



A institucionalização do Corpo de Maquinistas da Marinha:

notas ampliadas para o entendimento da disciplina e do comportamento dos maquinistas na Revolta dos Marinheiros de 1910

PIERRE PAULO DA CUNHA CASTRO*

1. Introdução

Este trabalho parcial decorre de uma entre várias pesquisas realizadas durante o mestrado, quando busquei entender a disciplina, os costumes e as relações entre os diversos grupos embarcados em um navio híbrido, que podia ser movido por máquinas a vapor e por velas. Para realizar este estudo sobre a Armada Imperial, optei pela análise de uma série documental que retratasse a Corveta *Trajano* entre 1873 e 1879.

Qualquer análise sobre a disciplina na Marinha do Brasil deve levar em conta os estudos sobre a Revolta dos Marinheiros de 1910, pois são basilares para compor uma discussão bibliográfica sobre o tema. Na ocasião, percebi que os trabalhos existentes sobre o processo que culminou na revolta, não abordaram com profundidade o comportamento dos maquinistas nos navios sublevados, ou não trataram deste tema específico.

No início da revolta, aqueles que não aderiram ao movimento foram obrigados a se retirarem dos navios. Há registros de que o pessoal das máquinas foi obrigado a permanecer guarnecendo seus postos, mas não se sabe de qualquer maquinista que tenha manifestado a intenção de se juntar àqueles que se retiraram dos navios amotinados e, da mesma forma, inexistem registros de resistências, tentativas de fuga ou de solidariedade com os militares que sofreram as ações iniciais dos amotinados (MARTINS, 1988: 67-70). Tal constatação justifica a necessidade de compreender a institucionalização do Corpo de Maquinistas da Marinha, bem como a disciplina a que estavam submetidos a bordo.

Considerando a importância de entender como foi possível o mais elementar espaço da marinha - o navio -, operar com um regime disciplinar onde estava prevista aplicação de castigos corporais para manter a disciplina, o trabalho que se segue é um dos resultados da busca de uma fonte que reunisse os registros dos indivíduos que embarcaram no mesmo navio. Tal fonte é Livro de Socorros e, em sua maioria, se encontram no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, tendo sido transferidas do Arquivo da Marinha na década de 1910.

*Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha – MB (DPHDM-MB). Graduado e licenciado em História pela UFRJ. Mestre em História Social – PPGH/UNIRIO. Pesquisador na DPHDM-MB e membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).



Este estudo considera a possibilidade de entender a disciplina e a institucionalização específica do Corpo de Maquinistas da Marinha, nas décadas que antecederam a revolta, destacando o processo de redução das heterogeneidades existentes entre os subalternos do navio, quando indivíduos de diferentes segmentos, submetidos aos castigos corporais, foram gradativamente reunidos no Corpo de Marinheiros Nacionais.

2. Análise da institucionalização legal

Na Armada Imperial, as máquinas foram introduzidas nos navios na primeira metade do século XIX, em consonância com a complexificação do trabalho, a partir da introdução dos navios híbridos, que podiam ser movidos por máquinas a vapor e por velas, demandando a necessidade de incluir novos agentes, com outros serviços e regulamentos. Aqueles aparelhos sujos, posicionados acima dos porões dos navios, não eram do interesse dos homens do convés, sendo tomadas como artefatos auxiliares das ações bélicas, que facilitavam as manobras quando necessário, pois não dependiam de manobras velicas e nem da ação dos ventos. Eram operadas por técnicos contratados, oriundos das escolas de artífices existentes, ou formados na prática a bordo (MARTINS, 1988: 68).

Nesse sentido, o Corpo de Maquinistas dos Vapores da Armada foi criado pelo Decreto nº 1.945,¹ de 11 de julho de 1857, e seu regulamento define que o serviço das máquinas, devia ser feito pelas praças do corpo que estava sendo instituído, juntamente com foguistas e carvoeiros. Sua análise indica que estava voltado prioritariamente para a organização e regulação das funções dos maquinistas e ajudantes-maquinistas, considerados como praças, de modo que há poucas referências aos demais subalternos do serviço das máquinas.

O Decreto nº 3.186,² de 18 de novembro de 1863, que instituiu o novo regulamento do corpo, deu mais clareza à situação. Como no decreto anterior, os subalternos do serviço das máquinas, foguistas e carvoeiros não faziam parte do corpo.

