



Estudos Ibero-Americanos

ISSN: 0101-4064

ISSN: 1980-864X

Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul

Rodrigues, Jaime

Aspectos da religiosidade popular na cultura marítima no Atlântico, séculos XVI ao XIX

Estudos Ibero-Americanos, vol. 45, núm. 2, 2019, Maio-Agosto, pp. 134-148

Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul

DOI: 10.15448/1980-864X.2019.2.31534

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=134660573012>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais informações do artigo
- Site da revista em redalyc.org

UABM  
redalyc.org

Sistema de Informação Científica Redalyc

Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal

Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa  
acesso aberto



## Aspectos da religiosidade popular na cultura marítima no Atlântico, séculos XVI ao XIX

*Aspects of popular religiosity in maritime culture in the Atlantic, 16<sup>th</sup> to 19<sup>th</sup> centuries*  
*Aspectos de la religiosidad popular en la cultura marítima en el Atlántico, siglos XVI al XIX*

Jaime Rodrigues

Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP), São Paulo, SP, Brasil.

### Resumo

O mundo do trabalho marítimo entre os séculos XVI e XIX foi marcado pela circulação espacial de grande número de pessoas. O longo afastamento da comunidade de origem e das instituições ali existentes teve implicações na construção de uma cultura marítima no Atlântico. Aqui serão analisados aspectos relacionados à religiosidade expressada a bordo e no âmbito das viagens de longo curso, onde destacaremos aspectos como, as cerimônias a bordo, a questão da devoção mariana e aos santos católicos e, um breve estudo de desvios e heterodoxias de marinheiros processados pelo Santo Ofício português.

**Palavras-chave:** História marítima. História atlântica. Cultura marítima.

### Abstract

The world of maritime work between the 16<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> centuries was marked by the spatial circulation of large numbers of men. The long absence of the institutions and the community of origin there was consequences to the construction of the maritime culture in the Atlantic. It will be analyzed here in the aspects related to religiosity. I'll highlight aspect such as onboard ceremonies, the question of Maria's devotion and Catholic saints and a brief study of deviations and heterodoxies of sailors processed by the Portuguese Inquisition.

**Keywords:** Maritime history. Atlantic history. Maritime culture.

### Resumen

El mundo del trabajo marítimo entre los siglos XVI y XIX fue marcado por la circulación espacial de gran número de personas. El largo alejamiento de la comunidad de origen y de las instituciones allí existentes tuvo implicaciones en la construcción de una cultura marítima en el Atlántico, y aquí se analizarán aspectos relacionados con la religiosidad expresada a bordo y en el marco de los viajes de largo recorrido. Se pondrá de relieve aspectos tales como ceremonias de bordo, el tema de la devoción mariana y santos católicos y un breve estudio de las desviaciones y heterodoxias de los marinos procesados por la Inquisición portuguesa.

**Palabras clave:** Historia marítima. Historia atlántica. Cultura marítima.



## Missas, sacramentos e sepultamentos nos navios

As práticas religiosas a bordo dos navios protestantes entre os séculos XVI e XIX podiam variar bastante. Via de regra, quanto maiores as embarcações, maior a probabilidade de ocorrer um serviço religioso formal, como na *Royal Navy*, obrigada por lei a embarcar capelães. Nos navios mercantes britânicos, o serviço religioso se fazia por insistência do capitão e era conduzido por ele, por um oficial ou membro da tripulação, enquanto algumas embarcações contavam com serviços religiosos ocasionais (REDIKER, 1989, p. 171). As Coroas católicas obrigavam o embarque de sacerdotes em navios militares e mercantes: a espanhola, estabelecendo inclusive uma jurisdição para a Marinha, independente dos bispos; a portuguesa, impondo o embarque de capelães até as primeiras décadas do século XIX. Esperava-se que o capelão atuasse como agente disciplinador das equipagens. Nas *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* espanholas, de 1793, previa-se agrilhoar e manter a pão e água quem faltasse à missa sem justificativa (MUÑOZ, 2004, p. 137-138, 181-183), o que evidencia o empenho disciplinar dos oficiais. Na Armada portuguesa, a missa a bordo era prática antiga e foi mantida no conjunto de regras editadas em 1796: no *Regimento Provisional da Armada*, o capítulo sobre polícia e disciplina trazia um artigo sobre o tema, deixando claro que a missa cumpria um papel que extrapolava a devoção de marinheiros e oficiais, inserindo-se no controle disciplinar:

Art. 5. Em todos os domingos e dias santos se dirão duas missas, e em todos os dias antes de anoitecer assistirá toda a guarnição a ladainha rezada e mais orações (...): as sentinelas terão o cuidado de não consentir a pessoa alguma os chapéus na cabeça durante aqueles atos (REGIMENTO, 1825, p. 2)<sup>1</sup>.

Desde o início da expansão marítima, com a ampliação no tempo das viagens e, portanto, do afastamento dos homens em relação à terra firme, a realização de missas a bordo tornou-se um problema canônico. As escalas eram distantes umas das outras, e sempre que possível se fazia o serviço nessas paradas, como ocorreu desde a primeira viagem portuguesa

à Índia<sup>2</sup>. Ao mesmo tempo em que não se devia deixar as tripulações sem serviço religioso por tanto tempo, também era inviável fazer a consagração no balanço das ondas, razão pela qual não se celebravam missas a bordo dos navios espanhóis até o século XVII, para evitar que o cálice entornasse e o vinho fosse derramado<sup>3</sup>. A alternativa era a missa seca ou náutica, onde os passos do rito eram seguidos, exceto a consagração e a comunhão.

