

“Na maior confusão e desamparo”: um motim a bordo na marinha mercante portuguesa do século XVIII e suas motivações

“In the greatest confusion and helplessness”: a riot on board in the 18th century Portuguese merchant marine and their motivations

Jaime Rodrigues*

Resumo: O texto traz uma definição inicial do termo “motim” e seus usos correntes no século XVIII para, em seguida, apresentar sumariamente os motivos que levavam marinheiros mercantes, incluindo os escravizados, a se amotinarem em alto-mar. Por fim, é descrito o raro caso documentado do motim ocorrido em pleno Atlântico a bordo do navio *N. S. da Piedade e São Boaventura* e sua arribada forçada no Rio de Janeiro em 1783, para dialogar com a definição de movimentos desse tipo e com a noção de indisciplina na historiografia marítima.

Palavras-chave: motins; história marítima; indisciplina.

Abstract: The text begins with a definition of the term “riot” and its uses in the 18th century. And then summarizes the reasons that led merchant marine sailors, including enslaved ones, to riot on the high seas. Finally, the case of the mutiny that occurred in the middle of the Atlantic aboard the ship *N. S. da Piedade and São Boaventura* and its forced entry in Rio de Janeiro in 1783 is described, to dialogue with the definition of movements of this type and with the notion of indiscipline in maritime historiography.

Keywords: Riots; Maritime History; Indiscipline.

* Doutor em História Social pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Professor Associado de História do Brasil da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp). E-mail: jaime.rodrigues@unifesp.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9893-7365>.

Definindo o motim

MOTIM é o mesmo que movimento. Não um movimento qualquer, mas sim um que tenha características sediciosas, como as que veremos neste texto. No século XVIII, tomando os dicionários da língua portuguesa como ponto de partida, a palavra tinha ainda um sentido militar e popular, para definir práticas levadas a cabo por gente de guerra ou uma “alteração do povo” que, quando indignado ou descontente, se levantava em “perturbação súbita” ou “rebelião premeditada”.¹ Além de ser um “alvoroço”, o motim era também sinônimo da própria “gente amotinada”, ou seja, ação e sujeito se confundiam no mesmo vocábulo,² diluindo as identidades de gênero, classe e cor dos sujeitos em um comportamento de multidão ou de turba.³

Os motins de trabalhadores marítimos serão o tema abordado aqui, exemplificados por rápidas menções a casos esporádicos de marinheiros negros levantados em portos do tráfico angolano e por um episódio ocorrido em um navio mercante português na segunda metade do século XVIII – esse tratado de forma mais detalhada. A palavra “motim” era entendida como movimento destinado a impor limites ao poder dos oficiais e a manter as condições negociadas antes da partida da embarcação ou aquelas tradicionalmente reconhecidas como parte dos direitos básicos das tripulações, entre eles a sobrevivência e a observação das necessidades biológicas desses coletivos. O caso a ser esmiuçado neste texto – ocorrido a bordo do navio mercante *Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura* – permite aventar que um motim marítimo não era necessariamente um movimento rápido e efêmero, concluído após a vitória ou a derrota dos amotinados em sua tentativa de se assenhorear de uma embarcação. A duração de um movimento como esse poderia ser mais longa (o caso em tela durou mais de dois meses) e seu objetivo nem sempre era conquistar o comando do navio à força, mas sim fazer garantir direitos combinados previamente ou dados pela tradição.

De forma reveladora, nenhum dicionário de termos marítimos, dentre os que foram elaborados por militares de alta patente e editados a partir do século XIX, incluiu *motim* ou *amotinar* entre seus verbetes.⁴ O silêncio sobre o significado dessas palavras pode ter razões variadas, mas nenhuma delas oblitera o fato de que se trata de uma ausência sensível diante

1 BLUTEAU, Raphael. **Vocabulario portuguez e latino...** v. 5. Lisboa: Oficina de Pascoal da Silva, 1716. p. 604-605.

2 SILVA, Antonio de Moraes. **Diccionario da lingua portuguesa.** v. 2. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789. p. 323

3 Para a distinção no tratamento de multidão e turba na história social, sobretudo as contribuições de E. P. Thompson, Eric Hobsbawm e George Rudé, ver MUNHOZ, Sidnei J. Thompson, o marxismo e o estudo dos protestos populares. **Esboços**, v. 11, n. 12, p. 107-122, 2004.

4 CAMPOS, Maurício da Costa. **Vocabulário marujo**: ou conhecimento de todos os cabos necessários ao navio; do seu políame, e de todos os termos marujaes, e de alguns da construção naval, e artilheria; de indispensável conhecimento do oficial do mar. Rio de Janeiro: Of. de Silva Porto, 1823. AMORIM, João Pedro de. **Dicionário de Marinha**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841. FREITAS, Antonio Gregório de. **Novo dicionário de marinha de guerra e mercante**. Lisboa: Imprensa Silviana, 1855. DINIZ, Carlos Leopoldo dos Santos. **Dicionário de Marinha**, 1913. Manuscrito da Biblioteca Central da Marinha, Lisboa.

de uma prática usual no mundo do trabalho marítimo, tanto nas armadas nacionais como na marinha mercante.⁵

