais aproveitável do que a quantidade.<sup>23</sup>

A supressão dos doces foi na opinião do médico uma boa decisão, porém, para ele deveriam ter sido incluídos batatas inglesas em substituição às cebolas, além disso, a supressão da ração diária de aguardente à tripulação teria sido “um grande erro”<sup>24</sup>. Em outro ponto do relatório o médico da corveta sugere a inclusão ou maior utilização de outros gêneros alimentícios, tais como, as “verduras” adotadas por “todas as marinhas [...] nas longas travessias” e a pimenta entre os condimentos, pois esta estimularia “as funções digestivas”.<sup>25</sup>

Além dos aspectos atinentes aos tipos de alimentos e quantidades consumidas pela tripulação do navio durante a viagem, o Primeiro-Cirurgião Magalhães também demonstrou preocupação com relação ao acondicionamento dos gêneros. Em um contexto no qual os alimentos ficavam guardados em paióis durante semanas, ou até meses, em conveses inferiores do navio, com pouca ventilação e muita umidade, a perda de alimentos por deterioração ou os riscos de contaminação alimentar aumentavam sobremaneira. A esse respeito o médico se manifestaria:

Os caixões forrados de zinco onde se conservam alguns generos alimenticios deveriam ter redes de fio de ferro para ventilarem o seu interior. Varões de ferro verticais, atravessados por chapas finas horizontaes cortando-os em varias secções, seriam mais próprios ao acondicionamento das carnes seccas, as quaes estariam mais refrescadas e livres das humidades do sólo. [...] É muito necessario ventilar todas essas divisões, si quisermos conservar os objetos ahi reunidos. A sua carencia desenvolve a humidade que damnifica tudo; não só os generos alimenticios como qualquer outro objecto.<sup>26</sup>

Assim, percebe-se que o olhar do Dr. Galdino de Magalhães possuía alto grau de consideração a respeito da alimentação a bordo. Tanto o é que no decorrer de sua carreira na Marinha o médico baiano participaria de algumas

---

<sup>23</sup> *Idem*, p. 9.

<sup>24</sup> *Idem*. A respeito do discurso médico no interior da Marinha do Brasil sobre a distribuição de bebidas alcoólicas às tripulações no século XIX Cf. Sergio Willian de Castro Oliveira Filho e Luana Costa Pierre de Messias. “O elogio à cachaça: o discurso médico-naval sobre os benefícios do consumo de aguardente a bordo dos navios da Marinha Brasileira no século XIX”. *Revista Ingesta* 2 (2020), p. 31-52.

<sup>25</sup> *Idem*, p. 12.

<sup>26</sup> *Idem*, p. 6.

comissões designadas pelo Ministério da Marinha para a reformulação das tabelas de rações<sup>27</sup>.

Todavia, nem todos os relatórios médicos de viagem eram elaborados com o mesmo tom de interesse que o de Galdino de Magalhães no que concernia à alimentação da tripulação. Um exemplo disso é o relatório médico redigido pelos oficiais médicos Luiz Agapito da Veiga e Guilherme de Paiva Magalhães Calvet<sup>28</sup>, ambos então no posto de Segundo-Cirurgiões da Armada e que compunham a tripulação da mesma Corveta “Vital de Oliveira” em uma viagem de instrução que ocorreu entre 1875 e 1876, tendo por destino a costa do México no Pacífico, fazendo escalas na ida e na volta em outras nações (Uruguai, Argentina, Chile, Peru e Equador).

Veiga e Calvet deixam claro em seu relatório que não abordariam aspectos inerentes à alimentação: “Nada diremos sobre a bromatologia náutica por constituir ela questão de momento a bordo no que se refere à qualidade, hora de distribuição, etc., conforme o clima e estação em que se viaja”<sup>29</sup>. Apesar disso, o não-dito também fala ao historiador, notando-se aí que a dinâmica alimentar a bordo levava em consideração diversos fatores que deveriam ser seguidos à risca para evitar-se problemas sanitários, tais como: a qualidade dos gêneros, o fiel cumprimento dos horários das refeições, as variações dos tipos de alimentos e horários de distribuição de acordo com o espaço geográfico visitado e a estação do ano.

