

“CONVERSAÇÕES OCULTAS E CONVENTÍCULOS”: O MOTIM A BORDO DE UM NAVIO MERCANTE PORTUGUÊS NO SÉCULO XVIII

“HIDDEN CONVERSATIONS AND CONVENTICLES”: THE RIOT ON BOARD OF A PORTUGUESE MERCHANT SHIP IN THE 18TH CENTURY

Jaime Rodrigues¹

Resumo – Em agosto de 1783, o navio *Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura* atracou no Rio de Janeiro, embora sua rota original não previsse escala nesse porto. A razão da parada foi um motim ocorrido a bordo, que conhecemos por meio da devassa tirada pelo ouvidor do crime local. Na transcrição feita a seguir, temos evidências de que as solidariedades a bordo nem sempre opunham apenas marinheiros e oficiais, mas também podiam ser construídas entre homens com posições desiguais na hierarquia.

Palavras-chave – História Marítima – História Atlântica – Motim

Abstract – In August 1783, the ship *Nossa Senhora da Piedade and São Boaventura* docked at Rio de Janeiro, although its original route did not provide for a stopover at that port. The reason for the stopover was a riot on board, which we know from the judicial process taken by the local crime authority. For the following transcript, we have evidence that solidarities on board did not always oppose only sailors and officers, but they could also be built between men with unequal positions in the hierarchy.

Keywords – Maritime History – Atlantic History – Riot

A literatura de ficção, o cinema e outras obras de arte, assim como grande parte da historiografia, apresentam visões sobre os trabalhadores do mar a partir de dois polos opostos, como bons ou maus, tanto no que se refere ao caráter como no exercício de suas funções. A bebida, as queixas pelos baixos soldos, a comida estragada e intragável, as acomodações de péssima qualidade e a busca por mulheres nas cidades portuárias são apresentadas como raízes da indisciplina dos marinheiros. Todavia, o questionamento sobre essa indisciplina tende a naturalizar as condições materiais em que o mundo do trabalho

¹ Professor de História do Brasil colonial. Departamento e Programa de Pós-Graduação em História, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo. E-mail: jaime.rodrigues@unifesp.br.

marítimo se realizava. Os marinheiros, por sua vez, não pareciam dispostos a concordar que seu exercício profissional tivesse de se submeter a tantas privações em benefício dos oficiais, do Estado, dos donos dos navios e dos investidores nas atividades comerciais viabilizadas pelos marujos por meio de seu trabalho.

A construção da imagem da gente do mar como indisciplinada e turbulenta, tanto no mar como em terra, tem uma longa história de idas e vindas. A indisciplinada apresenta-se como parte inseparável do comportamento dos trabalhadores do mar, enquanto a autoridade dos oficiais é entendida como algo justificável, imposta por meio de castigos corporais e de outras penas. Esse binômio se embaralha na história das normas para a manutenção da disciplina necessária ao bom andamento das viagens, dadas pelas legislações nacionais e eclesiásticas e também pelas práticas cotidianas a bordo, impostas a homens que precisavam obedecer às ordens e aos comandos dos oficiais para cumprirem as tarefas que levariam os navios a cumprirem suas viagens a bom termo, com trabalho concatenado, sem questionamentos ao poder instituído e evitando-se situações que desnudassem a desigualdade na relação entre os homens, como eram os motins.

O documento aqui transcrito constrói uma narrativa acerca de um raro caso registrado de motim a bordo de uma embarcação portuguesa do século XVIII, o *Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura*. Ter uma evidência tão clara desnuda um universo de possibilidades no campo da História, neste caso da História Marítima. É inevitável pensar na constância de situações como essas ocorrendo a bordo de navios, a julgar pela (ampla) historiografia internacional e (reduzida) nacional sobre o trabalho dos homens do mar².

Os trabalhadores marítimos envolveram-se em uma longa luta contra os oficiais, resistindo às tentativas de imposição de uma disciplina férrea a bordo dos navios, que tolhia sua liberdade de organização e por melhores condições de trabalho. Essas lutas pela construção e manutenção da liberdade no âmbito do mundo do trabalho deixaram vestígios em fontes de língua inglesa, por exemplo, como demonstram Peter Linebaugh e Marcus

² Entre outros, ver FRYKMAN, Niklas. “Seamen on Late Eighteenth-Century European Warships”. *International Review of Social History*, v.54: 2009: p. 67-93; FRYKMAN, Niklas. “Connections between Mutinies in European Navies”. *International Review of Social History*, v.58: 2013, Special Issue, p. 87-107; DUMONT, Mikael. “O Atlântico dos emigrantes franceses (séculos XVII e XVIII): experiências humanas da travessia”. *Projeto História*, v.42: 39-71, jun.2011; CARUSO, Laura Gabriela. “Onde manda capitão, não governa marinheiro”? O trabalho marítimo no Rio da Prata, 1890-1920”. *Mundos do Trabalho*, v.2, n.3: 47-79, jan./jul.2010; SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Campinas: Papyrus, 2001; BARREIRO, José Carlos. “A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850)”. *Tempo*, v.15, n.29: jul./dez.2010.