As notícias sobre motins não eram incomuns nos séculos iniciais da navegação transoceânica portuguesa, como podemos ler nos relatos sobre os séculos XVI e XVII, compilados entre 1735 e 1736 por Bernardo Gomes de Brito na *História trágico-marítima*,⁶ por exemplo. Mas, eventualmente, a repressão funcionava de forma mais eficiente ou os narradores e os registros oficiais deixaram menos testemunhos detalhados sobre ações desse tipo em razão de segredos e interesses de Estado que a Coroa portuguesa tentava manter enquanto fosse possível. Rafael do Canto relembra ações como as dos marujos da expedição onde ia Luís Cadamosto, no século XV, que se recusaram a seguir navegando pelas costas africanas além da foz do rio Gâmbia, exigindo que a embarcação retornasse a Portugal. Também nas viagens comandadas por Cristóvão Colombo e Fernão de Magalhães, os capitães tiveram que enfrentar seus subordinados ou, ao menos, dar-lhes explicações sobre o destino e a duração das travessias.⁷ Sabemos, assim, que os motins no quinhentos e no seiscentos não eram inexistentes, já que a manutenção da disciplina a bordo tinha de ser constantemente negociada e não era fácil de ser conseguida. Rui Godinho menciona a parca experiência de muitos oficiais, que ostentavam títulos de fidalguia mas tinham pouca capacidade de liderança a bordo, como na referência feita pelo comerciante neerlandês Jan Huygen von Linschoten a um capitão português da Carreira da Índia derrubado no chão pelos marujos e cercado por “mais de cem espadas (...) desembainhadas durante uma luta a bordo”, situação só contornada devido à ameaça de excomunhão feita por um arcebispo que seguia na embarcação.⁸ A má alimentação estava na origem de muitos motins, bem como as “intrigas relativas às incipientes nacionalidades dos embarcados” e a outras situações sempre encontradas em “um ambiente hostil e num espaço diminuto”.⁹

Quanto aos séculos XVIII e XIX, as fontes são abundantes, menos focadas nas tradições gloriosas de Portugal no tempo das grandes navegações e talvez mais reveladoras do processo de formação de uma cultura profissional de marinheiros no âmbito do capitalismo em construção. É no interior desse recorte que irei trabalhar com mais ênfase.

Antes de prosseguir, é preciso indicar uma diferença importante: amotinar-se em alto-mar era uma ação articulada, com antecedência ou de surpresa, que acontecia em um espaço

5 Ver, entre outros, FRYKMAN, Niklas. Connections between Mutinies in European Navies. *International Review of Social History*, v. 58, p. 87-107, 2013. Idem: Seamen on Late Eighteenth-Century European Warships. *International Review of Social History*, v. 54, p. 67-93, 2009. DUMONT, Mikael. O Atlântico dos emigrantes franceses (séculos XVII e XVIII): experiências humanas da travessia. *Projeto História*, v. 42, p. 39-71, jun. 2011.

6 PERES, Damião (dir.); BRITO, Bernardo Gomes de (comp.). *História trágico-marítima*. 6 v. Porto: Portucalense, 1942-1943.

7 CANTO, Rafael Antunes do. *O cotidiano das gentes do mar no Atlântico dos séculos XV e XVI e suas relações a bordo das embarcações e em terra*. 2012. Monografia (conclusão de curso de História) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012. p. 39.

8 GODINHO, Rui Landeiro. *A Carreira da Índia: aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649)*. Lisboa: Fundação Oriente, 2005. p. 173.

9 Idem, ibidem. Ver também MICELE, Paulo. *O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV e XVI)*. 2ª ed. Campinas: Ed. da Unicamp, 1997.

físico limitado e que se concretizava de formas diversas, mediante alianças possíveis. Em terra, os movimentos nem sempre estavam focados em uma figura que representasse a autoridade marítima: enfrentava-se a repressão das armas, os batalhões locais e, a depender da correlação de forças e do andamento dos motins, era possível fugir, embrenhando-se no tecido urbano de uma cidade portuária ou retornando à “segurança” do navio atracado no ancoradouro¹⁰. Em alto-mar, um motim pressupunha alguma unidade na luta e conhecimentos de navegação, para conduzir a embarcação caso fosse exitoso o movimento para destituir os oficiais de suas funções e de seus poderes. Isso pode ter se tornado um padrão na marinha mercante lusófona, se tivermos como verificar o processo a partir do desenvolvimento de pesquisas mais volumosas e em um recorte temporal mais alongado. No caso a ser abordado aqui, o motim não parece ter sido premeditado, mas sim acontecido frente a cada reação do capitão, o que sugere cuidados em se afirmar que movimentos desse tipo teriam por regra uma articulação prévia.

Marinheiros comuns, escravizados e mesmo oficiais amotinaram-se em diversas situações e por motivos variados. É sobre os motins a bordo que irei me deter aqui.

Motivações para os motins

A PARTIR DE NARRATIVAS de viajantes como Richard Dana e de literatos como Hermann Melville, o estudioso John Mack estabeleceu uma conexão plausível entre disciplina e motim. A imposição da disciplina pressupunha um poder quase absoluto do capitão e uma aceitação disso por parte dos trabalhadores a ele subordinados. Quando amotinados, por exemplo durante a série de eventos desse tipo ocorridos em 1797 na marinha inglesa, não era contra a brutalidade do tratamento ou os castigos físicos que os marinheiros se levantaram: “As chicotadas em si mesmas não eram a causa dos motins”. Mack considera ser “indiscutível que [as chicotadas] não tinham em si mesmas qualquer propósito de deixar cicatrizes morais, mas apenas físicas, nas costas dos hereges”, a fim de se constituírem como castigos exemplares e tentar fazer os demais desistirem de se amotinar: “Nessa medida, nos contextos navais do século XVIII a punição não era encarada como uma represália, mas como uma oportunidade de fortalecimento para o punido”.¹¹ Ainda que houvesse certa aceitação com relação às medidas disciplinares por parte dos marinheiros, as fontes para se chegar a essa conclusão não expressam uma perspectiva dos próprios sujeitos históricos aos quais se tentava impor a disciplina. Diferentemente de Mack, considero que os castigos físicos tinham a intenção de amedrontar e paralisar os movimentos dos insubordinados e de todos os que estivessem presentes no ato da aplicação das chicotadas – provocando, portanto, cicatrizes morais nos

10 Sobre os motins em terra, ver RODRIGUES, Jaime. Uma gentalha derramada pelas cidades: distúrbios em terra e deserções na marinha mercante luso-brasileira (segunda metade do século XVIII). **Tempo**, v. 27, p. 629-649, 2021.