Art. 15. O serviço das machinas dos navios a vapor e estabelecimentos dependentes da Repartição da Marinha, será feito pelo Corpo de Machinistas, de que trata este Regulamento, e pelos Foguistas e Carvoeiros, que fôr mister admittir.

¹ **Decreto nº 1.945, de 11 de Julho de 1857.** Crêa hum corpo de Machinistas para o serviço dos Vapores da Armada, e dá o respectivo Regulamento. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1945-11-julho-1857-557993-publicacaooriginal-78817-pe.html> >. Acesso em: 15 ago. 2017.

² **Decreto nº 3.186, de 18 de Novembro de 1863.** Dá novo Regulamento ao Corpo de Machinistas dos Vapores da Armada. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3186-18-novembro-1863-555321-publicacaooriginal-74503-pe.html> >. Acesso em: 15 ago. 2017.

Outra mudança introduzida pelo novo regulamento foi indicar que os elementos subalternos do serviço nas máquinas seriam iguados às praças da marinhagem e, além disso, todos foram enquadrados no sistema disciplinar vigente.

A marinhagem se diferenciava do Corpo de Imperiais Marinheiros por nunca terem sido instituídos por lei, configurando o grupo de subalternos constituídos nos moldes do recrutamento da Armada Real Portuguesa. Não passavam pelas escolas de formação e o aprendizado se dava no cotidiano dos navios.

A classe de marinhagem, que serve na armada sem instituição regular, compreende estrangeiros engajados e alguns nacionais voluntários, e compõe-se ordinariamente dos contingentes fornecidos pelo recrutamento.

(...)

Entretanto, na armada nacional, à exceção de alguns machinistas, que alias têm servido de modo digno de louvor, poucas são actualmente as praças que não pertencem ao paiz. Em grande maioria a nossa maruja é nacional. (Relatório do Ministério da Marinha, 1871-1:12)

A complexificação dos meios levou a Armada Imperial a admitir, além do pessoal contratado para o serviço dos carvoeiros, os indivíduos recrutados que não eram considerados aptos para lidar com as manobras das velas dos navios, mas tinham a aptidão necessária para trabalhar com o carvão, o combustível dos navios híbridos.

De 1863 a 1876, o corpo esteve dividido conforme o quadro abaixo, com a devida equiparação da sua hierarquia com os postos e graduações existentes.

QUADRO 1

Hierarquia	Equiparação
Maquinista de 1ª classe	Segundo-tenente da Armada
Maquinista de 2ª classe *	Mestre de 1ª classe
Maquinista de 3ª classe *	Mestre de 2ª classe
Ajudante-maquinista de 1ª classe	Guardião
Ajudante-maquinista de 2ª classe	Oficial artífice

*Quando embarcados como primeiro-maquinista, seriam equiparados a guarda-marinha e a piloto, respectivamente.

Das três primeiras classes seriam escolhidos os indivíduos para assumirem a direção das máquinas de cada navio, e durante o tempo que se mantivessem no exercício dessas funções seriam chamados de primeiro-maquinista, cedendo sempre a precedência aos indivíduos a que estivessem equiparados.

Além de indicar como os maquinistas deveriam ser posicionados a bordo, permitia que apenas o primeiro-maquinista frequentasse o local das refeições dos oficiais - a praça d'armas dos navios, distinguindo-o dos demais maquinistas do corpo.

Art. 23. Os 1os Machinistas serão alojados á ré, e arrancharão com os Officiaes na praça d'armas.
Os demais Machinistas e Ajudantes terão alojamento em lugar o mais proximo possivel da machina.

Todos estavam enquadrados na legislação penal e do processo em vigor na Armada Imperial, inclusive os extranumerários que deveriam assinar um contrato pelo qual se sujeitavam aos regulamentos e ordens referentes ao método de serviço e à disciplina. O regulamento de 1863 indicou a forma de punição disciplinar a ser aplicada aos membros deste corpo.

Art. 25. Não obstante as disposições do artigo antecedente, os Machinistas de 2ª e 3ª classe, e Ajudantes Machinistas de 1ª e 2ª classe serão isentos do castigo da golilha, ferros e prisão no porão, substituindo-se, para elles, estas penas correccionaes pelas de prisão nos alojamentos e detenção a bordo.

Além disso, imputou ao primeiro-maquinista a responsabilidade pela manutenção da disciplina no âmbito da máquina.

Art. 27. Compete ao 1º Machinista conservar em bom estado a machina e seus accessorios, executar e fazer executar todas as ordens e regras relativas á disciplina, asseio e regularidade da praça da mesma machina, e á direcção e distribuição do serviço por seus subordinados.