Rediker³. Desde o século XVII, a ideia de uma disputa constante entre a Hidra de Lerna e suas múltiplas cabeças e o semideus Hércules foi apropriada tanto pela repressão estatal como pelos alvos dessa mesma repressão: os trabalhadores mal remunerados e por vezes recrutados à força, os expropriados da terra, os condenados por crimes, os degredados, os africanos escravizados e os marinheiros. Os papéis de mal a ser extirpado (como as cabeças da Hidra) e herói vencedor do inimigo resistente (tal como o Hércules mitológico) foram desempenhados alternada ou simultaneamente pelos representantes do Estado e pelos espoliados de todo tipo.

Os navios mercantes foram um dos palcos dessa ampla disputa. E as décadas finais do século XVIII foram sua temporalidade privilegiada, na medida em que se agudizavam as restrições das normas de controle e se acentuavam a divisão e a hierarquização do trabalho a bordo. O motim no *Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura* em 1783 é exemplar nesse sentido. Em que pese o fato de que os cabeças do movimento eram os pilotos, foi necessário construir uma aliança entre eles e os marinheiros e mancebos para se oporem ao poder supremo do capitão, como a leitura do documento deixará claro. Trata-se de um episódio da história do capitalismo em construção, ainda não configurado como vencedor indiscutível, mas sim como objeto de disputa. As condutas das autoridades administrativas e judiciárias seriam fundamentais na imposição da norma e da disciplina capazes de fazer triunfar o capitalismo tal como o compreendemos hoje. Todavia, as formas do capitalismo vigente na atualidade não eram inexoráveis para os agentes históricos dos séculos passados, e sua história não é apenas a da concentração da riqueza nas mãos de uma classe social como dado inescapável, sendo também a história da resistência ao processo de exclusão e submissão pelos trabalhadores de todo tipo.

Usando o jargão de sua época, Luís Ventura Loureiro, o capitão do navio em tela, explicou passo a passo as formas pelas quais ele tentou disciplinar seus subordinados e se apropriar da força de trabalho e dos conhecimentos dos marinheiros. Ao mesmo tempo, as respostas dadas pelo primeiro piloto João dos Santos expressam as vozes da resistência, ora como deboche, ora como desafio aos superiores, mas sempre ecoando a aliança construída com os marujos menos graduados. Os enfrentamentos entre o capitão e o piloto, ocorridos diante da arraia miúda composta de marinheiros e mancebos, não era apenas um teatro: o

³ Em particular LINEBAUGH, Peter & REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Cia. das Letras, 2008.

público, além de assistente, era também participante e tinha uma posição definida por meio de uma aliança prévia. Neste documento, apesar do filtro representado pela pena do Ouvidor Geral do Crime do Rio de Janeiro, a resistência se mostra como um processo em construção histórica por sujeitos sociais que, mesmo na escrita de muitos historiadores, costumam ser difusos. Por vezes, não enxergamos o que não queremos ver ou sequer procuramos rastros da agência dos homens comuns. Mas também é fato que, para navios tripulados por equipagens majoritariamente lusófonas, nos faltam vestígios mais volumosos sobre a resistência e os motins a bordo.

No episódio aqui apresentado, minuciosamente descrito nos termos da devassa tirada por Antônio José Cabral de Almeida, o Ouvidor do Crime da capital colonial do Brasil, imbricaram-se algumas das motivações clássicas para a eclosão de um motim de trabalhadores do mar. Comida e água de má qualidade e uma solidariedade construída entre trabalhadores braçais e alguns oficiais da tripulação se conjugaram à ausência de liderança e de autoridade por parte do capitão, sendo esta real ou (des)construída pelos amotinados. Somava-se a tudo isso o evidente despreparo do capitão no que concernia à condução do navio e seu desconhecimento em interpretar os sinais da natureza e manejar os instrumentos de orientação marítima, bem como seu despreparo para negociar com homens desobedientes. Porém, é preciso notar que Luís Ventura Loureiro era um capitão com alguma experiência. Ele havia feito ao menos duas outras viagens, em 1780 e 1781, entre Lisboa e São Luís do Maranhão, na condição de capitão desse mesmo navio⁴. Dentre os tripulantes dessas viagens anteriores, nenhum aparece na lista dos amotinados na de 1783. Uma viagem longa destinada aos portos da Ásia, como era o caso desta, demandava tripulação e tempo maiores e, quem sabe, mais traquejo do capitão para negociar em situações delicadas.

Ao que tudo indica, o capitão tinha interesses monetários envolvidos nessa viagem feita entre Lisboa e os portos do Oriente, na qual o motim ocorreu. Luís Ventura Loureiro tinha também uma procuração dos donos do navio, os irmãos Francisco e Antônio da Silva Lisboa, para conduzir o negócio de compra e venda de fazendas a serem revendidas em Angola e na América portuguesa, mas faltava-lhe traquejo para lidar com situações do mundo do trabalho marítimo – por exemplo, sobre como contornar problemas cotidianos

⁴ Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo *Junta do Comércio*, Maço 34, Caixa 112, Matrículas de equipagens, corveta *N. S. da Piedade e São Boaventura*, 23 tripulantes, rota Lisboa-Maranhão, 5 de junho de 1780; Maço 4, Caixa 13, “Relação dos oficiais, e mais pessoas da corveta *N. S. da Piedade e São Boaventura* que faz viagem para o Maranhão”, 18 tripulantes, Maranhão-Lisboa, 23 de maio de 1781.

inevitáveis, inclusive o desgaste nas relações interpessoais, particularmente em viagens longas e cansativas como essa.