No ano de 1886 o Cruzador “Almirante Barroso”, construído no Brasil fizera sua viagem inaugural tendo por comandante o Capitão de Fragata Luiz Felipe de Saldanha da Gama. Tal comissão se constituiu como uma viagem de instrução de guardas-marinha e teve por destino Pernambuco, o Caribe, os Estados Unidos e algumas ilhas do Atlântico Norte. O médico do navio na ocasião era o Segundo-Cirurgião da Armada Dr. Prudêncio Augusto Suzanno Brandão.

Prudêncio Brandão preenche seu relatório<sup>30</sup> com descrições dos locais visitados, em especial das condições sanitárias das cidades e sua infraestrutura de atendimento médico, bem como aborda o estado de saúde da tripulação em todos os trechos da viagem, apontando quais moléstias acometeram os homens.

---

<sup>27</sup> Uma destas comissões passou a trabalhar logo após o retorno da “Vital de Oliveira” ao Brasil em 1881, tendo elaborado novas tabelas de rações que foram colocadas em prática de maneira experimental na viagem da corveta “Vital de Oliveira” ao Mar do Norte e ao Mar Báltico, aqui já comentada, porém as referidas tabelas não foram efetivadas pelo Ministério da Marinha. Outra comissão revisora das tabelas de rações que Galdino de Magalhães participou, já no posto de Capitão de Mar e Guerra, realizou seus trabalhos em 1903 e desta feita obteve aprovação por parte das autoridades navais e foi implementada naquele ano.

<sup>28</sup> Este relatório pode ser consultado na Biblioteca da Marinha na cidade do Rio de Janeiro.

<sup>29</sup> Luiz Agapito da Veiga e Guilherme Paiva Magalhães Calvet. *Relatório médico da viagem da Corveta Vital de Oliveira ao Oceano Pacífico no anno de 1876*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877, p. 57.

<sup>30</sup> Biblioteca da Marinha (Rio de Janeiro), Setor Geral, 910.41 B817r.

Mesmo com algumas ocorrências de enfermidades, o médico avalia que o resultado da viagem em termos médicos como positivo, nos seguintes termos:

Durante toda a viagem, a guarnição em peso alimentou-se variada e abundantemente, fazendo de uma a três vezes no dia uso de aguardente até a Jamaica, de rum até New-Orleans e de vinho até Pernambuco. Sua alimentação consistia, além do que menciono na tabela junta, que como se vê, é esplendida, de vegetaes e cereais comprimidos que a União Norte Americana pode dar leis ao mundo, carne a que chamam de lata, conservada quando não havia gado em pé.<sup>31</sup>

Ademais, Prudêncio atribui ao Comandante Saldanha da Gama a boa administração da distribuição dos alimentos a bordo, pois sendo “homem ilustrado” concedeu aos foguistas (pessoal responsável pela alimentação das caldeiras) descanso e “almoço sólido”. Todavia, o médico do Cruzador “Almirante Barroso” aproveitou seu relatório para fazer considerações a respeito da tabela de rações em vigor:

As tabelas que regulam as qualidades e quantidades da alimentação hoje fornecidas às praças da Armada são melhores do que as de outrora; porém, para mim, enquanto não se conceder ao marinheiro carne ao almoço, não as tenho por perfeitas. Pois hoje, que está reconhecido ser insuficiente pão e café com leite, para o almoço dos meninos de colégios [...] é que se permite que o marinheiro, homem que serve ao paiz em geral, que necessita dispor de apropriado desenvolvimento e robustez.<sup>32</sup>

O Segundo-Cirurgião Prudêncio Brandão via assim a necessidade de reformulação nas tabelas, dotando a primeira refeição do dia (o almoço) de alimentação proteica e não apenas “pão e café com leite”, tendo em vista a atividade laboral dos marinheiros que exigia alto gasto energético.