A frequência das missas simplificadas a bordo tornou-se alvo de críticas, na medida em que muitos capelães repetiam as cerimônias inúmeras vezes, interessados na remuneração extra que recebiam a cada celebração (MUÑOZ, 2004, p. 147, 167-168.). Na *História Trágico-Marítima*, coletânea de relatos de naufrágios editadas no século XVIII a partir da compilação de textos que originalmente circularam e foram publicados nos séculos XVI e XVII, encontram-se diversos registros de missas a bordo, o mais revelador deles no relato da nau *Santiago*, com destino à Índia em 1585. Um grupo de jesuítas liderado por Tomás Pinto, inquisidor do tribunal de Goa, se revezava em missas aos sábados, domingos e dias santos, “e foi sempre tão contínua e solenizada nas festas, que diziam os marinheiros de quinze e vinte anos desta Carreira que nunca viram em nau haver tantos e tão solenes Ofícios Divinos como naquela se faziam” (PERES, 1942, p. 59-60), algumas vezes enfrentando o balanço do mar ao ponto de dois homens segurarem o padre no altar durante seu ofício, para impedir que ele caísse, por enjoo ou pelo movimento das ondas.

As leis canônicas e marítimas obrigavam os homens do mar a cumprir deveres que incluíam nomeadamente a assistência às missas. Porém, havia situações incontornáveis, nas quais era inviável cumprir os deveres, bem como havia momentos de dúvidas. A história do marinheiro Gonçalo Garcia indica isso. Nascido na Paraíba por volta de 1760, ele tinha por volta de 40 anos quando se apresentou à mesa inquisitorial em Lisboa para confessar culpas que o atormentavam: havia cerca de doze anos, alistara-se na Marinha britânica para ganhar a vida e, navegando

<sup>2</sup> “E ao domingo dissemos nossa missa na ilha [de São Jorge] (...), e depois de dita missa nos viemos para as naus e logo nos fizemos à vela e começamos de seguir nossa via (...)”. MARQUES, José (intr.). *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia*. Porto: Faculdade de Letras, 1999. p. 53.

<sup>3</sup> “Nas galeras da França se celebrava a missa, mas não quando navegavam e (...) na Espanha ‘é necessário que as galeras estejam próximas à terra para que a tripulação ouça missa ordinária, pois então se monta um altar na praia”. MUÑOZ, *La vida religiosa de los mareantes*, op. cit., p. 146.

<sup>1</sup> A primeira edição do *Regimento Provisional da Armada* foi publicada em Lisboa em 1796.

pelo mundo, cometera os pecados que enumerou: “comera carne nos dias proibidos pela Igreja, não se confessava no mesmo tempo e apenas ouvira missa algumas vezes” quando os navios tripulados por ele faziam escala em porto católico. Gonçalo abandonara os sacramentos, o que poderia ser explicado porque ele aderiu a uma marinha estrangeira e protestante. O inquisidor não notou ou não deu importância a essa adesão, um crime previsto também nas *Ordenações Filipinas*, sob pena de perder todos os seus bens e cumprir cinco anos de degredo no Brasil (CODIGO PHILIPPINO, 1870, p. 1247). Ocorre que o marinheiro fez mais do que abandonar a religião católica e a Marinha lusa: cometera também “inumeráveis atos sodomíticos completos com pessoas do mesmo sexo no vaso preposto e até intentara algumas vezes (...) com diversos animais”. Ele não se lembrava dos nomes dos inúmeros parceiros nem dos lugares onde se saciara pelo mundo afora, mas se defendeu afirmando ter se confessado assim que pode e “sempre conservou firme no seu coração a religião católica”<sup>4</sup>.

A confissão era um imperativo para os católicos. Mas, como os outros sacramentos, esse também podia ser questionado, como fez o marinheiro João Pacheco quando afirmou que nem a confissão nem a restrição ao consumo de carne nos dias de preceito eram necessárias<sup>5</sup>. A maioria dos homens seguia a norma da confissão, que podia ocorrer em terra, antes da partida e junto com outros sacramentos, sobretudo quando não se levava capelão a bordo e se ia para fora da cristandade (PERRONE-MOISÉS, 1996, p. 18). Para além do que determinavam as leis que desde muito cedo instituíram a obrigatoriedade da presença dos capelães a bordo, as situações de perigo, como o naufrágio iminente, permitiam até mesmo que a confissão fosse feita diante de um “ministro cismático, herege ou condenado, e até a alguém não sacerdote” (AZEVEDO, 2000, p. 446). Mesmo doentes, os capelães viam-se compelidos a ouvir as confissões em meio às epidemias que grassavam a bordo, como o padre Gaspar Afonso, em 1596, a bordo da nau São Francisco, a quem os marinheiros iam se confessar arrastando-se até a porta de seu camarote, com o padre repousando sobre o leito (PERES, 1942, p. 43). Pregadores protestantes cumpriam papel semelhante na hora da morte, como narrou Walter Colton, capelão da marinha de guerra

dos Estados Unidos na década de 1830, que tomou a confissão de um marinheiro agonizante em Lima, no Peru, em 10 de maio de 1845: “Ele fez uma confissão livre e sincera dos erros de sua vida, e me pediu para rezar que talvez ele fosse perdoado. Eu tentei guiar os pensamentos dele para a travessia e para a fonte do sangue de Cristo” (COLTON, 1860, p. 300).