Na reforma do regulamento do Corpo de Maquinistas da Armada pelo Decreto nº 6.386,³ de 30 de novembro de 1876, o quadro anterior modificou-se de forma que os maquinistas de 1ª e 2ª classe receberam graduações de oficiais, enquanto os demais foram equiparados a oficiais marinheiros, que no período analisado constituíam o grupo intermediário entre os officias e os marinheiros do convés.

QUADRO 2

Hierarquia	Graduação (G) / Equiparação (E)
Maquinista de 1ª classe	Primeiro-tenente (G)
Maquinista de 2ª classe	Segundo-tenente (G)
Maquinista de 3ª classe	Mestre de 1ª classe (E)
Maquinista de 4ª classe	Mestre de 2ª classe (E)

Nesta mudança, os ajudantes-maquinistas de 1ª e 2ª classes passaram a denominação de maquinista de 4ª classe e praticante, respectivamente, sendo que os primeiros foram mantidos no corpo, enquanto os outros, junto com foguistas e carvoeiros, foram considerados auxiliares

³ **Decreto nº 6.386, de 30 de Novembro de 1876.** Reforma o Regulamento do Corpo de Machinistas da Armada. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6386-30-novembro-1876-549733-publicacaooriginal-65246-pe.html> >. Acesso em: 15 ago. 2017.

do corpo conforme o quadro abaixo, sendo que estes últimos foram equiparados aos imperiais marinheiros.

QUADRO 3

Hierarquia	Equiparação
Praticante	Guardião
Foguista	Marinheiro de 1ª classe
Carvoeiro	Marinheiro de 2ª classe

Nesta ocasião, a função de primeiro-maquinista foi renomeada para chefe de máquinas, de modo que os maquinistas de 1ª classe exerceriam estas funções em navios de 1º ordem; nos navios de 2ª e 3ª ordens os chefes de máquinas seriam definidos segundo a importância da máquina existente a bordo, enquanto os maquinistas de 4ª classe poderiam ser encarregados das máquinas das lanchas a vapor, se possuísem as habilitações necessárias ao desempenho das funções.

Todos continuaram enquadrados na legislação penal e do processo em vigor na Armada Imperial, inclusive os extranumerários, mas a mudança relevante foi a nova situação dos maquinistas de 2ª classe que receberam a graduação de segundos-tenentes, modificando as punições disciplinares estabelecidas.

Art. 9º Os machinistas, praticantes, foguistas e carvoeiros de que trata este Regulamento ficam sujeitos aos regulamentos militares.

§ 1º São porém isentos do castigo da golilha, ferros e prisão no porão, os 3os e 4os machinistas e os praticantes; sendo essas penas substituidas pelas de prisão no alojamento e detenção a bordo.

Em relação aos demais oficiais a bordo dos navios, se antes somente o primeiro-maquinista tinha acesso à praça d'armas, após a reforma, os maquinistas de 1ª e 2ª classes passaram a ter a mesma concessão. Além de lhes ser concedido um criado, o acesso ao local de convívio dos oficiais deixou de ser funcional para se tornar hierárquico.

Art. 12. Os machinistas de 1ª e 2ª classe terão criado e alojamento a ré, e arrancarão com os Officiaes na praça d'armas, onde devem sempre apresentar-se, fardados. Os demais machinistas e os praticantes alojarão em lugar o mais proximo possivel da machina.

O novo regulamento ampliou os deveres, antes imputados ao primeiro-maquinista, e os transferiu ao chefe de máquinas.

Art. 30. O encarregado da machina a bordo é o chefe dos machinistas das diferentes classes, dos praticantes, foguistas e carvoeiros embarcados no mesmo navio. Sobre todos elles deve constantemente exercer a maior vigilancia para que bem desempenhem suas obrigações.

Art. 31. Incumbe ao machinista, encarregado ou chefe da machina:
(...)

3º Executar e fazer executar pelos seus subordinados, as ordens e regras relativas á disciplina, ao asseio da praça da machina, á direcção e distribuição ou detalhe dos empregados da mesma machina, quér para o serviço geral, quér para o particular dos quartos.

Pelo que se percebe na análise da letra da lei, nos navios híbridos havia uma segunda esfera de controle disciplinar cuja responsabilidade recaía diretamente sobre o chefe de máquinas, pois no âmbito das praças de máquinas os serviços não eram executados pelos oficiais da Armada.⁴

Até 1876, foguistas e carvoeiros foram igualados às praças da marinhagem, sendo depois equiparados aos imperiais marinheiros. Entretanto, serem equiparados não os incluía no corpo, de modo que seus registros continuaram a ocorrer nos Livros de Socorros da Marinhagem.