Alguns anos depois, em 1888, o Cirurgião de Divisão (equivalente a Capitão-tenente) Luiz Carneiro da Rocha publicaria um artigo na Revista Marítima Brasileira intitulado “Breves considerações sobre a alimentação dos nossos marinheiros nos portos e viagens”. Nele Carneiro da Rocha faz uma série de observações a respeito da importância da alimentação para o bom desempenho laboral dos homens do mar, apontando sugestões de ajustes às tabelas de rações em vigor. Em dado momento de seu texto o médico lotado àquela data no Hospital de Marinha da Côrte faz menção à viagem do Cruzador

---

<sup>31</sup> Prudêncio Augusto Susanno Brandão. *Relatório medico-descriptivo sobre a viagem do Cruzador Almirante Barroso no anno de 1886 a paizes estrangeiros banhados pelo Oceano Atlântico*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 187.

<sup>32</sup> *Idem*, p. 191.

“Almirante Barroso”, que teve o Dr. Prudêncio Brandão como médico, justamente no que dizia respeito à distribuição de carne quando do almoço pela manhã:

Na viagem de instrução feita ao norte da nossa costa pela divisão de evoluções e ultimamente na feita aos Estados Unidos pelo cruzador Almirante Barroso foi resolvido alterar a distribuição dos gêneros pelas diversas refeições, passando o almoço a ser de café, bolacha, carne, farinha, assucar e manteiga e ceia de café, bolacha, pão, manteiga e assucar, sendo bem aceita pela guarnição esta medida.<sup>33</sup>

Assim, nota-se que nem sempre o que era previsto nas tabelas de rações em vigor era religiosamente seguido, de modo que diversos fatores contribuíam para adaptações à alimentação dos marinheiros e que vinham a alterar na prática o que estava previsto oficialmente nas tabelas.

## Considerações finais

A bromatologia náutica é uma das divisões da higiene marítima que mais reclama sério estudo da parte do Corpo Médico Naval. Estudar a composição das rações diárias e os espaços em que devam ser distribuídas; variá-las o mais que lhe for possível; aumentar ou diminuir certos gêneros em consideração às estações, ao clima e ao estado nosológico de bordo; apontar o melhor meio de torná-las mais nutritivas e digestivas; eis os pontos mais salientes, à cuja observação acurada deve dedicar-se o cirurgião da Armada.<sup>34</sup>

Ao trazermos uma seleção de relatórios de viagens e relatórios médicos de viagens produzidos por militares da Marinha do Brasil, nosso intuito foi demonstrar que o estudo da história da alimentação no mundo atlântico deve levar em consideração as possibilidades de pesquisa que tenham tais documentos como fontes.

Assim como o Primeiro-Cirurgião Galdino Cícero de Magalhães, que, em 1881, deixa claro na citação acima que considerava a bromatologia náutica como uma área do conhecimento fundamental aos médicos do Corpo de Saúde da Armada, os quais deveriam estudar seriamente as composições, acondicionamento e modo de distribuição das rações alimentares aos marinheiros, entendemos que o estudo das práticas alimentares a bordo dos navios da Marinha de guerra do Brasil ao longo do tempo fornece um panorama

---

<sup>33</sup> Luiz Carneiro da Rocha. “Breves considerações sobre a alimentação dos nossos marinheiros nos portos e em viagens”. *Revista Marítima Brasileira* XV (1888), p. 219-220.

<sup>34</sup> Galdino Cícero de Magalhães, *Relatório Médico, op. cit.*, p. 8.

de grande interesse para a compreensão e debates atinentes à história da alimentação no Brasil.

Longe de esgotar as possibilidades documentais, o que aqui trouxemos foi uma minúscula amostragem de tipos documentais que foram produzidos em grande escala pela Marinha do Brasil por vários comandantes de navios, médicos pertencentes aos quadros da armada e por oficiais que compunhas as tripulações. Os relatórios e relatos das viagens realizadas por navios da Marinha do Brasil descortinam aos nossos olhos práticas, costumes e conflitos relacionados às práticas alimentares de milhares de brasileiros e estrangeiros que serviram a bordo destas embarcações desde a Independência do Brasil.