Morrer no mar não era uma situação excepcional para quem vivia embarcado por longos períodos. Mas os sacramentos e rituais relativos à morte e feitos em terra nem sempre podiam ser cumpridos à risca em alto mar. Ali, o funeral era muito mais simples do que os sepultamentos terrestres. A cerimônia ocorria imediatamente após a morte, porque aos marinheiros incomodava carregar homens mortos no navio e os corpos não podiam ser preservados. Nos navios ingleses e franceses, o ritual incluía preces e tiros de canhões em honra do morto, enquanto os portugueses tocavam um apito para que os demais fizessem suas orações pela alma do falecido (HUTTER, 2005, p. 200). Ao menos algumas partes do ritual organizavam-se de acordo com a distinção de classe, sendo as cerimônias para os capitães e oficiais mais elaboradas que a dos marinheiros comuns, reforçando as relações cotidianas de hierarquia e autoridade também na passagem para o além (REDIKER, 1989, p. 193-196).

Nas crônicas do Brasil holandês os sinais disso estão por toda parte, no mar e em terra. O soldado Ambrósio Richshoffer descreveu de forma contundente a grande mortalidade decorrente do escorbuto a bordo, escrevendo breves memoriais dos primeiros a morrer. O primeiro soldado falecido ganhou enterro segundo o costume marítimo – neste caso, sem contar com os ofícios de um capelão (RICHSHOFFER, 1978, p. 34). Daí por diante, a rápida evolução da doença só permitiu que os mortos na frota fossem simplesmente computados – mais de 200 em poucos dias, em janeiro de 1630 (RODRIGUES, 2016, p. 87).

Além de pompa no rito fúnebre, um morto pertencente ao corpo de oficiais tinha seus direitos mundanos respeitados, como o de transmissão de propriedade. O mesmo não ocorria com homens comuns, como o caso de Jerônimo Nogueira deixa entrever. Marinheiro do bergantim Pensamento Feliz, a bordo do qual morreu, Nogueira tinha entre seus pertences a quantia de 326\$400 réis, incluindo “uns brincos com cabaças e uns botões de ouro, o que tudo foi remetido à Real Casa da Moeda” em 11 de dezembro de 1820. O Juízo do Resíduo pretendia ficar com o dinheiro, “na suposição de que o dito falecido não tinha herdeiros”, até que aparecerem os irmãos

<sup>4</sup> Arquivo Nacional da Torre do Tombo (doravante ANTT)/Inquisição de Lisboa (a partir daqui IL), Processo nº 13638, ano de 1799.

<sup>5</sup> ANTT/IL, Processo nº 16.361, denúncia de 1 de agosto de 1789 pelo padre Antônio Manuel Caldeira.

do morto, entre eles, José Nogueira. Os rapazes entraram no juízo do cível em Coimbra, onde viviam, e contaram que Jerônimo fora como marinheiro para o Maranhão, que morrera solteiro e sem filhos, sendo seus pais falecidos. Para esse marinheiro não se fez inventário a bordo, em que pese a quantia razoável que ele portava. Não sabemos se ele morreu tão rápido ao ponto de não poder ditar suas últimas vontades, como um cristão deveria poder fazer. Mas é estranho que ninguém tenha tentado fazê-lo, e isso indica sua baixa extração social e o desprezo que muitos oficiais tinham por gente do degrau inferior da hierarquia marítima<sup>6</sup>.

Se um dito popular diz que a morte iguala a todos, a forma de morrer mantinha as distinções também entre os católicos, e por vezes isso se dava da maneira mais cruel. Instados a aliviar o peso do batel onde os tripulantes e passageiros da nau São Tomé haviam escapado ao naufrágio, os fidalgos consentiram que os oficiais escolhessem algumas pessoas para serem lançadas ao mar – escolha que obviamente recaiu sobre gente de menor distinção social: “logo lançaram ao mar seis pessoas, que foram tomadas nos ares, lançadas nele, onde ficaram submergidas das cruéis ondas, sem mais aparecerem” (PERES, 1942, v. 5, p. 17).

Mesmo quando havia honras fúnebres e se admitia que jogar homens ao mar era uma cena horrorosa, um homem cheio de compaixão como o reverendo Pascoe Hill lamentava-se ao ver os corpos mortos dos escravos de um navio negreiro passarem um a um diante de seus olhos ao serem jogados ao mar, em 1843, com seus membros enrijecidos, retorcidos e cobertos de sangue e sujeira. Todavia, os oficiais ingleses que morreram no mesmo navio mereceram um tratamento mais obsequioso. O corpo de um deles foi

costurado dentro de um saco, com um chumbo para fazê-lo afundar, depois foi trazido para a popa, onde os ingleses e os espanhóis esperavam, eu li o modelo de serviço fúnebre indicado para ser usado no mar: Entrego seu corpo com honras ao mar, esperando pela sua ressurreição, quando o mar deverá entregar seus mortos e a vida do mundo ocorrer (HILL, 1844, p. 80-81).

Oficiais tinham identidade e traços de personalidade inscritos nos relatos de viagem, enquanto raramente

um marinheiro ou um escravo recebiam a mesma deferência nos mesmos relatos, e menos ainda um velório piedoso ou uma necropsia para determinar a *causa mortis*.