11 MACK, John. **O mar**: uma história cultural. Silveira: Book Builders, 2018. p. 241-242.

indivíduos e nos grupos, além de deixar marcas físicas. Ainda que Melville e Dana tenham se engajado como marinheiros por certos períodos ao longo de suas vidas profissionais, mais tarde se tornando, respectivamente, um escritor e um advogado empenhados em defender os direitos dos trabalhadores marítimos, é custoso concordar que suas obras abordavam as questões do trabalho da perspectiva dos marujos de profissão.

O castigo físico era uma das razões para a eclosão de motins, bem como uma forma de punição para aqueles que tivessem participado de levantamentos a bordo. Mack e outros autores são unânimes ao apontar os demais motivos que costumavam embasar a maior parte dos movimentos de marinheiros a bordo: as diferenças salariais, a quantidade e a qualidade da comida, a falta de assistência médica e “o sentimento geral de serem subestimados”.¹² Décadas atrás, em um trabalho pioneiro, José Roberto do Amaral Lapa já analisava em pormenores as razões para o amotinamento, incluindo entre elas os baixos soldos, que quase nunca compensavam a adesão à vida marítima. Afinal, o pagamento recebido pelos profissionais marítimos não era muito diferente do que os trabalhadores em terra recebiam, ainda que estes últimos corressem riscos muito menores. Vantagens como as “liberdades” ou os “gasalhados” (direitos de trazer alguma especiaria a bordo para revendê-la, nas viagens de volta da Índia, sem pagar pelo frete) foram sendo perdidas ao longo dos séculos, praticamente desaparecendo no setecentos. O pagamento do soldo restante às viúvas ou outros herdeiros de marinheiros que morriam a serviço longe de casa teve uma longa trajetória até se firmar como direito, mas mesmo assim isso demandava a abertura de um processo judicial para se fazer cumprir, por vezes com um custo e um tempo alongado que as famílias só podiam arcar com imensas dificuldades. As condições materiais a bordo para o usufruto dos marujos, que deveriam incluir “uma cama de madeira com todo seu ‘aparelho’, o prato e outras miudezas”, nem sempre eram oferecidas.¹³

A perda de água e alimentos ou a má qualidade dos mesmos também era motivo para motins a bordo. Em algumas situações, as queixas devido a isso serviam para que os capitães exercessem sua tirania e se vingassem de situações que faziam acumular tensões no decorrer do percurso. Esse parece ser o caso da viagem do militar alemão Carl Schlichthorst, que vinha ao Brasil em 1825, aos 29 anos de idade, como mercenário recrutado pelo Exército imperial no tempo de Pedro I. O tempo estimado para cumprir o percurso se prolongou para além do calculado inicialmente. Nesse passo, os víveres diminuíram e, ato contínuo, as reclamações ganharam intensidade. O capitão deu às reclamações “o nome terrível de *rebelião*”, desconsiderando a tradição que obrigava os oficiais a arribar no porto mais próximo para conseguir provisões frescas sempre que houvesse necessidade de abastecer a despensa do navio. Foi feito, então, um inquérito sumário, findo o qual os condenados receberam a pena denominada de *endje* pelos marujos de língua alemã, que consistia em mergulhar a vítima

12 Ibidem, p. 243.

13 LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia**. São Paulo: Cia. Ed. Nacional; Edusp, 1968. p. 195.

no mar, “às vezes mesmo passando-a por baixo do casco, amarrada à ponta dum cabo enfiado no laís da verga”. Gustavo Barroso, tradutor e comentador da obra de Schlichthorst, notou haver um termo equivalente para esse suplício em francês (*cale*) e na gíria marítima brasileira (*calabrote*), sinal de que a aplicação de tal castigo era relativamente universalizada. Por fim, sete pessoas foram condenadas à morte, embora o narrador afirme ter havido oito fuzilamentos, todos executados pelo piloto.¹⁴

Escravizados amotinados

AFRICANOS TRAFICADOS e em processo de escravização promoveram motins cuja frequência e amplitude não são mensuráveis.¹⁵ Mas também os africanos e seus descendentes no Brasil que se tornaram trabalhadores marítimos, sendo escravos ou forros, promoveram motins e tinham a favor de sua organização o plurilinguismo: eles eram capazes de se comunicar tanto em seus idiomas natais, e que os oficiais dos navios não dominavam, como em línguas francas e em português.

O comerciante Manoel da Costa Pinheiro relatou a chegada ao porto de Benguela, em 20 de janeiro de 1763, da corveta de sua propriedade, denominada *Nossa Senhora de Água de Lupe e Bom Jesus dos Navegantes*, capaz de embarcar 386 escravos a serem levados para o Rio de Janeiro. Zarpou de Benguela em 22 de janeiro e, sete dias depois, já em alto-mar, os oito escravos ladinos da tripulação se levantaram contra o restante da tripulação, composta pelo capitão, um contramestre e alguns marinheiros brancos:

os escravos da referida armação, irados contra os brancos, com bárbaro atrevimento e (...) crueldade mataram o capitão que estava enfermo, o contramestre e um marinheiro, executando nos mais que deixaram vivos tiranias inauditas, obrigando-os a navegar para terra, de que se achavam separados cento e tantas léguas, sem encontrarem resistência naqueles miseráveis marinheiros que, por serem poucos, nada podiam fazer.¹⁶

As razões do motim não foram mencionadas, mas podemos trabalhar com a hipótese de que os marinheiros escravizados estavam insatisfeitos com sua situação e com o tratamento que recebiam, cientes de que a cor das suas peles não era mero detalhe nem passava despercebida a diferença de tratamento dada a marujos negros e brancos. Os marinheiros escravizados buscaram, por isso, a liberdade. Talvez a ação deles fosse ainda parte de uma tentativa difusa dos naturais da terra de opor resistência à presença portuguesa nas costas atlânticas da África Central. Quem sabe eles eram originários das terras onde, naquela altura,

14 SCHLICHTHORST, Carl. **O Rio de Janeiro como é (1824-1826)**: uma vez e nunca mais. Contribuições de um diário para a história atual, os costumes e especialmente a situação da tropa estrangeira na capital do Brasil. Brasília: Senado Federal, 2000. p. 14-15.