Como representantes de um Estado repressor, o capitão do navio e as autoridades coloniais no Rio de Janeiro (entre eles o vice-rei e o ouvidor geral do crime) tomaram as providências comuns diante de um motim de marujos: prenderam os cabeças do levante e enviaram a bordo um corpo militar capaz de intimidar os membros restantes do movimento até que a embarcação atracasse em Lisboa, seu destino final. A disciplina foi seriamente questionada no episódio aqui documentado, e a devassa permite compor ainda uma lista de nomes a serem rastreados por quem se interessar pelo tema, viabilizando o início de uma pesquisa sobre homens indisciplinados, na perspectiva dos oficiais, das autoridades estatais ou dos próprios amotinados.

O documento foi transcrito a partir da cópia digital disponibilizada gratuitamente pelo Projeto Resgate Barão do Rio Branco⁵, estando o original custodiado pelo Arquivo Histórico Ultramarino, identificado pela cota AHU/Conselho Ultramarino, *Rio de Janeiro*, Caixa 122, doc. 9875. Nenhum dos documentos mencionados como anexos no texto da devassa se encontram junto ao original, provavelmente por terem sido juntados a um eventual processo judicial em Lisboa, o qual não pude localizar. Os pesquisadores do referido projeto escreveram o seguinte verbete descritivo para o conteúdo do documento: “Ofício do [vice-rei do Estado do Brasil], Luís de Vasconcelos e Sousa, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo auto de devassa referente às desordens ocorridas no navio Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura, de que é capitão Luís Ventura Loureiro, prendendo na cadeia da Relação o primeiro piloto João dos Santos Rodrigues Silva, o segundo piloto Manoel Pires da Cruz, dois praticantes e um marinheiro; informando ter guarnecido o dito navio com um sargento, um cabo e seis soldados do Regimento de Artilharia da praça do Rio de Janeiro, a fim de evitar distúrbios na viagem com destino à Ásia. / Anexo: auto de devassa (traslado), ofício (cópia)”.

Relaciono a seguir os nomes e cargos dos tripulantes do navio *Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura*, nomeados na devassa tirada no Rio de Janeiro em 1783⁶. As grafias foram modernizadas:

⁵ Disponível em

http://resgate.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=017_RJ_AV&PagFis=75542&Pesq=Nossa%20Senhora%20da%20Piedade%20e%20S%3a3o%20Boaventura.

⁶ Os amotinados foram remetidos da prisão no Rio de Janeiro para a cadeia do Limoeiro, em Lisboa, em meados de 1784, conforme ofício do vice-rei D. Luís de Vasconcelos a Martinho de Melo e Castro, em 12 de junho de

- Capitão e primeiro sobrecarga - Luís Ventura Loureiro
- Primeiro piloto: João dos Santos Rodrigues (ou João dos Santos Rodrigues Silva)
- Segundo piloto: Manuel Pires da Cruz
- Praticantes - Januário Lopes e Francisco Gonçalves
- Cargo não especificado - José Ventura Montano [?]
- Contramestre - não nomeado
- Guardião - não nomeado
- Primeiro cirurgião - José Madeira⁷
- Segundo cirurgião - José Luís de Gouveia
- Condestável - Francisco Antônio
- Despenseiro - Antônio José Cartaxo
- Marinheiros - Antônio Dias de Lima, Antônio Dias de Carvalho, José Pacheco e Pedro Coelho
- Marinheiro/mancebo - Manuel José de Freitas
- Mancebos - Bernardo Pires e Tomé de Sousa

Nº 1

II^{mo}. e Ex^{mo}. S^r.

Arribando a este Porto no dia 10 de Agosto proximo precedente o Navio “Nossa Senhora da Piedade e S. Boaventura, de que é Capitam e Primeiro Sobrecarga Luiz Ventura Loureiro, que havido saído des[s]e em dezoito de Abril em direitura á Ilha de França, e mais Portos d’Azia, e mandando a requerimento do Sobredito Capitã pelo Desembargador Ouvidor Geral do Crime desta Relaçam proceder a Devas[s]a para se averiguar os cúmplices nas dezordens, que haviaõ sucedido no dito Navio, e que o obrigaraõ a chegar a este Porto na maior confuzam e desamparo; o que tudo mostra o Auto

1784, informando o cumprimento da ordem régia que mandava transportar para a capital do Reino os pilotos João dos Santos Rodrigues e Manuel Pires e os demais réus envolvidos na devassa feita pelo Ouvidor do Crime do Rio de Janeiro. Ver Arquivo Histórico Ultramarino/Conselho Ultramarino, *Rio de Janeiro*, Caixa 123, Doc. nº 9942, disponível em http://resgate.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=017_RJ_AV&pesq=Nossa%20Senhora%20da%20Piedade%20e%20S%C3%A3o%20Boaventura.

⁷ Em 1785, este cirurgião processaria o capitão Luís Ventura Loureiro para obter o pagamento das soldadas a que tinha direito por uma viagem aos portos da Ásia feita no navio *Rita*. Ver Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina*, Maço 29, nº 9, Caixa 216. Disponível em <https://digitalq.arquivos.pt/details?id=4663795>.

de Devas[s]a, que vai debaixo o N° 1: ficaraõ pronunciados o Primeiro Piloto Joam dos Santoz Rodrigues, o Segundo Manoel Pires da Cruz, dois Praticantes; e alguns Marinheiros por induçam dos sobreditos Pilotos, que todos ficaõ prezos nas cadeias desta Relasam.