Há razões para acreditar que os marinheiros do século XVI eram tão imperfeitamente cristianizados quanto os homens de terra, e por isso podemos relativizar o estereótipo de homens irreligiosos quando aplicado à gente do mar. No século XVIII, a Igreja tinha avançado em seu trabalho de evangelização. Evidentemente, as blasfêmias e outras formas de contestação entre os marinheiros podem ter se avolumado, na medida em que a repressão eclesiástica, os regimentos inquisitoriais e o empenho disciplinar também ganharam corpo.

O mancebo Manuel Ferreira da Assunção partira de Lisboa em 1783, tripulando o *Campelo*, e morreu no início do ano seguinte, antes de chegar a Macau. Seu corpo foi jogado ao mar e a razão disso não era a navegação, pois o navio estava ancorado em Batávia (a atual Jacarta, na Indonésia) quando ele faleceu, não sabemos se por doença ou acidente. Nesse caso, importa o fato daquele porto ser “domínio dos holandeses, onde não há igrejas em que se possam enterrar os católicos, e por isso foi o mar a sua sepultura”<sup>7</sup>. Batávia era um porto sob domínio protestante, e a Ilha de Java era de população majoritariamente muçulmana. Assunção mentira sobre sua filiação no ato da matrícula, obrigando seus verdadeiros pais, o pedreiro Antônio Ferreira e Joana Teresa, a enfrentarem um longo processo judicial que os habilitasse a receber a soldada em haver de seu filho. O mancebo admitira que, por brincadeira, dera nomes falsos de seus pais, mas logo se arrependeu e confessou a companheiros seus, “(...) rindo-se desta graça, de que logo foi repreendido, dizendo-se-lhe que tinha feito muito mal, pois havia [de] morrer e viver, e no caso da morte, dava trabalho aos seus legítimos pais”. Manuel da Assunção acabou contando a verdade ao escrivão do navio. Os pais pediam treze meses de soldadas vencidas, totalizando 79\$200 réis, deduzidos 100 réis de esmola e 12\$800 – o equivalente a dois meses que ele recebera antes da partida. O marinheiro Lourenço de Miranda afirmou que o mancebo falecera na presença dele, pois eram companheiros no mesmo navio, e o repreendeu quando afirmou ter mentido sobre o nome dos pais, e que o fez “por gracejar”. A morte foi certificada pelo capelão do navio que, todavia, não tomou a confissão do rapaz: Assunção faleceu em 26

<sup>6</sup> ANTT/Junta do Comércio (doravante JC), Maço 49, caixa 164, Avisos, consultas e outros documentos relativos aos cabedais vindos nas frotas do Brasil.

<sup>7</sup> ANTT/Feitos Findos (doravante FF), *Juízo da Índia e Mina*, Justificações Ultramarinas, Oriente, maço 2, nº 16, fls. 3-4v.



de março de 1784, e os pais só receberam a herança à qual tinham direito em 15 de março de 1786<sup>8</sup>.

As diferenças no tratamento relacionadas às desigualdades sociais eram muito perceptíveis nos funerais. Mas algo similar ocorria também quando se tratava de outros sacramentos e ensinamentos, como o batismo e uma catequese rudimentar. Hill, durante o serviço religioso feito a bordo do negreiro capturado, incomodou-se com o silêncio e a indiferença dos negros no porão e no convés. Daí deduziu, e teve sua dedução confirmada por um marinheiro espanhol do navio negreiro, que “não havia nenhum tipo de religião entre as tribos africanas (...). Não tem deus nem santos. São animais, vivem nos montes como os lobos”. Para o batismo, feito apenas em Havana, não era preciso qualquer tipo de instrução prévia, de acordo com o espanhol (HILL, 1844, p. 88-89). A questão do batismo, sobretudo o dos adultos, dividia teólogos cristãos e protestantes havia séculos, a julgar pelo caso do batismo do índio doente Namoa, na volta desde o Brasil no navio de Palmier de Gonneville em direção a Honfleur, na França: “foi posto em dúvida se devíamos batizá-lo, para evitar a perdição de sua alma”. Prevaleceu a opinião de Nicole, o homem mais sábio a bordo, para quem “seria profanar o batismo em vão, já que o dito Namoa não conhecia a crença de nossa Santa Madre Igreja, como devem saber os que recebem o batismo tendo a idade da razão”. Mais tarde, porém, ele mudou de ideia: “estando doente por sua vez o jovem índio Essomericq, e em perigo, foi, a seu conselho, batizado (...); e recebeu o nome de Binot, que era o nome de batismo do capitão (...)” (PERRONE-MOISÉS, 1996, p. 25).

Mesmo o batismo de crianças não se fazia tranquilamente a bordo, a julgar pelas palavras do soldado alemão Caspar Schmalkalden, a serviço da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais em Pernambuco, em 1642. Na ausência de capelão e diante da recusa do patrão, menonita, em batizar uma criança nascida a bordo, o próprio soldado o fez, com a permissão do comandante luterano: “Seu padrinho foi um soldado de nome Jacob N., cujo nome foi dado à criancinha” (SCHMALKALDEN, 1998, p. 30.)<sup>9</sup>.

