



História Unisinos

ISSN: 2236-1782

periodicos@unisinos.br

Universidade do Vale do Rio dos Sinos
Brasil

Amantino, Marcia

O sequestro da fragata da Companhia de Jesus, Rio de Janeiro, 1759
História Unisinos, vol. 22, núm. 3, 2018, Septiembre-Octubre, pp. 350-359
Universidade do Vale do Rio dos Sinos
Brasil

DOI: <https://doi.org/10.4013/htu.2018.223.03>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=579862710003>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

UNES
redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

O sequestro da fragata da Companhia de Jesus, Rio de Janeiro, 1759

The seizing of the Society of Jesus' frigate, Rio de Janeiro, 1759

Marcia Amantino¹

marciaamantino@gmail.com

Resumo: O texto tem como objetivo demonstrar os mecanismos utilizados pelas autoridades coloniais do Rio de Janeiro para realizarem o sequestro dos bens pertencentes à fragata dos padres da Companhia de Jesus que ancorou no porto da cidade em dezembro de 1759 sem que sua tripulação soubesse que a ordem de expulsão desses religiosos, decretada pelo rei D. José I em setembro daquele ano, já estava sendo executada. Assim, tudo e todos que estavam na embarcação entraram no inventário realizado pelo desembargador Agostinho Felix dos Santos Capello. Por meio do auto de inventário da fragata é possível compreender um pouco acerca do comércio e da movimentação de mercadorias e de pessoas que ocorriam no litoral brasileiro em meados do século XVIII tendo o privilégio de não serem sujeitas as fiscalizações e aos pagamentos de taxas por se tratar de uma embarcação da Companhia de Jesus. É possível identificar também as remessas de produtos oriundos de diferentes partes do império luso, principalmente da Índia, e que circulavam entre os colégios jesuíticos na América Portuguesa.

Palavras-chave: fragata, circulação, Companhia de Jesus.

Abstract: The text aims to demonstrate the mechanisms used by the colonial authorities of Rio de Janeiro to confiscate the goods belonging to the frigate of the priests of the Society of Jesus that anchored at the city's port in December 1759 without its crew knowing that the order of deportation of these religious, decreed by King Joseph I in September of that year, was already being executed. Thus, all things and persons that were in the boat entered the inventory made by judge Agostinho Felix dos Santos Capello. Through this document of the frigate's confiscation it is possible to have a notion of the trade and the movement of goods and people that took place on the Brazilian coast in the middle of the 18th century having the privilege of not being subject to inspections and the payment of fees because they were in a vessel of the Society of Jesus. It is also possible to identify the shipment of products that came from different parts of the Portuguese empire, mainly from India, and circulated among the Jesuit schools in Portuguese America.

Keywords: frigate, circulation, Society of Jesus.

¹ Universidade Salgado de Oliveira.
Rua Marechal Deodoro, 217, Centro,
24030-060, Niterói, RJ, Brasil.

Em 3 setembro de 1759, o rei português D. José I decretou a ordem de expulsão da Companhia de Jesus do Reino de Portugal e de seus domínios acusando-os, entre outros delitos, de terem abandonado a religião para se dedicarem aos negócios e à política (*Ius Lusitaniae*). Além disso, foram acusados de serem os mentores da tentativa de regicídio ocorrida no ano anterior. Os momentos que antecederam a expulsão e seu desfecho já foram analisados em algumas obras, mas devido aos propósitos e tamanho desse artigo, não é possível discuti-los no momento (Alden, 1970, 1996; Assunção, 2004; Franco, 2006; Amantino, 2009; Carvalho, 2015). Contudo, é oportuno salientar que o sequestro da fragata dos padres faz parte desse processo maior de aniquilamento da ordem jesuítica engendrada pela política pombalina.

As ordens reais começaram a chegar à América Portuguesa em novembro de 1759, e os governadores das capitanias tiveram que criar condições para cumprir o determinado, sem permitir qualquer reação por parte dos padres, de seus aliados ou mesmo da população. No caso da capitania do Rio de Janeiro, o governador Gomes Freire de Andrade, Conde Bobadela, ordenou na noite do dia 3 de novembro que as tropas cercassem o morro do Castelo e o colégio dos padres e para lá enviou o desembargador Agostinho Felix dos Santos Capello com a determinação de que ele,

desocupando-se, de todo, e qual emprego em que seja ocupado nesta Relação passe em companhia das tropas, que tenho nomeado ao Colégio e Casa dos Padres da Companhia de Jesus, e a[sic] com um escrivão dos que atualmente servem nesta Cidade/ vossa mercê elegerá sendo de boa Letra se fará um exato inventario de tudo o que achar no dito Colégio, e Casa pertencente aos ditos Padres, tanto de dinheiro, como de bens móveis, e de raiz rendas ordinárias, espécies, escravos, e gados, pondo tudo em rigoroso sequestro, e igualmente todas as propriedades de Casas, ou armazém, que nesta cidade possuírem, e feito o dito sequestro, averigue vossa mercê quais são os bens pertencentes, a dotação, e fundação deste Colégio, e Casa, com que depois segregará contra a disposição das ordenações, Livro Segundo título 16°, e 18°, declarando os rendimentos, certos, e insertos, de cada um dos bens pertencentes a dita Casa fazendo pi[sic] os mesmos bens e rendimentos, em arrecadação com a maior segurança, e clareza dando-me inteira conta, para eu em tudo cumprir as ordens de Sua Majestade (ANTT, Catál. Desemb. Paço, março 2038, cx. 1978).

O desembargador deveria realizar o inventário e sequestro de “tudo o que pertence ao Colégio, tanto no exame do cartório como de todo o inventário, e da recepção do que nas fazendas se vai metendo em sequestro” (AHU, RJ, avulsos, cx. 61, doc. 5819). O governador ordenou ainda que todos os religiosos deveriam ficar presos e incomunicáveis dentro do colégio e que os bens da ordem estavam, a partir daquele momento, sequestrados em nome do rei. O colégio tornava-se assim, a primeira prisão na qual todos os jesuítas presos na capitania do Rio de Janeiro e os vários chegados da Bahia, Espírito Santo, São Paulo, Santos e Paranaguá ficaram aguardando suas transferências para outros locais².