Para o sobredito Navio continuar a sua derrota aos Portos do seo destino, depois de dadas as providencias para suprir a falta d'aqueles Pilotos com outros (que por acazo aqui se acharaõ igualmente inteligentes), e das mais pessoas da sua equipagem, que aqui ficavaõ, representando-me o mesmo Capitam a necessidade, que tinha de alguma Tropa para conservar em respeito agente do dito navio, e evitar outras semelhantes dezordens, me pareceo justo deferir a esta representasam, para utilidade, e segurança da mesma negociasam, e mais ainda por ter visto que muitos dos navios, que vaõ com semelhante destino aos Portos d'Azia, trazem des[s]a Corte Guarnisam de Tropa; e por este motivo mandei de Guarnisam no dito Navio hum Sargento, hum Cabo, e seis Soldados do Regimento de Artilharia d'esta Prasa, declarados no Mapa, que vai debaixo do N° 2: obrigando-se o sobredito Capitam e Primeiro Sobrecarga [fl. 1] á pagar a referida Tropa d'esde o dia 27 de Agosto d'este ano, em que ~~em~~ que embarcou, os seus Soldos dobrados, assistir-lhe com os mantimentos necessarios p^a a sua sustentasam, e com tudo o mais, que he costume em semelhantes viagens, ate o dia, em que chegarem de volta ao Porto d'esta Capital, para onde igualm^{te} se-obrigou a faze-la transportar á sua custa, logo que chegasse a es[s]a Corte: prestando para es[s] fim as fianzas necessarias; como tudo V. Ex^a. verá da cópia do termo, q^e remeto debaixo do N° 3. E sahio em fim d'este Porto para os do seu destino no dia 29 do referido mez de Agosto d'este ano.

Lembrando-me que as Pes[s]oas que ficavaõ aqui prezas, poderiaõ (como he costume em semelhantes negociasoens) ter pedido algum dinheiro a risco, para evitar o prejuizo d'aquelas, a quem o-tivessem pedido, determinei ao mesmo Desembargador Ouvidor Geral do Crime que fizes[s]e a este respeito todas as averiguasoens necessarias, e des[s]e as providencias, que forem mais proprias, e ajustadas; o que as[s]im se-fez, e V. Ex^a. verá da participasam, que sobre esta materia faz o dito Ministro ao Provedor da Caza da India, que para este fim remeteo a V. Ex^a. a selo volante; com o que me-parece ficar acautelado qualquer prejuizo, que podes[s] haver a este respeito.

D^s. G^e. a V. Ex^a. Rio 16 de Outubro de 1783

S^r. Martinho e Melo e Castro

Luiz de Vasc^{os}. e S^{za}.

2^a Via. [fl. 1v]

* * *

Copia. –

N^o 3^o

Aos vinte e sete dias do mez de Agosto de mil sete centos e oitenta e trez, nesta Cidade do Rio de Janeiro, appareceo presente data nesta Secretaria do Estado Luiz Ventura Loureiro, Capitaõ, e Primeiro Sobrecarga do Navio Nossa Senhora da Piedade e Saõ Boaventura, o Rite, pelo qual foi dito que havendo requerido ao Il^{mo}. e Ex^{mo}. Snr. Vice Rey deste Estado huá Guarniçaõ Militar, para conter a sua Gente na boa ordem, e respeito, que athé agora não tinha podido conseguir na viagem, que se dirige aos Portos da Azia, fora Sua Ex^a. servido conceder-lhe hum Cabo de Esquadra, e seis Soldados, debaixo do comando de hum Sargento, todos do Regimento da Artilharia, os quaes, com os seos competentes Armamentos, confessa haver recebido a bordo do mesmo Navio; e por este se obriga a pagar-lhe, desde o dia de hoje, soldos dobrados, dos que vencem nesta Praça, os Mantimentos necessarios para a sua sustentaçãõ, e tudo o mais, que for do costume em semelhantes viagens, assim, no mar, como em terra, em todos os Portos, durante a sua viagem, e Negociaçaõ: Igualmente se obriga elle dito Capitaõ e Primeiro Sobrecarga, com a chegada do dito seo Navio a Lisboa, a fazer transportar a esta Praça, á sua custa, e despeza, a dita Guarniçaõ de oito Praças, pagando-lhes os seos Soldos, comedorias, e tudo o mais que lhe pertencer, contado tudo athé o dia, em que de volta de toda a dita sua viagem chegarem ao Porto desta Capital. O que tudo se obriga a cumprir por si, e em nome, e como Procurador de Francisco e Antonio da Silva Lisboa, moradores em Lisboa, Proprietarios do mesmo Navio, e sua Negociaçaõ; e a tudo se offerece por fiador, e principal pagador Manoel Barboza dos Santos, homem de Negocio, morador nesta Cidade, que se achou presente á factura deste Termo de obrigaçaõ, o qual assinaõ cómigo = Thomaz Pinto da Silva = Luiz Ventura Loureiro = Manoel Barboza dos Santos =

Esta conforme

Thomaz Pinto da Silva [fl. 2]

* * *

Nº 1º

Traslado do auto de Devaça que mandou fazer o Desembargador Ouvidor Geral do Crime o Doutor Antonio José Cabral de Almeida para por ele perguntar testemunhas a respeito de varios factos e desordens cometidas no Navio S. Senhora da Piedade e Saõ Boaventura de que hé capitão Luiz Ventura Loureiro como ao diente se declara

Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil e settecentos e oitenta e tres annos. Aos treze dias do mes de Agosto do dito anno nesta cidade do Rio de Janeiro em morada do Desembargador Ouvidor Geral do Crime o Doutor Antonio José Cabral de Almeida donde eu Escrivão do seu cargo vim, e sendo ahy por ele Ministro me foi dito que por virtude do requerimento ao diente que lhe fora remetido pelo Ilustrissimo e Excelentissimo Vice Rey do Estado feito pelo Capitão do Navio Nossa Senhora da Piedade e Saõ Boaventura, Luiz Ventura Loureiro que chegou a este Porto no dia dez do presente mez de Agosto do corrente anno, chegara a sua noticia que saindo do Porto de Lisboa o dito Navio no dia dezoito de Abril do prezente anno e hindo segundo a sua derrota para o Porto de [fl. 2v] Maurissia para onde levavaõ o seu destino acontecera no dia trinta e hum de mayo do mesmo anno ter o primeiro Piloto Joaõ dos Santoz Rodrigues Silva humas duvidas com Antonio Jose Cartaxo despenseiro do dito Navio descompondo o mesmo Piloto a este de ladraõ e passando ao excesso de lhe querer dar com um hum pau, ao que acudindo o mesmo Capitão, que se achava na camara por evitar alguma desordem que daqui se podia originar perguntara ao mesmo primeiro Pilotto depois de mandar calar ao despenseiro que duvidas heram aquelas ao que nada respondera o mesmo Pilotto antes naõ fez cazo algum dele tratando-o com pouco respeito pelo que se vira obrigado a dizer ao mesmo primeiro Piloto que naõ queria semelhantes duvidas no seu Navio e que cazo o Despenseiro ou outra qualquer pessoa dele o desatendessem lhe desse parte que ele Capitão o castigaria ao que respondera o dito primeiro Pilotto que ele havia castigar a quem quizesse por naõ ser criado do dito Capitão para andar com semelhantes venias

tratando a este com palavras insultantes diante da Equipagem do dito Navio, e que dera cauza a que o mesmo Capitão depois de mandar calar ao referido primeiro Pilotto, e este o não querer fazer, mandalo recolher ao seu camarote mandando lavar o termo numero primeiro junto ao dito requerimento do qual entrara o mesmo Pilotto a zombar fazendo [fl. 3v] perguntas picantes, praticando esta desobediencia alem de outras que já antes disto sugeria e insinuava a alguns marinheiros do dito Navio, dizendo lhe que cazo o dito Capitão mandasse fazer-lhes algum castigo o não recebessem sem que lhes mostrasse ordem da Sacastaria [?] para o poder fazer porquanto nenhuma obrigação tinham de lhe obedecer mas sim a ele Pilotto por ter sido quem despachara o Navio, e para melhor serem praticadas dahy em diante as desobediencias em que o dito primeiro Pilotto cugitava se unira com o segundo Pilotto Manoel Pires da Cruz e dous praticantes da mesma Arte chamados Januario Lopes e Francisco Gonsalvez, com os quais fazendo conversasoens occultas e conventiculos dentro no seu camarote passavam estes a fomentarem e induzirem aos mossos mancebos e marinheiros do dito Navio a que praticassem as mesmas desobediencias, os quais como pessoas rusticas e pouco cordatas assentaraõ a por em pratica a execuçaõ, como foraõ a que praticou Bernardo Pires mancebo do dito Navio em occasiaõ que o mesmo capitão mandara prender em ferroz a Manoel Jose de Freitas, tambem mancebo (ambos do Partido do mesmo Primeiro Pilotto) por haver dado humas pancadas em hum sobrinho do contra Mestre do dito navio e por revultoço, acudira o [fl. 3v] mesmo Bernardo Pires a querer embarassar este castigo com uma navalha na mão, e chamando a outros mancebos a boca da escotilha em fr [formaçaõ?] de levante, entrara a dizer que não consentia em tal e mandando o Condestavel do Navio para sima o não quizera fazer nem ainda a voz dele Capitão de sorte que fora preciso que o Guardiaõ viesse correr para a Proa, pelo que o fez o mesmo Capitão tambem prender em ferroz; E que o mesmo Capitão por querer evitar as mesmas desordens, meya ora depois de sussedido o caso relatado do despenseiro com o dito primeiro Pilotto mandara recado a este e ordem de soltura pelo segundo Pilotto Manoel Pires da Cruz ao que respondera o mesmo primeiro Pilotto que estava bem prezo; segunda vez mandara o dito Capitão pelo mesmo segundo Pilotto dizerlhe que estava solto, e que lhe fosse falar do que não fizera cazo; Ao meyo dia vendo o mesmo Capitão que o dito Pilotto não hia observar o Sol lhe mandara terceira vez pelo Condestável Francisco Antonio ordem de soltura, ao que mandara o dito primeiro Pilotto dizer que ele Capitão não hera capaz de o mandar soltar, Quarta vez pelo Capelaõ