15 Sobre esse assunto, ver RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa**: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Cia. das Letras, 2005. p. 223-251. Idem, *Mariners-slavers and slave ships in Atlantic, 18th and 19th centuries: the perspective of captives and the slaveholders logic*. **Africana Studia**, v. 18, p. 205-222, 2012.

16 Arquivo Histórico Ultramarino, Fundo Conselho Ultramarino (doravante AHU). Angola, caixa 46, doc. 6, 1763.

governavam o dembo Manissembo, o príncipe do Sonho, e o marquês do Mossulo, todos eles envolvidos, em ocasiões diferentes, em confrontos com os portugueses que tentavam impor seu domínio naqueles territórios das proximidades de Luanda. Foi para essa região que os amotinados levaram o navio, ali desembarcando e levando o dinheiro e tudo o mais de valor que puderam tirar da corveta. Os amotinados não soltaram os africanos presos no porão, apenas cuidaram de suas próprias fugas; quanto aos marinheiros brancos, “despidos e nus”, não restou alternativa a não ser reconduzirem a embarcação até Benguela, onde expuseram suas desgraças ao dono do navio e às autoridades locais. Estas se queixaram e pediram ao Manissembo a devolução dos marinheiros negros amotinados. Mas o dembo sequer se deu ao trabalho de responder tal demanda,¹⁷ decerto porque operava em uma lógica diversa das autoridades coloniais lusas e a elas se opunha.

Possivelmente, outros episódios da mesma natureza tiveram lugar em Benguela. Mariana Cândido mencionou o levantamento feito pelos “pretos marinheiros e mais escravos da tripulação” da galera *Feliz Eugênia*, em 15 de abril de 1812, enfrentando o contramestre e um marinheiro branco. Ambos foram repentinamente atacados, “amarrados e feridos em diferentes partes, não me constando fez ferida alguma mortal”. Os amotinados fugiram em um bote, levando consigo vários pretos e pretas novos, indo dar na praia ao norte da cidade. A maior parte deles foi capturada, mas não se pode saber quem eram “os marinheiros sedutores do levantamento”¹⁸ nem se havia outras pretensões além da fuga e da conquista da liberdade.

Abaixo a autoridade: o caso do navio *Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura*

EM 10 DE AGOSTO de 1783, o *Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura* aportou no Rio de Janeiro. Saído de Lisboa, em meados de abril daquele mesmo ano, o navio tinha por destino as Ilhas Maurício e outros portos asiáticos, levando mercadorias para negociar no Oriente. A escala na América portuguesa não fora prevista nos planos originais dos irmãos Francisco e Antônio da Silva Lisboa, moradores na capital do reino e donos do navio e do negócio de compra e venda de fazendas que seus contratados iriam levar a efeito no Índico. A embarcação parou no Rio “na maior confusão e desamparo”, devido às “desordens que haviam sucedido” a bordo. Três dias após a ancoragem não programada, o vacilante capitão Luís Ventura Loureiro prestou queixa dos graves episódios ocorridos na travessia do Atlântico

17 Ofício de Francisco Inocêncio de Souza a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Luanda, 4 de agosto de 1764. AHU, Angola, caixa 48, doc. 31.

18 Ofício de Antonio Rebello de Andrade Vasconcelos para o Conde de Galveas. São Felipe de Benguela, 17 de abril de 1812. AHU, Angola, caixa 125, doc. 5, 8 jul. 1812. CANDIDO, Mariana Pinho. Different Slave Journeys: Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, c.1760-1820s. **Slavery and Abolition**, 31(3), p. 397-398, 2010.

e pediu ajuda às autoridades locais. Tudo o que sabemos sobre o caso saiu da boca do capitão e da pena do ouvidor do Crime no Rio de Janeiro.¹⁹

As “desordens” começaram em 31 de maio, seis semanas após a partida. O primeiro-piloto João dos Santos Rodrigues e o despenseiro Antônio José Cartaxo se desentenderam por motivos que desconhecemos, mas a rixa parece ter sido apenas um pretexto para detonar o levantamento. Cartaxo chamara Rodrigues de ladrão e tentou lhe dar umas pauladas. Ao perceber a celeuma, o capitão saiu de sua câmara, mandou o despenseiro se calar e perguntou ao piloto qual era o problema entre os dois. Rodrigues não respondeu, “antes não fez caso algum dele, tratando-o com pouco respeito”, zombando e “fazendo perguntas picantes”. Picante era sinônimo de ofensivo ou injurioso,²⁰ e desconfio que, neste caso, as zombarias tinham conotação sexual. O capitão bradou não admitir aquilo no seu navio e que o piloto deveria comunicar casos assim para que ele, do alto de seu posto de comando máximo, aplicasse o castigo devido. Rodrigues elevou o tom, afirmando que “havia de castigar a quem quisesse por não ser criado do capitão para andar com semelhantes vênias” e, em seguida, despejou uma porção de insultos sobre Ventura Loureiro diante da maruja que, nessa altura, já havia se juntado para assistir ao espetáculo, com direito a luta corporal e alterações verbais envolvendo as maiores autoridades do navio. O capitão mandou Rodrigues se calar, sem sucesso, e em seguida o mandou prender no camarote privativo deste.