Entretanto, pelo Decreto nº 8.666,⁵ de 16 de setembro de 1882, estes auxiliares do Corpo de Maquinistas da Armada foram instituídos em um corpo, formando o Corpo de Foguistas, quando a função de carvoeiro deixou de existir e a via hierárquica foi definida da seguinte forma: foguista de 3ª, 2ª e 1ª classe; e cabo de foguista. Na prática, as funções dos carvoeiros passaram a ser executadas pelos foguistas de 3ª classe.

Em 1890, o Decreto nº 673,⁶ de 21 de agosto, derogou o decreto de criação do Corpo de Imperiais Marinheiros e pôs em execução o regulamento do Corpo de Marinheiros Nacionais, de modo que o Corpo de Foguistas foi incorporado ao novo corpo fixo da República, sendo formado por três companhias. Esta modificação fez com que os soldos pagos a foguistas e carvoeiros, que na década de 1870 eram bem maiores que os dos imperiais marinheiros, fossem reduzidos. Por outro lado, a Marinha começava a prover o pessoal subalterno das máquinas com os contingentes fornecidos pelas Escolas de Aprendizes Marinheiros.

⁴ Em linhas gerais, os oficiais da Armada eram formados para manobrar os navios a vela e conduzir os serviços do convés, oriundos da Academia Imperial dos Guardas-Marinhas, que passou a denominação de Escola de Marinha e, em seguida, Escola Naval.

⁵ **Decreto nº 8.666, de 16 de Setembro de 1882.** Crêa um corpo de foguistas para o serviço dos navios da Armada. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-8666-16-setembro-1882-545848-publicacaooriginal-59279-pe.html> >. Acesso em: 15 ago. 2017.

⁶ **Decreto nº 673, de 21 de Agosto de 1890.** Deroga o decreto n. 411 A de 5 de janeiro de 1845, e manda pôr em execução o regulamento para o Corpo de Marinheiros Nacionaes. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-673-21-agosto-1890-552097-publicacaooriginal-69100-pe.html> >. Acesso em: 15 ago. 2017.

No mesmo ano, pelo Decreto nº 855,⁷ de 13 de outubro, o Corpo de Maquinistas Navais recebeu novo regulamento onde os praticantes, antes auxiliares, foram incluídos no corpo, e os outros subalternos, também auxiliares, passaram a ser fornecidos pela sexta, sétima e oitava companhias do Corpo de Marinheiros Nacionais.

Neste novo regulamento, a função de chefe do corpo, antes exercida pelo Inspetor do Arsenal, passou a ser exercida por um engenheiro-maquinista, o único capitão-tenente do corpo, que também se encarregava da chefia da 3ª Seção do Quartel General da Marinha, que deu origem, no mesmo ano, ao Estado-Maior General da Armada.

No quadro introduzido pelo novo regulamento de 1890, manteve-se, ainda, a concessão de somente os maquinistas navais das duas primeiras classes terem acesso à praça d'armas.

QUADRO 4

Hierarquia	Graduação (G) / Equiparação (E)
Engenheiro-maquinista	Capitão-tenente (G)
Maquinista naval de 1ª classe	Primeiro-tenente (G)
Maquinista naval de 2ª classe	Segundo-tenente (G)
Maquinista naval de 3ª classe	Piloto (E)
Maquinista naval de 4ª classe	Sargento-ajudante (E)
Praticante	Primeiro-sargento (E)

As considerações do Ministro da Marinha, Eduardo Wandenkolk, no Decreto nº 855, indicam a conveniência de anexar ao Corpo de Maquinistas Navais, o de Foguistas, como parte auxiliar, além de proporcionar os melhores interesses para as praças, no intuito de não preferirem trabalhar nos navios mercantes, o que deixava naquele momento os navios da Armada com suas lotações deficitárias. Para tal, foi necessário conceder, segundo o Ministro, “um insignificante aumento nas gratificações dos cabos de foguistas e dos de primeira classe”.

Ao longo da segunda metade do século XIX, as diferenças entre os soldos e a transferência de marinheiros avulsos da marinhagem para o setor de máquinas, são evidências das dificuldades que Armada Imperial tinha em obter pessoal para empregar nos navios híbridos e nos vapores da Armada, mesmo pagando soldos maiores e outras gratificações.