do mesmo Navio, lhe fizera o mesmo Capitaõ dizer que estava solto e que visse que o havia insultado publicamente, que saisse e não fizesse aquele [fl. 4] cazo mais feio que de tudo se esquecia; ao que respondera o mesmo Pilotto que sahiria se se hygasse [?] o mesmo termo numero primeiro; Quinta vez lhe fizera o mesmo Capitaõ dizer pelo referido Condestavel que ele viesse fazer o seu quarto, ao que respondera o mesmo Primeiro Pilotto que ele Capitaõ não hera capaz de o mandar e que agora estava ele mais contente por ver que ele Capitaõ havia prendido Bernardo Pirez, que fizesse muitas daquelas e que depoiz não estranhasse o que visse; mandando no mesmo dia o dito Bernardo Pirez ameassar de morte ao dito Capitaõ, como constava do termo que se fizera de numero terceiro; No dia Quatro de Junho escrevera o mesmo Capitaõ uma carta ao dito primeiro Pilotto de que juntou a copia a numero quatro em que lhe ordenava saisse e que lhe não amotinasse agente porque sempre estava a ensinua-los do seu camarote, ao que respondera o mesmo primeiro Pilotto que o seu cazo so o podiaõ definir os Legisladores e não ele Capitaõ; No mesmo dia hindo o Guardiaõ dar parte do referido Capitaõ que tivesse cautela, que os marinheiros se estavam aconselhando para virem aCamara dizer que queriaõ o prezo solto e que isto hera induzido pelo referido primeiro Pilotto, e que tivesse cuidado não tivesse algum desgosto, pelo que mandara o mesmo Capitaõ pelo Edital [fl. 4v] de que se juntou copia a numero cinco, declarar prezo o mesmo Bernardo Pirez a ordem do primeiro Governador da terra Portugueza a que chegasse; ao dito Manoel José de Freitas, prezo a ordem dele Capitaõ declarando igualmente solto ao mesmo primeiro Pilotto, encarregando lhe cuidasse no rumo do Navio ao Portto destinado, e outros protestos que constaõ do mesmo Edital no qual ordenara setima vez desse rumo ao Navio para o Portto destinado de Mauriciaz que era o destino que ele Capitaõ levava para onde tinha comprado fazendas de sua conta e recebido outras a frete e ajustado ao referido Pilotto, servindo este aviso de rizo ao referido primeiro Pilotto, que protestava que a sua prizaõ havia custar ao referido Capitaõ e aos seus interessados hum par de mil cruzados, entrando a fulminar a ribada dahy em diante; No dia catorze de Junho mandara o dito Capitaõ por Jose Ventura Montano [?] rogar ao sobredito primeiro Pilotto a vir sesquecendo se das passadas desobediencias se resolvia sahir, no que instando o mesmo Montano dois dias nesta rogativa conviera o sobredito primeiro Pilotto em sahir contanto que se anulasse o termo numero primeiro, no que sujeitandosse o dito Capitaõ e sendo dada a resposta do consentimento [fl. 5]ao dito primeiro Pilotto mudara este logo de sistema e entrara a

procurar motivos para Arribada porque no dia quinze do dito mez achandosse huma Pipa de Agua com algum cheiro, de cumum acordo o dito primeiro Pilotto com o segundo Manoel Pires da Cruz não tomaraõ agua, e principiaraõ a gritar que a Agua estava podre e ainduzir aos marinheiros para que anaõ tomassem, e chamando o referido primeiro Pilotto ao Serurgião Jose Madeira lhedeu uma pouca aprovar dizendolhe que a visse e que estava podre, e examinandoa o mesmo Serurgião, achandoa sim com algum cheiro mas não corrupta, o descompuzera o mesmo Primeiro Pilotto de Ignorante e chamando ao segundo Serurgião Jose Luiz de Gouveia lhe apresentou huma bilha de agua muito má que este julgara ser da chuva que tinha havido poucos dias antes, entrando o mesmo Pilotto a catequizalo para que diceçe que estava podre afim de poder fazer pretexto para a ribada a America dizendo lhemais o mesmo primeiro Pilotto que isto só [de]pendia dele Serurgião, e que pouco lhe importavaõ as ordens do mesmo Capitaõ, tudo como declaracaõ jurada, o que dera causa a que o dito Capitaõ chamando aos ditos Serurgioens lhes desse uma bilha de Agoa a cada hum para que [fl. 5v] aguardassem e examinassem a fim de se fazer termo do Estado dela para a todo tempo constar, o que sendo executado no dia dezasette do dito mez fizeraõ os mesmos Serurgioens a sua declaraçaõ de que a Agoa estava inteiramente boa, e que o mesmo cheiro havia inteiramente perdido, e que este era prossedido de estarem as pipas batocadas e não receberem ar, do que de tudo fizera ele Capitaõ os termos numero seis e numero sette de que juntava cópia; E que passado isto entrara a induzir aos marinheiros que ele Capitaõ lhes furtava na raçaõ da carne, conselho este que fora de alguns abraçado, e entraraõ a amotinarsse e para os sussegar mandara ele capitaõ chamalos e lhes perguntara se se satisfiziam com as rassoens que se costumava dar nas naus de Sua Majestade, e por dizerem que com elas se contentavam lhes fizera dar fazendo assistir ao peso de um marinheiro, e ficando sussegada esta desordem passara o mesmo Primeiro Pilotto a fulminar outra insinuando a Antonio Dias de Lima, Antonio Dias de Carvalho, Jose Pacheco, Manoel Jose de Freitas, Pedro Coelho e outros marinheiros do seu partido, que nenhuma obrigaçaõ tinham de receber a ressaõ de Sua Majestade e pois que só a mesma Senhora podia obrigar a recebela, cuja idea, sendo por eles igualmente abraçada, sem [fl. 6] consideraçaõ ao que ja haviaõ prometido, regeitaram as mesmas ressoens, tomando-as somente coatro ou cinco pelo que as mandara lanssar ao mar ele dito Capitaõ, e sendo na tarde do mesmo dia entrara o segundo Pilotto Manuel Pirez da Cruz e o Praticante Januario Lopes empúblico com voz a dizerem aos manssebos, que depois de não