Depois que teve o colégio sob seu controle, o governador Bobadela ordenou que os demais desembargadores do Rio de Janeiro parassem suas tarefas cotidianas e se apresentassem. Alguns foram escolhidos e enviados para as fazendas, residências ou aldeias administradas pelos jesuítas com a ordem de que, ao chegarem às propriedades, deveriam prender os padres e enviá-los à cidade e sequestrar os bens em nome da coroa, realizando um minucioso inventário de tudo o que encontrassem (AHU, RJ, avulsos, cx. 61, doc. 5819).

Coube ao desembargador Agostinho Capello realizar também o inventário e sequestro da fragata dos padres, que, sem o piloto saber o que estava acontecendo com os religiosos, atracou no porto em dezembro de 1759. A embarcação era conhecida como a “Fragata dos Padres”, mas seu nome real era São José e São Francisco Xavier (ANTT, Catál. Desemb. Paço, março 2038, cx. 1978).³

O sequestro dessa fragata faz parte, portanto, de uma série de atitudes administrativas tomadas pelas autoridades contra os padres da Companhia de Jesus e atendia às ordens reais de D. José I e de seu secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal. José Eduardo Franco identifica o período marcado pela governança pombalina como tendo sido o da criação de um projeto antijesuítico sistemático por meio de uma ampla rede de propaganda contrária aos padres e às suas ideias (Franco, 2006). Analisar o sequestro dessa embarcação permite a compreensão de que não bastavam para os mentores do projeto de aniquilação da ordem prender os padres e confiscar seus bens. Era essencial também tomar conhecimento e impedir as redes de negócios feitas entre os membros da Companhia e a população e os deslocamentos de pessoas livres e escravas, de mercadorias e de dinheiro que ocorriam entre as diferentes partes do império luso em suas embarcações, isentas de qualquer controle nas alfândegas.

² Em 14 de março de 1760, 199 religiosos embarcaram na condição de presos na Nau de Nossa Senhora do Livramento e São José e foram enviados em direção à Europa.

³ As definições de fragata indicam que normalmente elas possuíam três mastros, eram mais rápidas que as naus e não tinham acastelamentos, e sim uma casa do leme. Elas eram consideradas embarcações de guerra devido à rapidez com que se locomoviam e muitas possuíam uma segunda coberta (a primeira era usada para colocarem as armas de defesa e ataque) utilizada para guardar mantimentos, mercadorias e pertences da embarcação (Dellinger, 2010; Sousa, 2001).

As embarcações da Companhia de Jesus

Em 19 de novembro de 1566, o visitador da província, o padre Ignácio de Azevedo, descreveu as dificuldades para percorrer as diferentes regiões onde estavam os religiosos da Companhia de Jesus no litoral da América portuguesa. Para ele era mais fácil ir e voltar a Portugal porque “a Portugal van a todo tempo y por aquí no, sino con motiones y a las vezes faltan embarquationes” (Leite, 1958, p. 366-373). De acordo com Serafim Leite, a Companhia de Jesus, no tempo do padre Nóbrega e de Luís de Grã, portanto, contemporâneos da visita de Ignácio de Azevedo, utilizava as embarcações da armada real para que seus provinciais fizessem suas visitas e para transportarem mercadorias de um colégio para outro. Devido às dificuldades que os religiosos alegaram que tinham para conseguir as embarcações, em 8 de fevereiro de 1575 o rei D. Sebastião, por meio de um alvará, determinou aos governadores que,

Quando o provincial da Companhia que reside nas ditas partes por si ou por seus visitadores houver de visitar a província que é de três em três anos lhe seja dado por cada um dos meus governadores das ditas partes da governança de onde partir embarcação e mantimento necessário para ele e para dois companheiros que consigo levar tudo a custa de minha fazenda... em tal maneira que por falta das ditas cousas não deixe de fazer a dita visitação (Anais da Biblioteca Nacional, 1968, p. 13).

Mas os padres perceberam que, para manter a comunicação entre os colégios de Pernambuco a São Vicente, era necessário ter autonomia marítima, uma vez que as viagens eram feitas preferencialmente por mar, posto que as distâncias e as dificuldades em terra eram, muitas vezes, intransponíveis ou muito difíceis. Assim, conseguiram, já no tempo de Anchieta, permissão para possuir sua própria embarcação, alegando que os padres precisavam se deslocar de um colégio ou de uma região para outra e, mais ainda, que o padre visitador, que percorria toda a Província do Brasil, não poderia ficar à mercê das frotas ou de embarcações particulares⁴. Era necessário que ele tivesse mobilidade e que também os produtos que um colégio enviava para outro pudessem chegar com rapidez e segurança a variados portos (Leite, 1945, p. 91). Para a Companhia de Jesus, possuir suas próprias embarcações significava poder transportar seus religiosos e o padre

visitador de uma região para a outra e também escoar e distribuir seus produtos entre os colégios, residências, aldeamentos e fazendas com total autonomia.

Em meados do século XVII, a Companhia de Jesus já tinha o que Serafim Leite chamou, talvez exagerando bastante, uma “indústria naval”. As pequenas e médias embarcações eram feitas nas fazendas que possuíam madeiras próprias para isso, destacando-se as de Tejupeba, em Sergipe, e a de Camamu, na Bahia (Leite, 1945, p. 91). Entretanto, na fazenda da Papucaia, no Rio de Janeiro, ocorria também a construção de “canoas grandes” por causa das madeiras que existiam em suas terras. Em 1759, ao realizar o inventário dos escravos dessa fazenda, o desembargador Gonçalo José de Brito Barros (Moraes, 1858, p. 458; Amantino e Cardoso, 2013) identificou que seis haviam saído da fazenda na canoa grande em direção à cidade do Rio de Janeiro. Alguns, como Cipriano, marido de Maria de Sousa, levou farinha e deveria retornar com mantimentos para a fazenda. Para os demais, não havia indicação de que levavam algum produto para trocarem ou venderem na cidade, apenas a informação de que estavam na canoa ou a de que foram em busca de mantimentos para a propriedade (ANTT, Catál. Desemb. Paço, maço 2038, cx. 1978).