Entre os católicos portugueses, o batismo de africanos escravizados era obrigatório na partida em Luanda. Parte disso decerto se devia à crença na salvação das almas nesse negócio marcado por grande

mortalidade, fazendo com que o batismo garantisse ao menos o acesso à vida que se acreditava existir após a morte. Mas outra parte se devia ao aumento dos rendimentos da Igreja em Angola que, em boa medida, se sustentava por meio do pagamento que os padres recebiam quando realizavam cerimônias coletivas de batismos de adultos e crianças nos portos negreiros, sendo remunerados por cabeça. Em Portugal de fins do século XVIII, onde a escravidão não era tão numerosa como nas colônias, os cativos deveriam ser batizados e catequisados, ao menos no entendimento do intendente de polícia Diogo Inácio de Pina Manique, que mais de uma vez vetou a saída de escravos do Reino com destino à América portuguesa quando tinha a certeza de que eles não se achavam “batizados e instruídos nos mistérios da Nossa Santa Fé”<sup>10</sup>.

## Outras expressões de religiosidade popular

Nossa Senhora, Deus e os santos estavam sempre no vocabulário e no cotidiano dos homens do mar, mas não de todos eles e nem nessa ordem. Deus era a presença mais constante no repertório dos protestantes, tido como o responsável pelo envio de bons ventos para os navegantes, função às vezes cumprida a contento. Nicolas Barré acreditava que Deus tinha socorrido seu navio com um vento sudoeste fresco e constante na Guiné, “nos alegrando maravilhosamente o espírito e o corpo” (BARRÉ, 2009, v. I, parte II, p. 114). Ele aplacou as ondas e a tempestade que por treze dias fustigaram o navio onde vinha Jean de Léry (LÉRY, 1961, p. 47) e foi chamado a fazer o mesmo por Hans Staden e seus companheiros (STADEN, 1998, p. 22). Deus e as espadas eram o único socorro dos soldados da Companhia das Índias Ocidentais assim que viam os botes onde eles desembarcavam sendo levados de volta aos navios, não lhes deixando alternativa se não dar início imediato a combates, como narrou o inglês Pudsey em Pernambuco no século XVII (PUDSEY, 2000, p. 49).

A predileção dos homens da Companhia das Índias Ocidentais por Deus tem o aporte de, ao menos,

<sup>8</sup> ANTT/ FF, *Juízo da Índia e Mina*, Justificações Ultramarinas, Oriente, maço 2, nº 16, fls. 10-1v, 17-17v e 22.

<sup>9</sup> *Schiffer* no original – patrão: marinheiro que comanda a tripulação, Cf. nota dos editores.

<sup>10</sup> ANTT/Intendência Geral de Polícia (a partir daqui IGP), Livro1, *Contas para a Secretaria, desde 15 de junho de 1780 até 11 de agosto de 1783*, fls. 191-191v, do Intendente para Martinho de Mello e Castro em 25 de setembro de 1781. Sobre a legislação que proibiu a entrada de novos africanos como escravos no Reino e a permissão de que entrassem escravos apenas como marinheiros regularmente matriculados, ver RODRIGUES, *No mar e em terra*, op. cit., p. 103-108.

mais dois informantes: Joan Nieuhoff, em cujo navio renderam graças a Deus “por nos haver livrado dos perigos do mar e da escravidão pelos turcos” (NIEUHOF, 1942, p. 8) em 12 de dezembro de 1640; e Peter Hajstrup, com sua embarcação arremessada pela força das ondas aos arrecifes no litoral da Paraíba em maio de 1649, de onde conseguiu escapar depois que “Deus Todo Poderoso, que nos metera na maior angústia, também nos salvou”, trazendo ventos que libertaram o navio da armadilha (HAJSTRUP, 2016, p. 72).

Deus era caprichoso e, conforme sua vontade, podia transformar vento favorável em furacão, ou “pelo menos assim me parecia”, escreveu Carl Seidler: “no mar e de noite, um temporal sempre é algo de imponente; sem querer, pensa-se no versículo da bíblia: ‘O espírito estava sobre as águas’” (SEIDLER, 2003, p. 35). A inglesa Maria Graham, que visitou o Brasil no mesmo período que o alemão, entendia os temporais como desígnios divinos, sendo a natureza humana fraca e o navio tão leve quanto uma pena de pássaro, embora o homem aceitasse o desafio de enfrentar o mar “enquanto nada pode fazer senão resignar-se à vontade d’Aquele que é o único capaz de dominar as orgulhosas ondas e de cujo coração, inteligência e sentimento, tudo depende” (GRAHAM, 1990, p. 110). Os marinheiros mais experimentados talvez não pusessem suas fichas todas no Deus único, se Thomas Ewbank (1976, p. 32) for um bom informante ao dizer que, depois de uma ventania que por dois dias sacudiu violentamente o navio, “novas libações e oferendas foram feitas às divindades do mau tempo”. Ou talvez os marinheiros fossem mais racionais do que os passageiros eventuais, pois, como informou Seidler, o capitão e os marinheiros haviam lhe garantido: “era apenas um temporal”.

Em razão de sua experiência, os marinheiros muitas vezes se sentiam à vontade para criticar a obra divina. Um episódio curioso e que beira a blasfêmia foi narrado por d’Abeville:

Uma única coisa censuram os marinheiros ao grande arquiteto do universo (...): é a de haver criado o mar salgado. Pois, dizem eles bobamente, por que Deus, que é onipotente, ao criar este grande Todo, em vez de fazer o mar amargo e salgado, a ponto de não ser possível engolir duas colheres de água marinha sem vomitar tripas e bofes, não o fez doce e bom de beber? (D’ABEVILLE, 1975, p. 32).