⁷ **Decreto nº 855, de 13 de Outubro de 1890.** Dá novo regulamento ao Corpo de Machinistas Navaes e revoga e decreto n. 273 de 18 de março do corrente anno. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-855-13-outubro-1890-552356-publicacaooriginal-69587-pe.html> >. Acesso em: 15 ago. 2017.

Nota-se que os gastos com soldos e gratificações, não foram suficientes para manter um número considerável de foguistas e carvoeiros para atender aos vapores da Armada, e com todos os problemas que afetavam a disponibilidade de pessoal para o setor de máquinas, o primeiro passo para solução foi dado em 1882, com a criação do Corpo de Foguistas. Por outro lado, isso já demonstrava a intenção de igualar o soldo e a origem – priorizando a contratação de nacionais, o que foi efetivado em 1890 com inclusão deste corpo no Corpo de Marinheiros Nacionais. No mesmo ano, isto foi revisto durante a nova regulamentação do Corpo de Maquinistas Navais, concedendo gratificações para viabilizar a concorrência com a Marinha Mercante, e facultando, ainda, a contratação de extranumerários.

No Decreto-legislativo nº 40,⁸ de 2 de fevereiro de 1892, que fixou a força naval daquele ano, o Corpo de Maquinistas Navais foi ampliado e sua organização alterada, de modo que recebeu novas graduações como oficiais de patente e oficiais inferiores. Assim, o engenheiro maquinista, chefe do corpo, passou a ser um capitão de mar e guerra.

QUADRO 5

Hierarquia	Oficiais de patente / Oficiais inferiores
Engenheiro-maquinista	Capitão de mar e guerra
Maquinista naval de 1ª classe	Capitão de fragata
Maquinista naval de 2ª classe	Capitão-tenente
Maquinista naval de 3ª classe	Primeiro-tenente
Maquinista naval de 4ª classe	Segundo-tenente
Ajudante de maquinista	Guarda-marinha
Subajudante de maquinista	Sargento-ajudante
Praticante-maquinista	Primeiro-sargento

Pelo mesmo decreto-legislativo, em 1892, a Escola de Maquinistas da Armada passou para a Escola Naval, onde seria ministrado o ensino teórico do que fosse pertinente ao corpo. Seus alunos eram externos, e deveriam cumprir o ensino prático no Arsenal de Marinha.

Art. 2º § 12. Passar a Escola de Machinistas da Armada para a Escola Naval, devendo os alumnos do curso de machinistas frequentar, como externos, as mesmas aulas destinadas aos aspirantes de marinha, mas só as das materias precisas para aquella especialidade e unicamente na parte que lhe disser respeito.

⁸ **Decreto-legislativo nº 40, de 02 de Fevereiro de 1892.** Fixa a força naval para o exercicio de 1892. Disponível em: < <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=47338&norma=63109> >. Acesso em: 15 ago. 2017.

Somente em 1902, pelo Decreto nº 4.417,⁹ de 29 de maio, a ampliação e organização introduzidas pelo Decreto-legislativo nº 40 de 1892 foram consolidadas em um novo regulamento para o Corpo de Maquinistas Navais que não alterou a equivalência definida no quadro 5, porém, definiu-se que o ingresso no corpo se daria após a conclusão do curso de máquinas da Escola Naval, e a prática nas oficinas do Arsenal de Marinha, como praticante-maquinista, isto é, como primeiro-sargento.

No caso dos auxiliares do corpo, não houve modificação significativa em relação ao regulamento de 1890. Manteve-se a via hierárquica definida desde a criação do Corpo de Foguistas, devendo, contudo, seus contingentes serem preparados e fornecidos pelas 6ª, 7ª e 8ª Companhias do Corpo de Marinheiros Nacionais.

Pelo Decreto nº 7.009,¹⁰ de 9 de julho de 1908, o Corpo de Maquinistas Navais foi transformado em Corpo de Engenheiros-Maquinistas Navais, formado por oficiais de patente, com curso a ser realizado na Escola Naval, definindo-se a via hierárquica conforme o quadro abaixo.

QUADRO 6

Hierarquia

Capitão de mar e guerra
Capitão de fragata
Capitão de corveta
Capitão-tenente
Primeiro-tenente
Segundo-tenente
Sub-maquinista (piloto)

E enquanto quadro de sub-maquinistas, a ser preenchido pelos oriundos da Escola Naval, não estivesse completo, e as necessidades do serviço exigissem, o Ministro da Marinha contrataria maquinistas da Marinha Mercante.