Além dessas canoas da fazenda, existiam também as que pertenciam ao colégio do Rio de Janeiro e eram usadas para pequenos comércios ou transporte rápido dos religiosos no interior da própria capitania. Ambrósio, escravo da Papucaia, e Joseph, da fazenda de São Cristóvão, estavam nessas barcas quando seus companheiros foram listados em 1759 (ANTT, Catál. Desemb. Paço, maço 2038, cx. 1978).

Os maiores estaleiros da Companhia de Jesus estavam localizados no Rio de Janeiro e em Salvador. Juntos, eles construíam navios da província, destinados ao padre provincial, e navios dos colégios, que eram usados para transporte de mercadorias variadas. Leite (1945, p. 91) afirma que, em 1701, os colégios do Rio e da Bahia chegaram a possuir, cada um, três embarcações menores que faziam a ligação entre os colégios e suas respectivas fazendas e engenhos.

As fragatas da Companhia eram consideradas por eles como cúrias flutuantes e reais porque os colégios do Rio de Janeiro e da Bahia eram de fundação régia. Assim, elas tinham o privilégio de usar flâmula e bandeira com a insígnia da Companhia de Jesus em fundo branco e não a bandeira real portuguesa. Nelas navegavam sempre quatro religiosos: o padre provincial, um outro que fazia o

⁴ O rei havia ordenado que se desse aos padres a quantia de 80 mil réis a cada três anos para cobrir os gastos com as viagens, mas, após uma reclamação do padre visitador Cristóvão de Gouveia em 1583, esse valor passou para 100 mil reis trienais. Ainda assim, os padres resolveram que era melhor construírem suas próprias embarcações com dinheiro da ordem e usar a quantia enviada pelo rei para a manutenção delas (Leite, 1945, p. 61).

secretariado dele, o irmão sócio que era o comandante da embarcação e o irmão despenseiro que cuidava de todas as atividades ligadas à manutenção e alimentação dos embarcados (Leite, 1945, p. 93). Entretanto, em algum momento, os padres começaram a utilizar comandantes leigos para suas embarcações, mesmo quando se tratava de uma fragata destinada ao padre provincial, como a que foi sequestrada em 1759 no porto do Rio de Janeiro.

Em 1747, o abade René Courte de La Blanchardière esteve na cidade do Rio de Janeiro por 15 dias e deixou, entre outros relatos, uma descrição da fragata dos padres. Segundo ele, “um navio de três mastros, ostentando um pavilhão branco com um sol de ouro no centro e com o nome de Jesus pintado” entrou pelo porto da cidade. Informaram a ele que provavelmente o navio pertencia aos padres da Companhia de Jesus, que deveria estar chegando de Santos e estaria “carregado de marmeladas e outros doces para serem convertidos por esses bons padres em ouro e prata”. A embarcação ancorou junto a uma outra da Companhia que também tinha três mastros. O abade ficou surpreso ao saber que tais embarcações “estavam isentas de todos os impostos, direitos de entrada e de visita e, com todo respeito ao símbolo augusto que traziam, ostentavam uma bandeira diferente da do rei de Portugal ou de qualquer outra nação” (Blanchardière, 2000, p. 95). Evidentemente, a informação sobre a possibilidade de transformar as marmeladas e os doces em ouro e prata era exagerada, mas as embarcações de propriedade dos colégios e a destinada ao padre visitador eram mecanismos eficientes para fazer com que itens de sua produção escoassem e chegassem a seus colégios localizados em pontos diferentes da América e mesmo fora dela, gerando evidentemente alguma vantagem econômica para a instituição.

Entretanto, nem tudo eram lucros. Muitas vezes, tais embarcações foram atacadas por piratas ou afundadas nas tentativas de fugas. O visitador geral da Província Alexandre de Gusmão foi um dos que sofreu com os ataques dos piratas. Em março de 1685, depois de deixar as vilas de São Paulo e de Santos, sua embarcação foi atacada. Ele e mais 40 pessoas, entre religiosos e leigos, foram abandonados em uma praia e de lá tiveram que seguir a pé até chegarem ao colégio do Rio. Essas peripécias e os grandes prejuízos causados aos colégios do Rio e da Bahia em função de constantes ataques e roubos às suas embarcações efetuados pelos piratas foram relatados em cartas enviadas aos superiores. Dentre elas, destacam-se as missivas de julho de 1684, de maio de 1685 e a de julho de 1686 (ARSI, Bras. 3 II, p. 202; p. 124; 181).

Não foi apenas o abade Blanchardière que achava estranho a embarcação da Companhia de Jesus não ser vistoriada nem pagar impostos. Em agosto de 1746, o

guarda-mor da alfândega do Rio de Janeiro, José Francisco Ferrão, escreveu uma longa carta ao rei D. João V informando que não conseguia entrar na embarcação dos padres nem cobrar os impostos. A resposta do reitor do colégio, padre Thomas Lynceo, ao rei foi categórica e bastante elucidativa a respeito das condições que esses religiosos tinham na América portuguesa. De acordo com sua defesa, o colégio só possuía a fragata que levava o padre visitador e fazia as mudanças dos religiosos de uma região para outra. As demais eram embarcações pequenas que os colégios usavam para “transportarem lenhas e mantimentos” e nem mesmo tinham coberturas. De acordo com o padre, a elas “ninguém ocorre visitar porque o contrário seria oneroso e impraticável importando mais as tais visitas que a carga que comumente levam ou trazem”. Quanto à fragata, o reitor foi enfático ao afirmar que não havia proibição alguma de que os funcionários da alfândega entrassem, e eles o faziam sempre que a embarcação chegava ou saía do porto. Confirmou que não pagavam os impostos, mas os motivos eram bem diferentes do apresentado pelo guarda-mor. O padre afirmou que não pagavam porque ninguém pedia, “dando-se satisfeitos da caridade religiosa que nela experimentam”. Um outro motivo era que o tempo que levavam para descarregar era muito diminuto porque quase não traziam nada, mesmo quando havia algo de particulares, e, por último, lembrou que os funcionários não pediam o pagamento por saberem do privilégio que os religiosos possuíam de não os pagarem. Provavelmente, o reitor estava se referindo à provisão real de 1573 em que o rei determina que, devido aos inúmeros gastos que os padres tinham nos colégios para manter a conversão dos gentios e com o ensino e a doutrinação, estariam isentos de pagar os direitos na entrada ou saída dos portos de todo o império (Anais da Biblioteca Nacional, 1968, p. 21-25). O padre reafirmou que havia o pagamento de tributos apenas dos produtos trazidos na embarcação por particulares. Continuando com seus argumentos, o reitor do colégio forneceu mais quatro argumentos para justificar o fato de que as suas embarcações não contribuíssem com as despesas no porto:

1. *Por atenderem a exceção religiosa e pela a considerarem um colégio posto no mar.*
2. *Por saberem quanto abominam os monarcas portugueses por impostos ou tributos as religiões.*
3. *Por ficar este imposto mui oneroso a esta fragata por ser uma embarcação que não é de comércio ou mercantil e que anda todo o ano correndo esses portos e se houvesse de pagar os impostos estabelecidos em cada porto bem se ve que seria intolerável.*
4. *Por que ao mesmo tempo que o soberano é servido declarar na sobredita provisão os muitos serviços que em diversos tempos lhe tem feito esta fragata e que a*

dita fragata lhe poupa a sua real fazenda a despesa considerável que por outra provisão sua anterior havia ordenado fazer dando navios e todos os mantimentos necessários para as visitas e mudanças dos religiosos da Companhia a quem poderá apparece demasiado que a queira excetuar de quaisquer impostos e mais sabendo se a magnanimidade real e quanto procura remunerar menores serviços (AHU, RJ, avulsos, cx. 39, doc. 4052).

O reitor lembrava ainda ao rei que no ano de 1722 haviam obrigado os padres a realizar este pagamento, mas que depois o governador, analisando o caso, percebeu que a Companhia não deveria arcar com essa despesa e, assim, o dinheiro voltou aos cofres do colégio. O superior terminou sua carta sugerindo haver algo mais por trás dessa nova investida sobre a embarcação dos religiosos. Reclamou dos contratadores do fumo, do sal e do estanque alegando que eles estavam tentando obrigar os padres a comprar tais produtos deles pagando preços superiores e tentando impedi-los de trazerem os mesmos em suas próprias embarcações (AHU, RJ, avulsos, cx. 39, doc. 4052).

O auto de inventário

O documento intitulado “Translado do auto de inventário que se fez da fragata dos padres da Companhia e mais bens dela pertencentes” é o terceiro documento do conjunto que compõe o inventário do colégio do Rio de Janeiro (ANTT, Catál. Desemb. Paço, maço 2038, cx. 1978). É formado por 30 fólios e foi feito, conforme já visto, sob a responsabilidade do desembargador Agostinho Felix dos Santos Capello. Teve início no dia 22 de dezembro de 1759 e terminou em 4 de fevereiro do ano seguinte.

Embora não conste no inventário, sabe-se, por meio do relato do padre José Caeiro, que estavam na fragata oito sacerdotes, cinco estudantes e três coadjutores (Academia Brasileira de Letras, 1936, p. 197).

Quando as autoridades chegaram à fragata, ameaçaram seu capitão, o leigo João Gonçalves Ferreira, alegando que, se ele não ajudasse com o inventário, seria penalizado e preso. Desta forma, todas as informações sobre o que continha a embarcação foram dadas por ele e foram divididas em blocos. O primeiro deles diz respeito aos bens que pertenciam à fragata (ANTT, Catál. Desemb. Paço, maço 2038, cx. 1978).

O inventário começou pelo altar, e a lista de santos e paramentos indica que havia uma preocupação por parte dos padres em caracterizar e manter a embarcação como

um espaço religioso. A pesquisa de Tempère (2012) demonstra que para os jesuítas qualquer embarcação poderia e deveria ser um espaço divino, permitindo a conversão dos que a ocupavam. Para tais religiosos, a luta era constante entre Deus e o Diabo, mas, através das orações e do trabalho de conversão, os padres poderiam fazer o bem vencer e transformar os marinheiros em homens pacíficos e cristãos. Acreditavam que as tormentas ou a falta de ventos que acometiam as embarcações também poderiam ser obras do demônio, que tentava de tudo para obstaculizar os bons intentos, mas as intercessões dos religiosos e suas orações colocariam o navio em seu rumo (Tempère, 2012). Um sério problema era a tripulação. A imagem dos marinheiros como homens perigosos e desordeiros era constante no que Rodrigues chama de “cultura marítima”. Para a sociedade, eram homens sem regras, sempre dispostos a desencadear problemas onde paravam ou mesmo nas embarcações (Rodrigues, 2005, p. 197). Essa situação deveria ser um problema para os padres, pois suas fragatas eram espaços sagrados, já que haviam sido pensadas e feitas para proporcionar facilidades na conversão e no controle das populações. Logo, seus tripulantes precisavam dar o exemplo. Se isso acontecia ou não, dificilmente saberemos. De qualquer forma, o espaço da fragata sequestrada estava marcado com os símbolos da cristandade e os seguintes objetos litúrgicos foram encontrados na embarcação como se pode verificar no Quadro 1.

Com exceção da imagem de São José e dos quadros dos demais santos, os objetos listados ficavam guardados em uma caixa de madeira branca fechada por chave dentro do quarto do padre provincial.

Após essa descrição, os inventariantes passaram a tratar sobre a embarcação. Era uma fragata com 110 palmos de quilha e 37 palmos de boca e possuía três mastros. Praticamente toda a madeira usada em sua construção foi denominada de “madeira do Brasil”⁵. Faziam parte ainda da embarcação uma lancha usada com quatro remos e uma canoa velha. Além disso, havia também os apetrechos necessários ao funcionamento dela: cordas, baldes, caldeirões para cozinhar breu, ampulhetas, sinos, velas, remos, caixas de madeira para armazenar alimento, barril com pólvora e alcatrão e utensílios de cozinha.