De certo não era essa a única crítica dos marinheiros à obra divina. Os ventos e tempestades com que tinham

de lidar constantemente eram entendidos como um castigo a ser penitenciado com o trabalho excessivo para salvar-se do perigo. Agradecer a Deus não os livrava do excesso de trabalho e da sincronia nos movimentos que por vezes conseguiam impedir naufrágios e avarias e tornava os homens do mar protagonistas de suas histórias. Às vezes, as narrativas tinham seus tempos contados pelo tempo das orações, como lemos no anônimo *Roteiro de Lisboa a Goa* quando, apanhados de surpresa por um pé de vento, os homens do navio tiveram muito trabalho para posicionar as velas a contento: “duraria obra de três credos” (ROTEIRO, 1882, p. 215-216). Mas, as orações nem sempre cabiam na faina marítima e tinham hora certa para acontecer. As narrativas em que o tempo era medido no mar pelo intervalo gasto nas orações foram escritas por passageiros, eles sim empenhados em orar e não em executar as tarefas de bordo – por isso podiam contar o tempo pela reza.

Claro que ser um bom cristão era algo que se cobrava com insistência dos homens do mar. Os homens de terra também deviam conhecer os dogmas e aprender com os castigos enviados por Deus, até porque em Portugal engajar-se como trabalhador marítimo era uma possibilidade concreta mesmo para um camponês do interior mais remoto. Antigas narrativas de naufrágios evidenciam isso: o prólogo do primeiro texto do primeiro volume da *História Trágico-Marítima* alerta que o relato é cruento e detalhado “para os homens muito temerem os castigos do Senhor e serem bons cristãos, trazendo o temor de Deus diante dos olhos para não quebrar seus mandamentos” (PERES, 1942, v. 1, p. 13). De resto, a vontade de Deus era sempre presente e determinante no gênero relato de naufrágio: “encomendando-se a Deus nas vontades se deixavam a derradeira vez cair ao fundo”; “Pedimos pelo amor de Deus a todos os fiéis cristãos que (...) nos encomendem a Nosso Senhor em suas orações”; “já não pedia a Nosso Senhor que o livrasse de dar à costa, mas, já que íamos dar nela, não fosse em um arrecife de pedra”, para ficar citar algumas menções (PERES, 1942, v. 1, p. 61; v. 2, p. 67-68; v. 6, p. 15).

Do mesmo modo que se referem a Deus, Nossa Senhora e aos santos, as fontes são repletas de menções ao demônio, sinal de que o combate entre o bem e o mal tinha no mar mais um de seus palcos. “O diabo parecia prosperar nas fronteiras culturais”, no dizer de Schwartz (2009, p. 260), e o mar, em si uma dessas fronteiras, era também o caminho e o canal de comunicação para quase todas as outras terras. As pregações da Igreja católica insistiam na presença do demônio e ele, muitas

vezes, foi visto na raiz da indisciplina dos marinheiros e dos problemas enfrentados com os elementos da natureza durante as viagens. Ao demônio atribuíam-se o uso de instrumentos parecidos com os de Deus para soprar mensagens, como os embarcados na nau *São Bento* constatarem na celeuma marítima ao ouvirem ordens desencontradas no convés: “a bombordo, a estibordo, a riba, e outras muitas palavras confusas que não entendíamos” e que o narrador deduziu serem ditas por “alguns espíritos malignos que festejavam” (PERES, 1942, v. 1, p. 67). Todavia, o mal mais comumente identificado à ação do demônio era a indisciplina, na medida em que ele semeava brigas e discórdias entre marinheiros e passageiros (PERES, 1942, v. 3, p. 17) e sua presença sempre ocorria nos momentos mais perigosos, a exemplo do navio que trazia a Pernambuco o governador Jorge de Albuquerque Coelho. Com a embarcação tomada por corsários protestantes franceses, Coelho fez dividir “irmãmente” os mantimentos que restavam entre seus homens, medida que não contentou a todos por muito tempo na medida em que “o demônio (...) semeou entre os marinheiros e passageiros (...) brigas e discórdias, com que se houveram de perder de todo” (PERES, 1942, v. 4, p. 14-15). O poder demoníaco era grande ou, quem sabe, diferentemente do que afirmou o narrador, as provisões não foram divididas igualmente entre oficiais e marinheiros, levando estes últimos ao motim. Como Deus, o canhoto também interferia nas condições de navegação: de acordo com d’Abeville, vencido em terra por não conseguir impedir a saída da expedição, “o Diabo furibundo atira-se ao mar provocando tempestades e borrascas tão cruéis e perigosas como de há muito não se viam” (D’ABEVILLE, 1975, p. 28).

As divergências entre católicos e protestantes dividiam os homens no mar. As vantagens militares dos holandeses no século XVII podiam ser atribuídas à sua adesão à maligna heresia calvinista, “sem se enxergar entre eles mais que um só católico”; os portugueses, diversamente, tinham que depositar “grande confiança em Deus, que tinha muito a dar” (PERES, 1942, v. 6, p. 112, 132). Mesmo em tempos de paz e em meio a aliados, os conflitos religiosos ressurgiam vez ou outra: em 1780, o juiz do crime da Ribeira informava haver feito diligência a bordo de navios ingleses ancorados em Lisboa sobre marinheiros e grumetes portugueses privados da liberdade de culto e “impedidos para o exercício dos atos da Religião Santa”. Os homens foram desembarcados, sendo os de nacionalidade portuguesa mandados para navios lusos. Todos ficaram

sem receber as soldadas referentes aos meses que estiveram a bordo do barco inglês<sup>11</sup>.