## Referências

- BRANDÃO, Prudêncio Augusto Susanno. *Relatório médico-descriptivo sobre a viagem do Cruzador Almirante Barroso no anno de 1886 a paizes estrangeiros banhados pelo Oceano Atlântico*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.
- CONSELHO DO ALMIRANTADO. *Regimento Provisional, para o serviço e disciplina das Esquadras e navios da Armada Real*. Lisboa: Officina de Antonio Rodrigues Galhardo - Impressor do Conselho do Almirantado, 1796.
- FONSSAGRIVES, Jean-Baptiste. *Tratado de Hygiene Naval; ou influência das condições physicas e moraes em que está o homem do mar*. Trad. João Francisco Barreiros. Lisboa: Imprensa Nacional, 1862.
- MACDONALD, Janet. *Feeding Nelson's Navy: the true story of food at sea in the Georgian Era*. London: Frontline Books, 2014.
- MAGALHÃES, Galdino Cícero de. *Relatório médico da Corveta Vital de Oliveira em sua viagem de circumnavegação*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881.
- MONTANARI, Massimo. *Comida como cultura*. Tradução de Letícia Martins de Andrade. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008.
- NORONHA, Júlio César. *Relatório da viagem de circum-navegação da Corveta Vital de Oliveira apresentado por Julio Cesar de Noronha capitão de fragata comandante*. In: Duarte, José Rodrigues de Lima. *Relatório apresentado pelo Ministro e secretário de estado dos Negócios da Marinha Dr. José Rodrigues de Lima Duarte*. Anexo 2. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional. 1882.
- OLIVEIRA FILHO, Sergio Willian de Castro e MESSIAS, Luana Costa Pierre de. "Da circum-navegação da Vital de Oliveira às novas tabelas de rações: alimentação e saúde a bordo dos navios da Marinha Imperial Brasileira, 1879-1886". *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro 27 (out.-dez. 2020), p. 1285-1308.
- OLIVEIRA FILHO, Sergio Willian de Castro e MESSIAS, Luana Costa Pierre de. "Se as glórias militares matassem a fome': A alimentação na Marinha Imperial brasileira durante a Guerra da Tríplice Aliança". *Revista História e Cultura* 9 (2020), p. 128-153.
- OLIVEIRA FILHO, Sergio Willian de Castro e MESSIAS, Luana Costa Pierre de. "O problema mais importante da hygiene naval': Olhares médicos sobre a alimentação na Marinha do Brasil na primeira década do século XX". *Humana Res* 6 (2022), p. 119-142.
- OLIVEIRA FILHO, Sergio Willian de Castro e MESSIAS, Luana Costa Pierre de. "O elogio à cachaça: o discurso médico-naval sobre os benefícios do consumo de aguardente a bordo dos navios da Marinha Brasileira no século XIX". *Revista Ingesta* 2 (2020), p. 31-52.
- PEREIRA, Antonio Coutinho Gomes. "O 'Benjamin Constant' à volta do mundo". *Revista Marítima Brasileira* 11 (1909, ano XXVIII), p. 2055-2142.

- ROCHA, Luiz Carneiro da. "Breves considerações sobre a alimentação dos nossos marinheiros nos portos e em viagens". *Revista Marítima Brasileira* XV (1888), p. 211-225.
- RODRIGUES, Jaime. "'De farinha, bendito seja Deus, estamos por agora muito bem': uma história da mandioca em perspectiva atlântica". *Revista Brasileira de História* 75 (set. 2017), p. 69-95.
- SILVA, Joaquim Xavier da. *Breve tratado de Hygiene Militar e Naval*. Lisboa: Typographia da Academia Real de Sciencias, 1819.
- VEIGA, Luiz Agapito da; CALVET, Guilherme Paiva Magalhães. *Relatório médico da viagem da Corveta Vital de Oliveira ao Oceano Pacífico no anno de 1876*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877.
- WANDENKOLK, Eduardo. *Relatório da viagem da Corveta Bahiana ao Mar das Índias*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879.
- WANDENKOLK, Eduardo. "Descrição da viagem da corveta "Vital de Oliveira" ao mar do Norte e Baltico com escalas pelo Cabo da Boa Esperança, Santa Helena e alguns portos da Mancha". *Revista Marítima Brasileira* 5 (1882), p. 474-498.

Contribuição recebida em 12 de agosto de 2025.

Aprovada em 12 de janeiro de 2026.