O último item dessa parte do inventário diz respeito aos seus 12 escravos, conforme pode ser visto no Quadro 2. Eram homens com idades entre 18 e 40 anos, com exceção de João de Sousa, que foi identificado como preto muito velho.

Por essa listagem pode-se observar o que já foi encontrado em praticamente todas as fazendas e engenhos

⁵ Ainda no século XIX, ter um navio construído com madeiras do Brasil significava ter assegurado seu valor na hora da venda ou do acesso ao seguro devido à qualidade e resistência das mesmas. Cf. Rodrigues, 2005, p. 139.

Quadro 1. Objetos litúrgicos encontrados na fragata dos padres, Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 1759.

Chart 1. Liturgical objects found on the frigate of the priests, Rio de Janeiro, December 22, 1759.

1	Crucifixo pequeno com cruz de pau preto
1	Cruz pequena com 14 relíquias e cristais
1	Crucifixo pequeno de bronze com cruz de jacarandá e guarnições de bronze
1	Cálice de prata pequeno com patena de prata
1	Vaso de prata para dar comunhão
1	Casula de damasco branco com suas guarnições, estola e manípulo
1	Alva de pano de linho
2	Estolas brancas de tela de ouro
1	Bolsa de corporais e patenas
1	Véu de seda branco
3	Corporais com renda
1	Frontal de seda branca
1	Pano de estante branco
1	Dossel listrado
4	Toalhas de linho
2	Toalhas de altar de linho
1	Toalha de linho
1	Hábito de pano de linho
2	Sanefas de chita
1	Vidro pequeno com óleo dos enfermos
1	Vaso de estanho
1	Missal de Antuérpia
1	Pedra de ara
1	Caixa de hóstias
2	Lanternas de flandres
1	Caldeirinha de água benta
1	Galheta de vidro com prato de barro branco e coberta de linho
1	Garrafa para vinho
1	Quartinho de vidro para água
1	Imagem de São José e o menino Jesus com resplendor de prata
1	Quadro de Nossa Senhora
1	Quadro do venerável padre José de Anchieta
1	Painel de Sant'Anna
1	Painel de Santo Ignácio pequeno

Fonte: ANTT - Catál. Desemb. Paço, maço 2038, cx. 1978.

Quadro 2. Escravos da fragata dos padres, Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 1759.

Chart 2. Slaves on the frigate of the priests, Rio de Janeiro, December 22, 1759.

Nomes	Características	Idades
André Pereira	Preto bem feito de pé e perna	30 anos mais ou menos
Feliz Pereira	Preto bem feito	25
Antonio Pereira	Preto bem feito	25
Salvador da Mata	Preto bem feito	30
João de Sousa	Preto muito velho e casado no Engenho Velho	-
José de Mendonça	Preto	Mais de 40
Antonio Vieira	Preto bem feito de pé e perna	25
Gaspar Honorato	Preto bem feito	18
Garcia de Siqueira	Preto bem feito	25
Simão Marques	Preto bem feito	30
Arcângelo Cordeiro	Cabra	25
Ventura Pereira	Preto bem feito	40

Fonte: ANTT - Catál. Desemb. Paço, maço 2038, cx. 1978.

dos jesuítas na capitania do Rio de Janeiro: seus escravos possuíam sobrenomes, signos de diferenciação e de pertencimento a uma família específica (Engemann, 2008, p. 132). Com exceção do escravo João de Sousa, para quem não há nenhuma indicação de idade, pode-se calcular que a média etária entre os escravos que navegavam na fragata era de pouco mais de 28 anos. Jaime Rodrigues (2005, p. 189, 192), analisando a tripulação dos navios negreiros, identificou que a média de idade dos escravos trabalhadores nestas embarcações era de 25 anos, um pouco abaixo da encontrada na fragata dos padres. Apontou também para a presença, ainda que em números menores, de homens livres mais velhos na tripulação, conhecedores e experientes no trato com o mar. Eram eles que “cumpriam o papel de transmissores da tradição cultural marítima” (Rodrigues, 2005, p. 189; 192).

Como o inventário da fragata não traz a informação sobre a idade dos marinheiros livres, não há como identificar se eram homens mais experientes do que os escravos. Logo, não é possível saber com certeza quem eram os detentores desse conhecimento “cultural marítimo” na fragata dos padres: os livres ou os escravos mais velhos ou, ainda, se eram os próprios padres navegadores.

Cruzando as informações do inventário da fragata com o realizado no Engenho Velho, descobre-se que em uma embarcação foi preso o escravo Ignácio, natural deste engenho e que estava prestando serviços para o padre visitador da ordem. Como esse escravo não foi listado no inventário da fragata (ANTT, Catál. Desemb. Paço, maço 2038, cx. 1978), pode-se imaginar que ele estaria em uma outra fragata dos padres em algum ponto do litoral.

Assim terminava a primeira parte do inventário, e as autoridades entregaram a responsabilidade sobre tudo o que havia sido listado ao capitão José Francisco Lessa, morador da cidade do Rio de Janeiro.

A segunda parte do documento refere-se aos bens que estavam na fragata e que pertenciam aos padres da Companhia ou a pessoas de fora. Nesse item as autoridades listaram uma grande variedade de carregamentos. Encontraram 80 mil réis divididos em três embrulhos que pertenciam ao colégio da Bahia e foram enviados (provavelmente para o colégio do Rio de Janeiro) para se comprar algodão para eles. O Seminário de Belém mandou 60 mil réis com o mesmo objetivo. Já o padre Atanásio Gomes remeteu 4 mil réis para o padre João de Moraes para que ele comprasse dois barris de mangabas e cocos da Bahia. Outros 2 mil réis não se sabiam a quem pertenciam, assim como 310 réis em cobre. A fragata trazia, portanto, em dinheiro, o montante de 146 mil réis e 310 réis em cobre.