Até aqui, temos a descrição de uma briga, o questionamento da autoridade máxima e alguns dados sobre hierarquia e espaço físico como expressões das desigualdades a bordo. Capitão e primeiro-piloto usufruíam de cabines individuais, portanto dispunham de condições materiais muito mais confortáveis do que as dos marinheiros comuns nos deslocamentos pelo mar. Descrições sobre o espaço físico diferenciado conforme as hierarquias algumas vezes chamaram a atenção de outros narradores, como a do viajante Johanes Leithold em sua condição de passageiro privilegiado no navio *Sophie*, entre Hamburgo e o Rio de Janeiro, em 1819, com camarote pago, refeições servidas por grumetes que também cuidavam de suas roupas e lhe traziam água “tão fresca como se tivesse saído da fonte”, regozijando-se porque “reinava no navio muita ordem e limpeza”.²¹ A situação era absolutamente diversa em navios mercantes da Carreira da Índia ou de outras rotas comerciais coloniais portuguesas, como descreveu Francisco Domingues: “Misturados com parte da carga e os animais (...) no convés e na coberta, a maior parte dos passageiros e tripulantes não dispunha de qualquer

19 A devassa feita no Rio de Janeiro foi transcrita e publicada em RODRIGUES, Jaime. Conversações ocultas e conventículos: o motim a bordo de um navio mercante português no século XVIII. **Outras Fronteiras**, v. 7, p. 390-405, 2020. Neste texto, todas as citações remetem a essa edição.

20 BLUTEAU, **Vocabulário português e latino...**, v. 6, Lisboa: Of. de Pascoal da Silva, 1720. p. 495.

21 LEITHOLD, Johanes Gottfried Theodor von. Minha excursão ao Brasil ou viagem de Berlim ao Rio de Janeiro e volta, acompanhada de minuciosa descrição dessa capital, da vida na Corte e dos seus habitantes, bem como de alguns conselhos para os que buscam melhorar sua sorte no Brasil. In: **O Rio de Janeiro visto por dois prussianos em 1819**. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1966. p. 6.

privacidade e o cheiro era nauseabundo, pois às vezes nem havia possibilidade de despejar os dejetos”.²²

O relacionamento entre os dois oficiais mais graduados do *Piedade e São Boaventura* era tenso, e não parece ter se esgarçado de repente, naquele rompante de violência física e verbal, tendo o despenseiro como pivô. Antes mesmo da luta entre Rodrigues e Cartaxo, o primeiro já vinha causando problemas, pois “sugeriu e insinuava” práticas de desobediência aos trabalhadores braçais do navio. De acordo com o primeiro-piloto, os marinheiros não tinham a obrigação de obedecer ao capitão nem aceitar os castigos que ele quisesse aplicar, pois quem despachara a embarcação fora Rodrigues. Ventura Loureiro não questionou a afirmação de Rodrigues sobre o despacho, o que dá ares de verdade ao que fora dito publicamente e é um primeiro indício de que o capitão não conhecia bem os meandros da navegação e das suas obrigações, sendo, por isso, desqualificado para o posto que ocupava.

Rodrigues tinha ascendência sobre o segundo-piloto Manuel Pires da Cruz e também sobre os praticantes Januário Lopes e Francisco Gonsalves, com quem estabeleceu alianças horizontais em seu camarote privado – as quais o capitão designou de “conversações ocultas e conventículos”. O primeiro-piloto também se empenhou em alianças verticais: como oficial graduado que era, trouxe para seu lado vários moços, mancebos e marinheiros, “pessoas rústicas e pouco cordatas”²³ como Bernardo Pires e Manuel José de Freitas. O capitão chamava essas alianças de “partido do primeiro-piloto”, em oposição ao seu próprio partido, composto por aqueles que não assentiram em participar das desobediências estimuladas por Rodrigues. Nada sugere que o conflito entre os dois chefes de partidos – piloto e o capitão – fosse de classe, mas a liderança dos amotinados recorreu às questões de classe a fim de trazer gente da tripulação para o seu lado.

“Revoltoso”, e com o beneplácito do primeiro-piloto, Freitas deu umas pancadas em um sobrinho do contramestre e foi colocado a ferros, enquanto Pires foi castigado por portar uma navalha e chamar outros mancebos para organizarem um levante, ocasião em que não obedeceu ao capitão e obrigou o condestável e o guardião a prendê-lo.

Tentando acalmar os ânimos, o capitão emitiu diversas ordens para soltar o primeiro-piloto, que sempre revertia o jogo a seu favor e ampliava seu partido a cada afronta feita a Loureiro. Na primeira vez, Rodrigues mandou dizer que estava bem preso. Na segunda vez, não fez caso da ordem para ir falar ao capitão. Não satisfeito, na terceira ordem de soltura,

22 DOMINGUES, Francisco Contente. **A Carreira da Índia**. Lisboa: S/e, 1998. p. 26.

23 Os escravos, forros e pobres em geral, “cujas causas nunca atingiam uma importância que justificasse as formalidades solenes de um julgamento”, eram considerados miseráveis, rústicos e ignorantes e muitas vezes se valiam disso como estratégia jurídica. A incapacidade de cumprir prazos e pagar custas processuais fazia com que muitos deles pedissem para serem considerados como pessoas rústicas. “A noção de rusticidade não era neutra e muito menos positiva do ponto de vista sociocultural (...). Basta lembrar que tal noção foi aplicada aos povos nativos do ultramar. Dentro da teologia moral e da literatura jurídica, ‘rústico’ significava aquele que era (...) ignorante, bruto, mas também aquele a quem a ingenuidade e o desconhecimento, sobretudo letrado e jurídico, era relegado (...)”. Ver OLIVEIRA, Felipe Garcia de. **Cultura jurídica da liberdade**: autos cíveis e petições envolvendo escravos e forros na cidade de São Paulo, século XVIII. 2020. Dissertação (Mestrado em História) – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2020. p. 64-65.

disse que “ele capitão não era capaz de [o] mandar soltar”. O capelão também interveio, mostrando que o piloto devia desculpas por insultar publicamente o capitão, mas Rodrigues se recusava a deixar o cárcere em seu camarote até que o capitão rasgasse o termo pelo qual decretara a prisão dele. Loureiro recorreu a outro oficial de seu partido, o condestável, do qual ouviu o recado mandado pelo primeiro-piloto: continuaria preso porque o capitão “não era capaz de o mandar e que agora estava (...) mais contente por ver que ele capitão havia prendido Bernardo Pires, que fizesse muitas daquelas e que depois não estranhasse o que visse”. A ameaça se confirmou no mesmo dia, quando o mancebo Pires disse a quem quisesse ouvir que iria matar Loureiro.