terem tomado ressaõ, o que deviaõ fazer era que quando se mandasse virar de bordo poremsse a Amura, e dizer que o Navio não dava de comer e que não podiam trabalhar com fome, tudo como se expressa no termo que disso mandara lavrar junto onúmero oitavo pelo que mandara ele capitão chamar ao dito Praticante e disso o reprimendera, mandando tambem chamar alguns marinheiros a quem persuadira tomassem as ressoens a ver se ia quebrando o mesmo Partido; E sendo na noite do mesmo dia chamara o dito primeiro Pilotto a vigia do seu camarote a Antonio Dias de Lima e lhe perguntara como se tinha feito o cazo, o qual respondendo que ninguém o tinha tomado, mas que ele Capitão não tinha feito nada, replicara o mesmo o Pilotto João dos Santos “Continuem que ele sahirá”, o que fora presenssiado por diversas pessoas; E que sendo no dia vinte e três do mesmo mez vendo ele Capitão estar escondido atrás do mastro grande o mancebo Tomé de Sousa, um dos Partidistas dos ditos Pilottos, com hum [fl. 6v] sacco de navalhas que esteve a limpando, e entre elas huma grande faca de ponta de Diamante, se chegara ele Capitão para onde o dito Manssebo o visse o qual escondeo a dita faca e Navalhas, e disfarssando ele Capitão encarregara ao serralheiro Caetano de Souza que examinasse para onde o dito Manssebo hia e vendo que a fora fexar na sua Caixa mandara ao Contra Mestre que lha tirasse e se acha em seu poder; Com cujas revulsões e desordens hindo assim caminhando acontessera no dia trez de julho pelas sinco horas da tarde avistar-se a Costa de Leste que disseram ser a de Malagueta, quando os ditos Pilottos diziam fazersse a cem e mais léguas aredados e desconfiando ele Capitão que o primeiro Pilotto tendo posto [?] do seu partido ao segundo e sendo este de pouca esfera [?] passaria talvez por se vingar a querer guiálo mal, tendo para esta suspeita o motivo de saber que o mesmo primeiro Pilotto he que na cabessa do segundo determinavaõ o que queria, e que quando lhe perguntavaõ se ele dava o rumo sempre o negava; fazendo ajuntar todos os officiais no dia quatro lhe perguntara em presença de todos que se lhe fazia preciso saber quem dava rumo ao seu navio porque isto devia ser sabido de todos e principalmente dele Capitão atendendo ao lugar que ocupava, ao que respondera [fl. 7] o mesmo primeiro Pilotto que quem dava rumo ao Navio desde o dia trinta e hum de Mayo era o segundo do que o mesmo Capitão lavrara o termo numero nove que o mesmo segundo Pilotto não quisera assignar por rezoens que não quisera declarar; e que depois de tudo isto no mesmo dia perguntara o dito Capitão ao mesmo primeiro Pilotto se queria esquessendosse de tudo reconciliar quietação e fazer o seu quarto, ao que lhe respondera que não; e tornando lhe ele Capitão a dizerlhe se o faria

pedindolhe como amigo, insistiu que de nenhum modo, do que fizera o termo de numero dez; Depois do que passara ele Capitão a fazer ao dito primeiro Pilotto os seus protestos na forma do termo numero cinco, e perguntando ao segundo Pilotto se tinha duvida em conduzir o navio junto com o terceiro Pilotto que ja la tinha hido, respondera este que ele o não conduzia sem ter a bordo outro Pilotto de Índia, e que por isso havia [de] arebar a buscalo; isto ao mesmo tempo que hera publico a grande e particular amizade e comunicação em que estava com o dito primeiro Pilotto, de dia e de noite, e que ponderando lhe ele Capitão que ele estava em termos de conduzir o Navio, porque todos conheciam que ele estava conferindo tudo com o primeiro [fl. 7v] Pilotto e que a Absoluta [?] que este praticava de nenhum modo o autorizava para fazer outro tanto expondo lhe que o primeiro Pilotto estava solto, e que se não sahia era por não querer, e que quanto adferir estas estórias havia o Porto Nacional de Goa, e que não fizesse ele Capitão perder a escala de Maurissias para onde tinha recebido fazendas e comprado outras, que ele só podia arguir mayor trabalho e que esse estava pronto a compensarlho; porém o mesmo segundo Pilotto de mão dada com o primeiro tudo desatendera; Pelo que se vira ele Capitão obrigado a perguntar aos Praticantes Januario Lopez e Francisco Gonssalvez (também fumentadores destas desordens) o Porto a que conduziam o seu Navio, alcançando por via destes e de alguns marinheiros, que tinham determinado hir aBahia, propondo a os marinheiros que ali seria deposto ele Capitão deste lugar, e que havia passar a Capitão o dito primeiro Pilotto. E por que ele Capitão não tinha correspondentes na Bahia e levava o seu cabedal todo empregado em generos de Índia fizera ler o edital numero treze pelo qual pedia ao dito Pilotto quisesse antes conduzi-lo a este Porto, por que os ditos Pilottos blazonavaõ que na Bahia tinhaõ o Excelentissimo Governador da sua parte [fl. 8] e que hera terra em que tudo se acabava com dinheiro, ficando nas mayores dezesperaçoens por se lhe destinar o Porto desta cidade, de sorte que acabado de ler o dito Edital chamara o segundo Pilotto toda a gente à Ré e lhe entrara a dizer que por forssa havia de arribar porque o navio não tinha Agoa e aque tinha era podre, que não tinha mantimentos porque os que havia eram da mesma forma, e sobretudo porque o primeiro Pilotto que hera o cabessa do navio estava prezo, fazendo por isto huma grande exclamação a fim de inssitar agente ao que fora obrigado ele Capitão a dizer-lhes que o Pilotto prezo à ordem dele Capitão e por ele solto não sahia por não querer, e por querer com esta Absoluta fazer arribar o navio, acrescento mais a isto que o que acontessera na noyte do dia antessedente da huma até as trez horas,