Poucas vezes nos é dada uma aproximação maior aos sentimentos a partir de expressões de próprio punho dos homens do mar. Um registro das inquietações espirituais de um tripulante em meio a uma calmaria pode ser lido no diário náutico do bergantim negreiro *Brilhante*, em viagem do Rio de Janeiro a Angola em 1838. Nas anotações de 31 de janeiro, provavelmente escritas pelo jovem capitão Antônio Jorge da Costa, lemos um pedido para que “o grande Criador do Universo nos dê bom vento e feliz viagem” e, quatro dias mais tarde, a promessa de mandar rezar “uma missa de almas na primeira segunda-feira depois de chegar a Luanda se até amanhã (...) tivermos bom vento e mais fresco, pois já são onze dias de calma. O Grande Deus nos dê feliz viagem e bom vento, e São Francisco de Paula” (RODRIGUES, 2005, p. 196).

Delumeau identifica outras formas de devoção própria dos ibéricos, como a crença de que era necessário exorcizar o oceano furioso: “e isso os marinheiros portugueses faziam recitando o prólogo do Evangelho de São João (que figura no ritual do exorcismo) e os marinheiros da Espanha e de outros lugares, mergulhando relíquias nas vagas” (DELUMEAU, 2009, p. 67). Práticas como essas apontam para um catolicismo popular no qual a relação com o sagrado se estabelece de forma direta, subjetiva e com sinais externos:

(...) acentuam-se e multiplicam-se gestos e ritos no seu formalismo externo e eficácia material ou mágica; valorizam-se as imagens dos santos com que o povo se apega, e os objetos com eles relacionados (...); gosta-se de exteriorizar atos pessoais de sacrifício doloroso e quase masoquista e também de apresentar ‘ex-votos’ e ofertas com que se cumprem promessas; rezam-se mecanicamente terços, orações e ensalmos; apreciam-se finalmente as festas e romarias (...) (DIAS, 2002, p. 278).

O costume de se mandar pintar ex-votos descrevendo situações de perigo vem da Antiguidade pré-cristã. O hábito foi tolerado pela Igreja e incorporado aos santuários, o que é atestado por referências nos relatos de naufrágio ibéricos desde os séculos XVI e XVII (GARRALÓN, 2012, p. 242; PERES, 1942, v. 4, p. 9). Assim que avistaram terra e “acharam um rio de água

<sup>11</sup> ANTT/IGP, Livro 1, Contas para a Secretaria, desde 15 de junho de 1780 até 11 de agosto de 1783, fls. 15-16.



doce que parecia o Tejo” em Cabo Verde, os naufragos da *Santo Antônio* perfilaram-se de modo devoto, instalando um retábulo ao pé de uma árvore: “e fomos em procissão todos, dando muitas graças a Deus, pedindo misericórdia”. A devoção foi compensada pelas frutas encontradas, primeira refeição que faziam em muitos dias. No caso dessa e de muitas outras embarcações, o salvamento entrou na conta mariana, “que não parecia senão que Nossa Senhora nos trazia pela mão” (PERES, 1942, v. 4, p. 25-26, 29).

A procissão como expressão devota era um dos últimos recursos de agradecimento àqueles que conseguiam se salvar de perigos do mar, e ela podia ser árdua como árduo fora o salvamento (THOMAS, 1991, p. 49). No final do século XVIII, o alferes Elias Alexandre e Silva narrou o salvamento de um navio com mais de 500 soldados que haviam lutado por anos contra os castelhanos nas campanhas ao sul da América portuguesa. Na altura de Pernambuco, no caminho de volta ao Reino, saudaram Nossa Senhora do Cabo, “Soberana Mãe de Deus e senhora do Universo, pedindo-lhe boa viagem para o porto desejado” (SILVA, 1778, p. 23) e, tendo enfrentado as adversidades naturais que quase levaram o navio à destruição, assim que chegaram a Lisboa “se tornaram a formar em procissão, caminhando para a muito distante Igreja de Nossa Senhora da Penha de França, sendo muitas as lágrimas que faziam derramar aos moradores da Corte, vendo passar este devoto e compassivo espetáculo (...)” (SILVA, 1778, p. 65). Tanta devoção não impediu que o alferes recomendasse medidas racionais aos mareantes e armadores: implorar o patrocínio de Nossa Senhora tinha seu valor, mas também era preciso que todos os navios carregassem mastros, velas, leme, mantimentos e aguada na quantidade necessária (SILVA, 1778, p. 1-2).

A popularidade de Nossa Senhora entre os navegantes era atestada de várias formas, entre elas as procissões, o uso de escapulários distribuídos pelos carmelitas com o argumento de proteção aos seus portadores contra naufrágios, incêndios, desastres, guerra e tentações do demônio, entre outros poderes milagrosos, e as tábuas votivas depositadas em vários santuários marianos portugueses (AZEVEDO, 2000, p. 628-634).