Os dias se passaram e Rodrigues continuava preso por vontade própria em sua cabine, insuflando os marinheiros e deixando o navio sem rumo nem direção, a partir de suas articulações com os demais pilotos e praticantes. Em 4 de junho, o capitão escreveu uma carta ao primeiro-piloto, ordenando que ele saísse e não amotinasse a gente da tripulação, “porque sempre estava a ensiná-los do seu camarote”; em resposta, ouviu que só quem podia mandar soltar Rodrigues eram os legisladores e não o capitão, cuja autoridade visivelmente se esfacelava aos olhos de todos os tripulantes. O guardião do navio alertou o capitão para que ele tivesse cautela e se cuidasse para não sofrer desgostos, pois os marinheiros estavam se reunindo a fim de exigir a soltura de Rodrigues. Loureiro, nessa altura, tentava governar o navio por meio de papéis escritos e completamente ineficazes para recompor sua autoridade, a ordem e a disciplina entre seus comandados. Um desses papéis foi um novo (o sétimo) termo determinando a soltura do primeiro-piloto, contanto que ele guiasse o navio ao porto destinado.

O interesse do capitão no sucesso da viagem podia se relacionar à recuperação de sua autoridade esfrangalhada, mas certamente tinha outras razões para além de hierarquia e honra: ele havia comprado panos com seu próprio dinheiro e recebido outras fazendas em frete para vender na Ilha de França ou Maurício. Embora tivesse se ajustado em terra com o primeiro-piloto, a conduta deste a bordo punha todo o negócio a perder. Rodrigues zombava da (falta de) poder de mando de Loureiro e lembrava que “sua prisão havia custado ao referido capitão e aos seus interessados um par de mil cruzados”.

Mais dez dias se passaram até que, em 14 de junho, o capitão mandou outro preposto dizer ao primeiro-piloto “a vir se esquecendo das passadas desobediências” e rogar para que ele saísse da prisão e conduzisse o navio, função para a qual ele detinha os conhecimentos técnicos necessários e os poderes que disso decorriam, inclusive o de afrontar o capitão mediante as alianças que construía. Rodrigues fingiu acatar o pedido, mas logo mudou de atitude, procurando motivos para uma arribada não programada.

No dia seguinte, ele e o segundo-piloto convenceram os demais tripulantes que de uma pipa de água exalava um cheiro ruim: “princiaram a gritar que a água estava podre e a induzir aos marinheiros para que a não tomassem”. Demandado, o cirurgião examinou

a água, “achando-a sim com algum cheiro, mas não corrupta”, o que lhe valeu ser chamado de ignorante e levar uma descompostura do primeiro-piloto. Foi então chamado o segundo cirurgião que, colocado diante de uma bilha de água, “julgara ser da chuva que tinha havido poucos dias antes, entrando o mesmo piloto a catequizá-lo para que dissesse que estava podre a fim de poder fazer pretexto para a arribada na América”. Não é demais notar que o partido do primeiro-piloto só crescia, pois foi ele quem determinou o exame da água pelos dois cirurgiões, e o capitão nada fez para impedi-lo, nem tomou ele próprio a iniciativa de pedir aos profissionais de saúde a bordo que examinassem a aguada, como um capitão zeloso deveria fazer pelo bem de sua equipagem. Na verdade, ele só fez isso três dias depois, tempo no qual Rodrigues dizia para quem quisesse ouvir que “pouco lhe importavam as ordens do capitão”. Este, por sua vez, continuava tentando governar por decretos inócuos, mandando lavar termo, no dia 17 de junho, pelo qual os dois cirurgiões garantiam que a água estava “inteiramente boa, e que o mesmo cheiro havia inteiramente perdido, e que este era procedido de estarem as pipas batocadas e não receberem ar”.

As provocações de Rodrigues não cessavam. O passo seguinte foi convencer os marinheiros de que Loureiro lhes furtava na ração de carne, levando vários deles a se amotinarem. “Para os sossegar”, o capitão mandou chamá-los e perguntou se eles não se satisfaziam com as rações que Sua Majestade mandava servir nas naus. Temendo afrontar o poder real e complicarem ainda mais sua situação, alguns deles responderam que sim. O primeiro-piloto insistiu em sua estratégia, chamando “outros marinheiros do seu partido” para doutriná-los, ao dizer-lhes que não tinham “nenhuma obrigação de receber a ração de Sua Majestade, e pois, que só a mesma Senhora [a rainha] podia obrigar a recebê-la”. Com isso, ele buscava retirar do capitão a condição de representante do poder real a bordo, historicamente construída desde o início das navegações portuguesas.²⁴ Os partidários de Rodrigues passaram, então, a rejeitar a água, a comida e, principalmente, as ordens do capitão: o segundo-piloto e um dos praticantes instruíram todos “em público com voz” a não comerem suas rações e que “o que deviam fazer era que quando se mandasse virar de bordo, porem-se à amura e dizer que o navio não dava de comer e que não podiam trabalhar com fome”.