Dois cálices lavrados e dourados, sendo um com copo de prata, foram localizados. O primeiro pertencia ao colégio de Santos e o segundo às religiosas do convento da

Ajuda, situado na cidade do Rio de Janeiro. Encontraram também Bartolomeu Lopes, escravo que era do colégio da Bahia e foi remetido para ser vendido no Rio de Janeiro. Novamente utilizando o inventário realizado no Engenho Velho, identifica-se que Bartolomeu havia sido escravo de Domingos Afonso, nos sertões do Piauí, e depois foi parar em terras do colégio jesuítico da Bahia. Por algum motivo, os padres de lá o enviaram para o Rio de Janeiro para ser vendido (ANTT, Catál. Desemb. Paço, maço 2038, cx. 1978). Normalmente, esse tipo de castigo, considerado pelos padres e, provavelmente, pelos escravos como o de maior impacto em suas vidas, era aplicado quando havia uma grande resistência, fugas ou tentativas de assassinato por parte do cativo. Ao ser enviado para longe, ficava privado da presença da família e dos amigos e deixava de ser um mau exemplo para os demais.

Dentre as mercadorias encontraram-se rolos de fumo, um barril de pregos, remédios para a botica, livros variados para diferentes padres versando sobre religião e navegação, doces, biscoitos, ferramentas, um caixote com raízes, mil cocos de comer, piaçava, barril de azeite de carrapato, mó de ferreiro, bandejas de pratos, 17 canastras de roupas e trastes de uso dos padres, louças da Índia e de estanho e um “caixão pequeno com suas gavetas em que vem a botica da fragata” (ANTT, Catál. Desemb. Paço, maço 2038, cx. 1978).

Além dos livros que foram remetidos especificamente para alguns religiosos, havia também outros que estavam dentro das canastras dos padres. Eram diversos livros de caráter religioso, destacando-se dentre eles o “Exercício da Boa Morte”, “História Mariana”, “Caderno dos santos novos”, “El Peregrino Atlante” e “Meditações para todos os dias” (ANTT, Catál. Desemb. Paço, maço 2038, cx. 1978).

A terceira parte do inventário diz respeito às cargas que pertenciam ao capitão, conforme pode ser visualizado no Quadro 3. Trata-se de um item importante se levarmos em conta que os capitães, assim como os marinheiros, podiam embarcar produtos de terceiros e o valor do frete era revertido para eles. Também havia a possibilidade dessas mercadorias serem dos próprios e a venda em outros portos ser mais uma fonte de renda. Contudo, diferentemente do que acontecia com os produtos embarcados e que pertenciam aos colégios, essas mercadorias deviam pagar as taxas nos portos.

Os próximos itens a serem listados foram os bens que pertenciam aos marinheiros ou a outras pessoas (Quadro 4). Novamente, está declarado em cada item a quem pertencia a mercadoria. Se era de algum marinheiro, não pagava frete, mas se era de uma pessoa de fora, teoricamente ela deveria arcar com esses custos. Entretanto, havia exceções: as mercadorias que deveriam ser entregues

Quadro 3. Bens pertencentes ao capitão da fragata, Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 1759.

Chart 3. Property belonging to the captain of the frigate, Rio de Janeiro, December 22, 1759.

Uma caixa grande encourada
Cinco mil cocos de comer
Três amarras novas de piaçava de 18 polegadas
Três ditas de 14 polegadas
Três canastras de fazenda da Índia
Trinta dúzias de pratos da Índia
Dezoito dúzias de tigelas
Quatro barris de alcatrão
Um caixote de chá com onze libras
Um facho de açúcar de dez arrobas

Fonte: ANTT - Catál. Desemb. Paço, maio 2038, cx. 1978.

a algum religioso ou a determinadas pessoas que, por algum motivo que não fica claro na fonte, estavam isentas. Alguns casos ilustram essas situações. O primeiro: “Uma caixa pertencente a Madre Francisca Custódia, uma das fundadoras do Convento da Ajuda desta cidade, com três hábitos e umas toalhas, sem frete”⁶. O segundo exemplo: “Um caixote que carregou Luiz da Silva Pinto a entregar a Manoel Rodrigues Ferreira, morador nesta cidade, em que vinha um presépio de figuras de barro, sem frete”. Poderia ser que essa isenção do pagamento do frete esteja relacionada ao tipo de mercadoria que estava sendo transportada – no caso um presépio, objeto de caráter religioso. O mesmo aconteceu com Antonio Valente Xavier, que trazia um oratório grande de jacarandá. Entretanto, Manoel dos Santos Pinto também teve a isenção

Quadro 4. Carregamentos que pertenciam aos marinheiros da fragata ou a terceiros, Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 1759.

Chart 4. Shipments that belonged to the sailors of the frigate or to third parties, Rio de Janeiro, December 22, 1759.

Mercadorias	Pertenciam a	Foram carregadas por	Deviam de frete
2 barris de alcatrão	Filipe Gonçalves	Manoel Francisco Teixeira	1.000 réis por cada barril
4 barricas e 9 barris de farinha	André Lopes, marinheiro	-	Sem frete
7 canastras e 1 caixa de fazenda	André Lopes, marinheiro	-	Sem frete
3 caixotes de aço	Manoel Gonçalves dos Santos	-	1.280 réis
1 caixa de louça da Índia e 1 cunhete	José da Cunha, marinheiro	-	Sem frete
1 caixa com 3 hábitos e umas toalhas	Madre Francisca Custódia (Convento da Ajuda)	-	Sem frete
1 caixote com presépio de figuras de barro	Manoel Rodrigues Ferreira	Luís da Silva Pinto	Sem frete
1 caixote de fazenda da Índia	Manoel dos Santos Pinto	-	Sem frete
3 canastras de fazenda da Índia	Manoel de Torres, marinheiro	-	Sem frete
5 canastras (2 com fazendas da Índia, 2 com novelos de algodão e 1 com colheres de ponta de boi)	Manoel Pereira Bahia, marinheiro	-	Sem frete
4 canastras de várias qualidades de fazendas	Manoel dos Santos, marinheiro	-	Sem frete
1 canastra com peças de Bretanha, cambraia, linho e outras fazendas	Não se achou o dono	-	-
1 oratório grande de jacarandá	Antonio Valente Xavier (sob fiança)	-	Sem frete
7.500 coxos de comer	Os marinheiros da fragata	-	Sem frete
6 barcos de louça vidrada	Os marinheiros da fragata	-	Sem frete
40 roletes de fumo	Os marinheiros da fragata	-	Sem frete
1 caixote com aparelho de chá, 12 xícaras e pires	Escrivão da câmara eclesiástica de Vila Rica	-	-
1 hábito de terceiro do Carmo de “estamenta” parda	Ignacio Ferreira, morador da Borda do Campo	-	-
Agnus Dei em sua lâmina de guarnição em vidro	Madre Perpétua Maria Sant’Anna, religiosa do Convento da Ajuda	-	-

Fonte: ANTT - Catál. Desemb. Paço, maio 2038, cx. 1978.