Na mesma ocasião, criou-se o Quadro de Mecânicos Navais desvinculando-se os oficiais inferiores dos oficiais de patente, o que possibilitou a formação de um quadro intermediário entre os, agora, oficiais de patente e os elementos subalternos do Quadro de Foguistas, provenientes do Corpo de Marinheiros Nacionais.

⁹ **Decreto nº 4.417, de 29 de Maio de 1902.** Aprova o regulamento para o Corpo de Machinistas Navaes. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-4417-29-maio-1902-502824-norma-pe.html>>. Acesso em: 15 ago. 2017.

¹⁰ **Decreto nº 7.009, de 09 de Julho de 1908.** Reorganiza o Corpo de Machinistas Navaes. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7009-9-julho-1908-581675-norma-pe.html>>. Acesso em: 15 ago. 2017.

3. Delineamento teórico

Por mais que os serviços nas máquinas do século XIX nos pareçam, no mínimo, sujos e escaldantes em função do trato do carvão e dos vazamentos dos sistemas de vapores, que na prática, não atingem 100% do rendimento teórico, ao transformar energia térmica em energia mecânica, esta carreira era a que permitia as maiores chances de ascensão financeira, principalmente para os homens pobres recrutados à força e para aqueles, igualmente pobres, que se apresentavam para servir por contrato, sejam brasileiros ou estrangeiros.

Cabe ressaltar que essas chances eram limitadas, mas as possibilidades dos imperiais marinheiros eram muito menores, chegando a receberem dez vezes menos. O outro lado dessa questão é que essas ascensões financeiras ocorriam no ambiente do navio em um curto espaço de tempo, principalmente, devido às necessidades que se apresentavam para a Marinha.

Aqueles que desejassem entrar para o corpo deveriam obter aprovação nas matérias, que constituíam o curso da Escola de Maquinistas do Arsenal de Marinha da Corte. Entretanto, as passagens de auxiliares para o corpo, principalmente como extranumerários, bem como as contratações de estrangeiros, sugerem que a quantidade de formados não atendia as necessidades da Armada Imperial. Daí entende-se que as modificações instituídas no Corpo de Maquinistas da Armada, que equipararam maquinistas de 1ª e 2ª classe a oficiais da Armada, tinham como um dos objetivos atrair pessoal para o corpo.

Quanto à questão disciplinar, a análise da carreira dos maquinistas descritas nos Livros de Socorros da Corveta *Trajano*, indica que após as alterações introduzidas em 1876, dando acesso aos maquinistas de 2ª classe ao convívio com os demais oficiais na praça d'armas, não houve mais nenhuma punição disciplinar infringida a estes maquinistas. Este seria apenas um dado decorrente daquela reformulação do regulamento do corpo, que concedeu regalias inerentes aos oficiais da Armada e cooptou parte deste grupo, caso não pudéssemos perceber outras consequências possíveis no ambiente de trabalho dos maquinistas e seus auxiliares: foguistas e carvoeiro.

Nos quarenta meses que antecederam a cooptação proporcionada pela reformulação de 1876, só ocorreram duas punições disciplinares entre os auxiliares do corpo, uma por resposta insubordinada a um maquinista, punida com 50 chibatadas em dois dias, e outra por negligência no serviço, punida com privação de licença por um mês. Em contrapartida, nos vinte e nove meses após a modificação, este número saltou para sete, demonstrando uma

ampliação da “vigilância hierárquica” (FOUCAULT, 2009: 165-171) em relação aos subalternos do setor de máquinas. Estes casos foram punidos com chibatadas, onde cinco casos estão relacionados com a disciplina e o serviço na máquina, uma com desordem em terra e desacato a autoridade policial e outra por tentativa de práticas imorais.

Entre os recursos apontados para um bom adestramento por Michel Foucault, um deles serve para o entendimento da disciplina neste trabalho: a vigilância hierárquica.

O autor demonstrou como as instituições disciplinares desenvolveram métodos de controle para viabilizar a observação dos comportamentos, provocando diferenciações sutis a fim de estabelecer formas de observar, registrar e treinar os indivíduos. Na medida em que ocorre a complexificação, o aumento dos indivíduos, a divisão do trabalho e a elevação da importância dos aparelhos de produção, os métodos de controle tornaram-se mais difíceis quando se tornaram mais necessários, de modo que o ato de vigiar se apresentou como uma função definida no processo de produção a fim de aumentar sua amplitude, o que contribuiu para a desvinculação das atividades de ordem fiscalizadora das outras de ordem material (FOUCAULT, 2009: 165-169).