Loureiro apegava-se a sua crença na eficácia das tentativas de neutralizar o movimento na base de bilhetes e de conversa amigável. Ele chamou o praticante insuflador e alguns marinheiros para convencê-los a comer, “a ver se ia quebrando o mesmo partido”. Rodrigues comandava tudo desde seu camarote, mandando chamar seus partidários, pelos quais soube que ninguém mais levava o capitão a sério, pontificando diante de todos: “Continuem que ele sairá”. A tibieza do capitão ficava cada vez mais evidente: no dia 23 de junho, enquanto os tripulantes continuavam a desobedecê-lo de forma acintosa, Loureiro se escondeu atrás de um mastro e observou o mancebo Tomé de Sousa, “um dos partidistas dos ditos pilotos”, limpando

24 MICELI, op. cit., p. 101.

navalhas que trazia dentro de um saco, “entre elas uma grande faca de ponta de diamante”. Aproximando-se, o capitão viu Sousa esconder as armas e mandou o serralheiro Caetano de Sousa seguir o mancebo para saber onde ele as guardava. Acionado, o contramestre encontrou a caixa repleta de navalhas e facas no esconderijo do mancebo e apreendeu tudo.

Simultaneamente, a viagem transcorria, mas Loureiro não tinha a mínima ideia do ponto onde estavam até que, na tarde de 3 de julho, avistaram uma costa que alguns disseram ser a da Malagueta, enquanto os pilotos diziam que estavam a mais de cem léguas desse destino. Foi então que o capitão começou a desconfiar que os pilotos podiam estar a se vingar dele, guiando mal a embarcação e negando informações sobre o rumo que tomavam.

Só no dia seguinte lhe ocorreu reunir todos os oficiais e indagar quem dava rumo ao navio, pois como capitão ele devia saber, “atendendo ao lugar que ocupava”. Diante da assistência dos oficiais, Rodrigues afirmou que desde 31 de maio era o segundo-piloto quem conduzia o *Piedade e São Boaventura*, mas se recusou a assinar termo com essa alegação. Na verdade, era ele quem conduzia, por meio do segundo-piloto, a quem dava instruções constantes, e evitou criar provas materiais que pudessem prejudicar seu “partidista” caso as coisas acabassem mal. O capitão ainda propôs reconciliação e pediu ao primeiro-piloto que fosse cumprir seu quarto, “ao que lhe respondera que não, e tornando ele capitão a dizer-lhe se o faria pedindo-lhe como amigo, insistiu que de nenhum modo”. A partir daí, a função de conduzir recaiu oficialmente sobre o segundo e o terceiro pilotos, mas estes afirmavam que não levariam o navio sem um piloto da Índia, sendo preciso arribar em algum lugar para encontrar um. Irritado, o capitão deixou claro que sabia que tudo aquilo era mentira, que se fosse preciso iriam até Goa, mas com isso perderiam a ancoragem nas Maurícias, “para onde tinha recebido fazendas e comprado outras”.

Os argumentos desesperados não sensibilizaram os pilotos, obrigando o capitão a recorrer aos praticantes que, embora fossem “também fomentadores destas desordens”, representavam sua última esperança de chegar a bom porto. Pelos praticantes e alguns marinheiros, Loureiro soube que a intenção dos amotinados era ir à Bahia, onde ele seria deposto “e que havia [de] passar a capitão o dito primeiro-piloto”. Befe ou não, os pilotos diziam que “na Bahia tinham o Excelentíssimo Governador da sua parte e que era terra em que tudo se acabava com dinheiro”.

Desalentado, Loureiro observou que o segundo-piloto reuniu sua gente na popa e que todos decidiram

[que] por força havia de arribar porque o navio não tinha água e a que tinha era podre, que não tinha mantimentos porque os que havia eram da mesma forma, e sobretudo porque o primeiro-piloto, que era o cabeça do navio, estava preso, fazendo por isto uma grande exclamação a fim de incitar a gente (...).²⁵

25 RODRIGUES, op. cit., p. 403.

Ato contínuo, o capitão perguntou ao segundo-piloto com que objetivo ele reunira a equipagem. A resposta veio da boca do primeiro-piloto de dentro de seu camarote: “que era para o que lhe não importava, que calasse a boca”. Contramestre e guardião entrevistaram, dizendo só haver um capitão no navio e que ele deveria ser obedecido. Loureiro proibiu qualquer comunicação entre Rodrigues e o restante da tripulação dali por diante, até a chegada do navio ao Rio de Janeiro, mais de um mês depois, onde foi feita a devassa que informa os detalhes do movimento que narrei até aqui. O regresso dos amotinados a Lisboa só ocorreu em meados de junho de 1784. Até então, ficaram na prisão carioca o piloto João dos Santos Rodrigues, Manuel Pires e os demais réus envolvidos na devassa tirada pelo ouvidor do Crime do Rio de Janeiro.²⁶

O *Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura* voltou a Lisboa depois que o vice-rei Luís de Vasconcelos concordou em nele embarcar uma tropa composta por oito praças do regimento de artilharia local “para conservar em respeito a gente do dito navio e evitar outras semelhantes desordens”.²⁷ Todos seriam pagos pelo capitão Loureiro, com os devidos mantimentos para o sustento deles e o pagamento das passagens e soldadas quando voltassem de Lisboa ao Rio de Janeiro.²⁸

Considerações finais

VIMOS QUE “MOTIM” era como se designava a perturbação súbita ou a rebelião premeditada do povo ou da gente de guerra. A primeira ação a bordo do *Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura* foi súbita e parece ter sido premeditada, mas o elemento surpresa se perdeu entre os primeiros entreveros, em 31 de maio, e a chegada do navio ao Rio de Janeiro em 10 de agosto de 1783. O levantamento da gente “indignada e mal contente” incluía os pilotos e parte dos marinheiros em uma embarcação mercante, e durou mais de dois meses. O capitão e as autoridades da Justiça carioca não usaram a palavra “motim” em sua narrativa sobre o levantamento, mas sim o verbo “amotinar”, e somente em duas ocasiões: em 4 de junho, quando o capitão ordenou, por carta, que o primeiro-piloto “não amotinasse” os demais, estando preso em seu camarote; e em 23 de junho, quando o mesmo piloto convenceu os marinheiros de que o capitão lhes dava rações menores e estes “entraram a amotinar-se”. Como afirmei anteriormente, as informações sobre os episódios foram dadas pelo capitão e escritas pelo ouvidor do Crime, o que talvez explique porque evitavam o termo “motim”. Os amotinados, por sua vez, preocuparam-se menos com as palavras e mais com suas ações,

26 Ofício de Luís de Vasconcelos e Sousa, vice-rei do Brasil, a Martinho de Melo e Castro, enviando do Rio de Janeiro a Lisboa os réus envolvidos no motim do *N. S. da Piedade e São Boa Ventura*, 12 de junho de 1784. AHU, Rio de Janeiro, caixa 123, doc. 9.942.