estar o mesmo primeiro Pilotto em ocultas converssaçoens e negossios, ora com o Manssebo Manoel Jose de Freitas, ora com Jose Pacheco, ora com Antonio Dias de Lima, e com Tomé de Souza, todos do seu Partido, e pelas sette horas damanhã estando ainda ele Capitaõ recolhido mandara o segundo Pilotto chamar a Equipagem a Ré do que tendo ele Capitaõ noticia pelo Contra Mestre e Guardiaõ que lhederaõ parte de que tinha sido chamada a gente a Ré, e visse não houvesse alguma desordem formal, [fl. 8v] acudira ele Capitaõ, e perguntando ao segundo Pilotto a que fim se chamava a Equipagem, respondera o primeiro Pilotto dedentro do seu camarote, que era para o que lhe não importava, que calasse a boca, e replicando ao segundo se hera para amanobra lhe respondera este ‘qual manobra’, e mandando ele Capitaõ a gente fizesse o que estava fazendo visto não ser para a manobra ficaram irrezolutos porque o primeiro Pilotto gritava ao segundo ‘faça o que está dito vinhaõ vindo esses amigos’ o que concluiu o Contra Mestre e Guardiaõ mandando a gente para a Proa, e dizendo lhes não conheciaõ se não a hum Capitaõ?, o que evitara ele Capitaõ dahy em diante fazendo ler o edital numero catorze pelo qual proibiu que pessoa alguma tivesse comunicaçoens com o dito primeiro Pilotto, com que sussegarão mais as continuas desordens, todas dirigidas ao fim que pertendiam os ditos Pilottos de fazerem amesma Arribada aBahia por arbitrio seu, sem que para isso houvesse necessidade alguma por se achar o mesmo navio com o sustimento precizo eneceçario de Agoada, mantimentos, sem molestia alguma, Agoa aberta ou outra semelhante necessidade que a isso os obrigasse, como tudo constava dos termos que se fizeraõ [fl. 9] para a mesma Arribada juntos com os mais a queixa que tudo he o que aodiante se segue e serve de corpo de delito a este auto; cuja queixa e factos nela expressados e aqui relatados jurara o mesmo Capitaõ serem verdadeiros, como constava do termo de juramento aodiante: De cujos acotessimentos desordens e desobediências se podiam seguir funestas consequencias não só às vidas de tantos indivíduos que conduzia o dito Navio más tambem as negociaçoens e interesses de muitas e diversas pessoas que nele se conduziaõ, pelo que devia ele Ministro exactamente averiguar sesaõ ou não verdadeiros os referidos factos, que no cazo de o serem, pediaõ hum severo e exemplar castigo porque devaõ pagar os que os cometeraõ, e para exemplo dos mais que tomaõ a seu cargo o Governo de semelhantes cazos, em que so devem por todo o cuidado nas suas obrigaçoens afim de que selivrem dos perigos a que vaõ sujeitos pelo que mandou ele Ministro fazer este auto para por ele perguntar testemunhas, e juntar a mesma queixa, Juramento e termos dos referidos factos que servem

de corpo de delito para se prosseger na forma que as leis determinaõ, cujo auto ele Ministro assinou comigo Pedro Henrique da Cunha escriptaõ que escrevi e assinei // Antonio [fl. 9v] José Cabral de Almeida // Pedro Henrique da Cunha. E naõ se continha mais em o dito autto de Devaça que eu Pedro Henrique da Cunha escriptaõ da Ouvidoria Geral do Crime da Relaçãõ desta cidade do Rio de Janeiro a que o trasladei bem e fielmente da própria Devaça a que me reporto por ordem do Desembargador ouvidor Geral do Crime Antônio Jose Cabral de Almeida comquem foi conferido, e pelo dito Ministro assinado e comigo escriptaõ do seu cargo aos vinte e dois dias do mes de setembro de mil e sette centos e oitenta e trez annos. Eu Pedro Henrique da Cunha, escriptaõ que o escrevi e assinei e consertei.

Conferido por mim Ouv^{or} g^{al} do Crime
Antônio José Cabral de Almeida [ass.]
Pedro Henrique da Cunha [ass.] [fl. 10]