Na Armada Imperial essa complexificação das atividades pode ser entendida a partir das modificações dos meios, do navio à vela aos navios híbridos e desses aos navios a vapor; traduzindo do material para o pessoal, neste trabalho, destaco a elevação da importância do Corpo de Maquinistas da Armada, bem como a inclusão dos foguistas e carvoeiros no mesmo ambiente de trabalho do Corpo de Imperiais Marinheiros, sem perder de vista a forma como os maquinistas foram inseridos nos navios, considerando a esfera disciplinar diferenciada da praça de máquinas cujas punições disciplinares eram numericamente menores que as aplicadas aos subalternos do Corpo de Imperiais Marinheiros, cujas atividades eram intermediadas diretamente pelos oficiais marinheiros sob as ordens dos oficiais de patente.

4. Resultados preliminares

As punições não se restringiam aos brasileiros oriundos do recrutamento forçado ou do voluntariado. Como já mencionado, os contratados, nacionais ou estrangeiros, também se submetiam aos regulamentos disciplinares em vigor. Nesse sentido, o espanhol Francisco Castanheira,¹¹ com 22 anos, se apresentou a bordo da *Trajano*, em 11 de junho de 1877 para

¹¹ Arquivo Nacional. Série Marinha. XVIIIM 4722 - 2º Livro de Socorros da Marinhagem.

servir como carvoeiro por um ano, e em 27 de Novembro foi encontrado dormindo no plantão, de modo que foi punido com quinze chibatadas por ordem do comandante.

Por outro lado, as punições previstas nos regulamentos não eram as únicas práticas para a manutenção da disciplina entre os maquinistas e seus auxiliares. Considerando os soldos diferenciados dos foguistas e carvoeiros, perder o contrato e desembarcar por ordem em função do mau comportamento era uma possibilidade concreta.

A falta de atuação mais direta dos oficiais da Armada neste setor não pode ser percebida, simplesmente, como uma decorrência do entendimento dessa atividade como auxiliar na operação dos navios, e os indivíduos do corpo serem percebidos como pessoas de segunda classe, como defendeu Helio Leoncio Martins (MARTINS, 1988: 67-70). Equiparações aos oficiais da Armada que não abrangiam todo o corpo, ausência de um conjunto intermediário com funções definidas, tais quais os oficiais marinheiros do setor do convés, e ausência de regras bem definidas para admissão dos subalternos, expõem um conjunto de fatores que associados a operação do navio, impediam que o mesmo tratamento disciplinar dispensado aos imperiais marinheiros fosse aplicado aos subalternos das máquinas. Em outras palavras, desenvolveu-se uma relação de reciprocidade cujo foco principal era o funcionamento das máquinas, em um ambiente de trabalho que vigorava uma segunda esfera disciplinar, apartada dos rígidos castigos corporais aplicados aos marinheiros do convés.

O senso de justiça existente no conjunto dos maquinistas, onde os esforços e desgastes do ambiente do trabalho cotidiano eram muito mais intensos em decorrência do calor e do confinamento nas praças de máquinas, não permitia que qualquer punição fosse aplicada a qualquer tempo, a não ser que as faltas cometidas estivessem diretamente relacionadas com as atividades, implicando em sobrecarga para os demais.

A criação do Corpo de Foguistas, em 1882, e a inclusão deste no Corpo de Marinheiros Nacionais, em 1890, para além de atender as necessidades de recompletamento de pessoal, indicam que as autoridades sabiam dessas relações e encontraram nestas reformas o caminho para reduzir a quantidade de estrangeiros, prover pessoal a partir das Escolas de Aprendizes Marinheiros e ampliar a “vigilância hierárquica”, com maquinistas formados pela Escola Naval, em um setor de difícil controle das atividades e da disciplina, ao mesmo tempo em que este setor teve sua importância aumentada em função dos avanços tecnológicos do final do século XIX.

Então, o que temos no período desta pesquisa é um sistema disciplinar orientado pelo mesmo regulamento de punições disciplinares que não se aplica da mesma forma aos diferentes grupos de subalternos. A diferença quantitativa entre as punições aplicadas indica um tratamento diferenciado que, aparentemente, está relacionado com a divisão do trabalho em um navio e com os graus de “vigilância hierárquica” que abrangia cada grupo de subalternos.