⁶ Apesar desse convento ser da ordem das concepcionistas, que era um ramo feminino dos franciscanos, parece que houve uma estreita ligação entre elas e os jesuítas do Rio de Janeiro. Desde o século XVII se tentava fundar na cidade um recolhimento para mulheres ligado à ermida de Nossa Senhora da Ajuda, mas apenas em 1704 é que a Câmara, o bispo, o governador e o padre jesuíta Baltasar Duarte solicitaram permissão ao rei e a obtiveram no ano seguinte. Cf. Martins, 2011.

do pagamento do frete e seu produto não tinha nenhum apelo religioso. Tratava-se de um caixote com fazenda da Índia. Portanto, deveria haver outros tipos de acordos entre os que queriam enviar produtos e a Companhia de Jesus, ou mesmo entre eles e o comandante da embarcação. O quadro abaixo sintetiza os carregamentos que pertenciam aos marinheiros ou a terceiros.

Depois desse item, o inventariante listou os livros de controle e registros da fragata e alguns outros achados na cabine, destacando-se os catálogos trienais dos anos de 1755 e 1758 e os regimentos para os oficiais da fragata, capitão, piloto e despenseiros feitos pelo padre provincial Manoel de Siqueira em 1759.

Por último, listaram-se os nomes de todos os marinheiros e passageiros que estavam a bordo. Eram 13 marinheiros, sendo um francês e um outro flamengo. Os passageiros eram em número de três: o padre Manoel Teixeira, homem pobre e cego e Manoel Teixeira de Chaves, também pobre. Ambos não pagaram passagens ou fretes. Apenas o último, o oficial Teodoro Manoel da Silva, deveria pagar 6.400 réis.

No dia 4 de fevereiro de 1760, as autoridades entregaram tudo o que havia sido sequestrado à provedoria da fazenda real. A primeira ordem recebida do governador era a de que os escravos da fragata deveriam ser encaminhados para a fazenda de São Cristóvão, mas ele mudou de ideia e ordenou que ficassem junto à fragata e fossem avaliados também. A fragata (casa-forte e seu casco e mais os mastros e a lancha) foi avaliada em 6 contos e 400 mil réis, e seu massame em 1 conto e 600, totalizando o valor de 8 contos de réis. Sobre a avaliação dos escravos não há nada no documento.

Apesar de ter sido avaliada, a fragata não foi leiloadada ou vendida. Do porto do Rio de Janeiro, já com a bandeira de Portugal, seguiu para Pernambuco para recolher os jesuítas expulsos de lá e os levou presos para Lisboa (Academia Brasileira de Letras, 1936, p. 197).

Em fevereiro de 1761, o conde de Bobadela informava a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, secretário de estado interino da Marinha e Ultramar, que havia vendido na praça do Rio de Janeiro os produtos confiscados na fragata dos padres (AHU, RJ, Avulsos, cx. 61, doc. 5819).

Concluindo

Esta documentação permite acompanhar o que aconteceu com os bens que pertenciam aos jesuítas na capitania do Rio de Janeiro e que não estavam no colégio nem nas fazendas ou engenhos. Ela permite ainda obter um certo conhecimento acerca do movimento marítimo de produtos, de dinheiro e de gentes que acontecia quase que diariamente em diferentes portos da América portu-

guesa. Porém, a movimentação não se restringia ao litoral. Algumas mercadorias trazidas na fragata pertenciam a pessoas que viviam em Minas Gerais, demonstrando que haveria ainda um outro percurso a ser percorrido até que o produto chegasse às mãos de seus donos e que as redes de ligações entre os padres não ficavam restritas às regiões onde eles tinham seus colégios. Além disso, o fato dessas mercadorias terem como ponto final a capitania de Minas Gerais, área proibida aos religiosos regulares, demonstra que, apesar da proibição, havia contatos entre essa população e eles.

Na realidade, pode-se encarar o conteúdo dessa documentação como um dos muitos exemplos do processo dinâmico de movimento econômico, social e cultural que havia entre as diferentes partes do mundo e, principalmente, no caso analisado, no império português. A Companhia de Jesus, por suas características supranacionais, permite conhecer em maiores detalhes parte desse movimento. Durante sua existência, manteve seus religiosos catequizando em praticamente todo o mundo conhecido e controlado por reis católicos, desenvolvendo o que Gruzinski denominou de uma “rede internacional” (Gruzinski, 2001, p. 180), e, com isso, fez com que seus religiosos, mercadorias e ideias circulassem de um lado para outro. As embarcações, suas ou não, eram peças essenciais nesse processo e tornaram-se, muitas vezes, um espaço de ligação entre variadas regiões, seus povos e mercadorias, tudo com o privilégio de serem isentas de fiscalização e de cobranças de taxas nos portos. Esses e outros privilégios lhes valeram muitos questionamentos tanto por parte de algumas autoridades quanto pela população que se sentia prejudicada em seus negócios.