27 Portaria de Luís de Vasconcelos e Sousa, vice-rei do Brasil, 27 de agosto de 1783. AHU, Rio de Janeiro, caixa 121, doc. 9.850.

28 Ofício de Luís de Vasconcelos e Sousa a Martinho de Melo e Castro, 16 de outubro de 1783. Traz anexo o “Traslado do auto de devassa que mandou fazer o desembargador ouvidor-geral do Crime o doutor Antônio José Cabral de Almeida, para por ele perguntar testemunhas a respeito de vários fatos e desordens cometidas no navio *Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura* de que é capitão Luís Ventura Loureiro”. AHU, Rio de Janeiro, caixa 122, doc. 9875.

até porque ninguém quis ouvir as palavras deles na devassa carioca. O episódio evidencia que motins a bordo podiam ser eventos de duração mais alongada, e não apenas uma ação rápida e decisiva com o objetivo de depor as autoridades e tomar o controle de um navio.

Talvez estejamos acostumados, em função de constantes exposições aos filmes de piratas e de outros produtos da cultura de massas, a reconhecer o caráter e o comportamento dos marinheiros a partir de visões estereotipadas. Ao desembarcarem, depois de meses isolados em um navio de alto-bordo, os homens do mar bebiam em excesso, promoviam arruaças e procuravam por mulheres nos portos, a fim de saciar seus desejos. As populações de cidades portuárias nos tempos coloniais provavelmente compartilhavam muitas dessas visões sobre os marujos.

Porém, tanto os sujeitos que viveram nos espaços portuários dos séculos passados como os historiadores pouco sabem a respeito das adversidades enfrentadas pelos trabalhadores embarcados. Eles eram mal remunerados; comiam pouco e alimentos de má qualidade; trabalhavam longos turnos em situação precária; não dispunham de acomodações minimamente confortáveis para repousar; estavam submetidos a ordens estritas emanadas muitas vezes de oficiais pouco experientes, todavia bem relacionados, e recebiam castigos físicos por faltas que efetivamente cometiam ou eram espancados com objetivos pedagógicos. Se não pusermos as condições de trabalho na balança, tenderemos a naturalizar a turbulência e a desconsiderar a resistência às formas de poder, reduzindo as ações desses trabalhadores a uma palavra: indisciplina. E esse é o modo patronal de encarar as ações dos marinheiros. Se observarmos a resistência como parte da cultura profissional e como tentativa de garantir a própria subsistência e impor limites a um poder autoritário, a visão se tornará menos turva e permitirá entrever que, enquanto classe e categoria profissional, os trabalhadores do mar da época da vela precisaram ser disciplinados para abandonar a resistência à concentração de benefícios da navegação de longo curso nas mãos dos oficiais, dos investidores e dos Estados nacionais, enquanto aos marinheiros cabia apenas trabalhar e cumprir ordens.

As práticas indisciplinadas dos marujos são expressões claras da luta de classes, e não um dado da natureza. Elas opunham os trabalhadores braçais aos patrões e capatazes – no caso dos navios, sujeitos personificados respectivamente por marinheiros e mancebos, de uma parte, e capitães com algum grau de fidalguia ou reconhecimento social mais elevado de outra, juntamente com os demais oficiais intermediários. Tal como ocorre com as expressões “fidalgos” e “pobres”, eventualmente utilizadas de forma acrítica pelos estudiosos que desconsideram suas cargas normativas²⁹, é conveniente desnaturalizá-las para não correremos riscos. Esses grupos sociais foram construídos historicamente, e os lugares ocupados por eles resultaram de processos de luta e construção de identidades em meio às oposições de interesse.

Um caso documentado, como o do motim a bordo do *Nossa Senhora da Piedade e São Boaventura*, é muito raro. Tal raridade não deve nos encorajar a deduzir que motins de todo

29 THOMPSON, E. P. Patrícios e plebeus. In: **Costumes em comum**. São Paulo: Cia. das Letras, 1998. p. 26.

tipo foram extirpados de modo eficaz no mundo do trabalho marítimo. Ao contrário, o episódio descortina um universo de possibilidades, em vez de levar à conclusão apressada de que a resistência não era uma prática constante a bordo. Talvez os poucos casos documentados indiquem que as questões a bordo eram negociadas no próprio navio, a depender da correlação de forças e das características dos oponentes envolvidos, sem que vestígios escritos e de caráter judicial tenham restado.

Conflitos podiam eclodir e levar a alianças diversas, verticais e horizontais. Os marinheiros e mancebos atraídos para um partido ou outro na divisão que cindiu os oficiais do navio português não o fizeram apenas porque foram seduzidos por bons argumentos, mas porque eram protagonistas de seus próprios destinos, embora com limitações e autonomia restringidas pelos costumes, pelo medo e por leis e regulamentos criados para fazê-los obedecer. Eles conheciam as adversidades do mundo do trabalho marítimo e aos ouvidos deles soavam familiares as queixas sobre a má qualidade da água e da comida, bem como sobre o autoritarismo e a pouca habilidade dos capitães. Alguns dentre eles tentaram superar essas adversidades na medida do que lhes foi possível.

Recebido em 11/03/2022

Aprovado em 25/04/2022