Tais diferenças podem traduzir uma situação de disciplina geral aparente, porém, a heterogeneidade interna provocada pela organização diferenciada, pelos diferentes níveis de “vigilância hierárquica”, pelos diferentes soldos e pelas diferenças entre as punições aplicadas, se apresenta como fatores que contribuíram para a ausência de uma homogeneidade, entre os elementos subalternos do navio, acerca dos sentidos das punições disciplinares.

A partir de suas próprias visões de mundo, os oficiais da Armada não foram capazes de perceber o paradoxo que se criara em torno do sistema disciplinar em vigor; e preocupados em reduzir as deserções entre os auxiliares do serviço das máquinas, que eram percentualmente muito maiores que nos corpos fixos e arregimentados, ainda que os castigos fossem muito menores, reorganizaram os subalternos da Marinha, a partir da premissa da economia com os altos soldos dos foguistas e carvoeiros, consolidando-os em um único corpo fixo e arregimentado a partir de 1890.

Assim, percebe-se novas possibilidades de aprofundamento nesses estudos, pois o resultado da pesquisa indica que a própria instituição criou as condições de possibilidade para que os marinheiros da República reduzissem gradualmente, ao longo de 20 anos, as heterogeneidades que existiam entre eles durante o Império.

A Revolta dos Marinheiros de 1910 subverteu os pilares de qualquer força armada, baseados na hierarquia e na disciplina, e a despeito das tragédias individuais que sucederam a falsa anistia, a forma da Marinha de Brasil se organizar modificou-se desde então.

É preciso considerar que esta revolta não foi um simples motim no porto ou nos quartéis caracterizado por correrias de marinheiros pela cidade do Rio de Janeiro. Os marinheiros, efetivamente, operaram os navios em todos os aspectos pertinentes a um vaso de guerra, o que implica na necessidade de empreender uma pesquisa mais aprofundada sobre a participação dos maquinistas e seus auxiliares no movimento.



A nova organização da Marinha modificou o sistema de “vigilância hierárquica”, ampliando o efeito disciplinar para os porões das máquinas, de modo que foram incluídos entre os oficiais da Armada, os maiores beneficiados com as consequências da revolta – os oficiais maquinistas.

BIBLIOGRAFIA

ARIAS NETO, José Miguel. **Em busca da cidadania: praças da Armada nacional 1867-1910**. São Paulo, Tese de Doutorado em História, USP, 2001.

CAMINHA, Herick Marques. Evolução da estrutura administrativa do ministério de Marinha no Império. In: MARTINS, Helio Leoncio (Coord.). **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, v.3, Tomo 1, p. 9-32.

_____. Organização do Pessoal na Marinha Imperial. In: MARTINS, Helio Leoncio (Coord.). **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, v.3, Tomo 1, p. 35-60.

CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. **Disciplina na armada Imperial a partir da Corveta “Trajano”: as diferentes punições aplicadas aos subordinados entre 1873 e 1879**. Rio de Janeiro, Dissertação de Mestrado em História Social, UNIRIO, 2013.

COSTA, Fernando Dores. Milícia e sociedade: recrutamento. In: BARATA, Manuel Themudo; TEIXEIRA, Nuno Severiano. (Orgs.). **Nova História Militar de Portugal**. Lisboa: Círculo de Leitores, 2003. v.2, p. 68-105.

_____. Enquadramento normativo e institucional da actividade militar. In: **Insubmissão. Aversão ao serviço militar no Portugal do século XVIII**. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2010. p. 21 -61.

FOUCAULT, Michel. Genealogia e Poder. In: **Microfísica do Poder**. Tradução de Roberto Machado. Rio de Janeiro: Graal, 1979. p.167-177.

_____. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. 37. ed. Tradução de Raquel Ramallete. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

MARTINS, Hélio Leôncio. **A revolta dos marinheiros 1910**. São Paulo: Editora Nacional; Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1998.

MARTINS FILHO, João Roberto. **A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910: tecnologia, Forças Armadas e política**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. A Marinha Imperial – 1870 a 1889. In: GUEDES, Max Justo (Coord.). **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2001. v.4.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. **A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

_____. **Cidadania, cor e disciplina na revolta dos marinheiros de 1910**. Rio de Janeiro: Faperj / Mauad, 2008.



16

SILVA, Marcos Antonio da. **Contra a chibata: marinheiros brasileiros em 1910**. São Paulo: Brasiliense, 1982.