O rol dos produtos embarcados na fragata sequestrada em 1759 demonstra uma complexa rede comercial envolvendo os colégios e outras regiões do império português. A presença marcante de louças e tecidos da Índia atesta essa movimentação e nos faz pensar que tais produtos eram destinados em parte aos colégios, mas eram vendidos também à população em regiões variadas do império, demonstrando não apenas uma circularidade de mercadorias, mas também da ideia de que interessava, pelo menos a uma parcela desta população, consumir produtos de luxo que a distinguiriam dos demais. Como bem apontou Russel-Wood (2014, p. 186-187), os interesses e a circulação de mercadorias envolvendo a Companhia de Jesus eram muito maiores do que os limites do Oceano Atlântico.

A própria existência da fragata e de outras embarcações pertencentes aos jesuítas e que portavam a bandeira de sua ordem e não a do reino português deixa entrever o grau de autonomia e de poder que possuíam, pelo menos até 1759. Todas as suas estruturas produtivas e fontes de

renda geravam um significativo poder político e econômico que sempre foi questionado pela população colonial, mas à medida que avançava o século XVIII e a crise se abatia sobre a sociedade portuguesa e sobre seu império, os rumos políticos mudaram e a Companhia de Jesus foi uma das instituições que mais sofreu com a guinada política efetuada por D. José I e seu poderoso secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Melo. Acusada de ter abandonado sua essência evangelizadora para se dedicar à política e, pior ainda, ao comércio, a ordem passou por sucessivos desgastes a partir do início da segunda metade do século XVII, culminando em 1759 com a determinação de sua expulsão de todo o império português.

Referências

- ACADEMIA BRASILEIRA DE LETRAS. 1936. *Primeira publicação após 160 anos do manuscrito inédito de José Caeiro sobre os jesuítas do Brasil e da Índia na perseguição do Marquês de Pombal (século XVIII)*. Bahia, Escola Typografica Salesiana, 625 p.
- ALDEN, D. 1970. Aspectos econômicos da expulsão dos jesuítas do Brasil: notícia preliminar. In: *Conflito e continuidade na sociedade brasileira*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, p. 31-78.
- ALDEN, D. 1996. *The Making of an Enterprise: The Society of Jesus in Portugal, Its Empire and Beyond 1540-1750*. Palo Alto, Stanford University Press, 707 p.
- AMANTINO, M. 2009. A expulsão dos jesuítas da Capitania do Rio de Janeiro e o confisco de seus bens. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 170(443):169-191.
- AMANTINO, M.; CARDOSO, V. 2013. A Fazenda jesuítica da Papucaia, Rio de Janeiro, século XVIII. *Revista IHS - Antigos Jesuítas em Iberoamerica*, 1(1):44-66.
- ASSUNÇÃO, P. 2004. *Negócios jesuítas: o cotidiano da administração dos bens divinos*. São Paulo, Edusp, 506 p.
- BLANCHARDIÈRE, R. 2000. Nouveau Voyage fait au Perou. In: J. FRANÇA (org.), *Visões do Rio de Janeiro colonial, 1531-1800*. Rio de Janeiro, José Olympio, p. 90-96.
- CARVALHO, M.P. 2015. A expulsão dos jesuítas da América colonial ibérica: um estudo comparado do Colégio de Córdoba e do Rio de Janeiro. *História Unisinos*, 19(1):59-69. <https://doi.org/10.4013/htu.2015.191.06>
- DELLINGER, D. 2010. *Um século de guerra no mar*. Lisboa, Ed. Náutica Nacional, 243 p.
- ENGEMANN, C. 2008. *De laço e de nós*. Rio de Janeiro, Apicuri, 199 p.
- FRANCO, J.E. 2006. *O mito dos jesuítas: em Portugal, no Brasil e no Oriente, séculos XVI a XX*. Lisboa, Gradiva, 627 p.
- GRUZINSKI, S. 2001. Os mundos misturados da monarquia católica e outras *connected histories*. *Topoi*, Rio de Janeiro, p. 175-195.
- LEITE, S. 1945. *História da Companhia de Jesus no Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, tomo III, 487 p.; tomo I, 452 p.
- MARTINS, W.S. 2011. Devoção, status e busca de autonomia: o convento de Nossa Senhora da Conceição da Ajuda no Rio de Janeiro (c. 1750). *Clio – Revista de Pesquisa Histórica*, 29(2):1-20.
- MORAES, A.J.M. 1858. *Corographia historica, chronographica, genealogica, nobiliária e política do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, Typ. Americana, 160 p. (Documentos sobre a expulsão dos jesuítas do Rio de Janeiro e de outros lugares.).
- RODRIGUES, J. 2005. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo, Companhia das Letras, 420 p.
- RUSSELL-WOOD, J. 2014. Uma presença asiática no negócio de transporte de metais preciosos, 1710-1750. In: J. RUSSELL-WOOD, *Histórias do Atlântico português*. São Paulo, Unesp, p. 186-187.
- SOUSA, J.C.C. 2001. *Uma história das fragatas*. Rio de Janeiro, Clube Naval Editora, 85 p.
- TEMPÈRE, D. 2012. Perception, écriture et domination de l'espace maritime à travers des récits de missionnaires jésuites au XVIIe siècle. *e-Spania*. Disponível em: <https://e-spania.revues.org/21972>. Acesso em: 12-11-2017.

Fontes primárias

- ANAIAS DA BIBLIOTECA NACIONAL (BN-RJ). 1968. Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional, vol. 82.
- ARCHIVO SOCIETAS IESUS (ARSI). Bras. 3-II.
- ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU). RJ, avulsos, cx. 57, doc. 5575.
- ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU). RJ, avulsos, cx. 39, doc. 4052.
- ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU). RJ, avulsos, cx. 61, doc. 5819.
- ARQUIVO NACIONAL TORRE DO TOMBO (ANTT). Catálogo Desembargo do Paço, Repartição da Corte, Estremadura e Ilhas. 1759-1760, maço 2038, cx. 1978.
- IUS LUSITANIAE. Lei de 3 de setembro de 1759. Disponível em: www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt. Acesso em: 12/05/2017.
- LEITE, S. 1958. *Monumenta Brasiliae, 1563-1568*. Roma, Monumenta Historica Societatis Iesu, tomo IV, p. 366-373.

Submetido: 07/07/2017

Aceito: 11/03/2018