Os ex-votos ou milagres não eram exclusivos da devoção dos marinheiros, mas aqueles feitos em madeira e com motivos marítimos se tornaram um subgênero da pintura votiva. Frutos da devoção popular, essas obras eram pintadas por artistas anônimos que ouviam as narrativas e as traduziam em pedaços de

madeira pintada, tornando público o cumprimento de uma promessa. Em sua formalidade, eles eram compostos de tal modo que a representação cênica do perigo aparecia sempre no centro da imagem, tendo no alto (à direita ou à esquerda) a imagem do ser sagrado que operara o milagre e, no terço inferior, um breve texto descritivo da situação que motivara a promessa. Com a feitura, o depósito e a exposição do ex-voto nos templos, o fiel cumpria aquilo que prometera em um momento de aflição. Nos santuários depositários – que, em geral, possuíam salas especialmente destinadas para isso –, o inventário e a exposição dos ex-votos eram feitos para alimentar a chama da devoção, o que fazia deles lugares penitenciais, mas também lúdicos e festivos para os depositantes. Narrativas, procissões e peregrinações podem ser incluídas na categoria de ex-votos, na medida em que cumpriam os requisitos de publicizar a fé, fazer um sacrifício em troca do benefício recebido e referir-se ao episódio que desencadeou o pedido (MUÑOZ, 2004, p. 204, p. 66-68, 81-83; RODRIGUES, 2005, p. 211; AZEVEDO, 2000, p. 347-348).

## Desvios e heterodoxias

Gilberto Freyre afirmou ter havido um tempo em que frades se postavam nos atracadouros coloniais e interrogavam os passageiros vindos de fora para saber qual era sua religião e proteger o Brasil de infiéis e hereges (FREYRE, 2001, p. 68). Embora não indique suas fontes, Freyre obviamente se refere aos visitantes das naus, cargo criado por regimento de 27 de setembro de 1606 e incorporado ao Regimento da Inquisição de 1613. A necessidade desses visitantes, inserida na lógica do Padroado, se fez sentir a partir do aumento da navegação e dos domínios ultramarinos portugueses, para inibir o contrabando religioso por meio de impressos e doutrinas – muito embora haja poucas notícias sobre os ocupantes desses cargos na América portuguesa (SIQUEIRA, 1978, p. 170-172).

Na verdade, muitos sacerdotes também faziam a vigilância, não apenas em terra, mas também no mar: afinal, os capelães eram agentes espirituais com presença obrigatória nos navios lusos e a tudo deviam estar atentos. O padre secular Manuel Madeira, por exemplo, contou o que outros padres conversaram na casa do capitão da nau de guerra que protegia o porto do Rio de Janeiro em 1724. O objeto da conversa era uma “controvérsia dos religiosos capuchos desta província” sobre não se saber ao certo se as leis de

Lutero e Calvino eram boas. Um beneditino presente ao encontro, capelão da mesma nau, dizia ter dúvidas e “que isso não está ainda definido”<sup>12</sup>. As práticas religiosas pouco ortodoxas não eram exclusividade dos marinheiros comuns, vistos como maus cristãos, muitos deles recrutados em meio à população iletrada e sem acesso aos serviços religiosos por viverem em locais ermos do Reino ou entranhados nos domínios coloniais. Os capelães marítimos, responsáveis pelo serviço religioso e pela doutrinação a bordo, também tinham suas dúvidas teológicas e as expressavam de um modo mais erudito, mas nem por isso menos grave, enquanto outros capelães estavam vigilantes a tudo, inclusive aos procedimentos de seus pares no mar e em terra.

Capelães, no entanto, não eram os únicos a cumprir uma função disciplinar que incluía, entre outros, o patrulhamento religioso. A vigilância extrapolava a ação dos sacerdotes, incluindo também passageiros e oficiais da tripulação na qualidade de familiares, “fiscalizadores da população em geral e dos penitentes de seu distrito em particular” (FEITLER, 2007, p. 94). Mesmo quando não eram familiares, oficiais marítimos se responsabilizavam por vigiar prisioneiros destinados aos cárceres do Santo Ofício no transporte entre os portos coloniais e Lisboa, cujo tribunal tinha jurisdição sobre quase todos os denunciados na América portuguesa (CALAINHO, 2006, p. 124, 155; SIQUEIRA, 1978, p. 141).

O perfil socioprofissional dos familiares do Santo Ofício na América portuguesa indica que mercadores eram os que mais frequentemente ocupavam esses cargos (CALAINHO, 2006, p. 94; FEITLER, 2007, p. 95), incluindo os que lidavam com a navegação. Oficiais marítimos de graus mais elevados entravam na disputa por esses postos, como o familiares Valério Ramos da Cruz, capitão de navio que denunciou o frei Gabriel Batista, missionário dominicano na Bahia em 1723, ou Bernardo da Costa Carvalho, piloto contratado pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão em 1775 e cuja carreira prosseguiria ao menos até a década seguinte<sup>13</sup>. Embora não fosse função

dos familiares na condição de passageiros ou oficiais, eles faziam o transporte dos papéis inquisitoriais entre os portos coloniais e Lisboa e mantinham o sigilo das informações. Navios trazendo papéis inquisitoriais tinham prioridade no desembarque (RODRIGUES, 2010, p. 244).

Pessoas comuns, sem vínculos com a Inquisição, também eram vigilantes e denunciante contumazes. Um perfil dos 542 denunciante nas visitas do Santo Ofício à América portuguesa nos séculos XVI e XVII deixa ver que 123 eram mulheres, para as quais não foram inscritas profissões. Dentre os outros 419, alguns exerciam ofícios marítimos, a saber: senhorios de mar, marinheiros, cozinheiros, calafates, carpinteiros e pescadores (22 homens no total) (SIQUEIRA, 1978, p. 262-264). Uma amostragem de processos tramitados na Inquisição de Lisboa no século XVIII e início do XIX mostra os tipos de delitos e desvios cometidos por homens do mar. Os casos mais comuns eram de bigamia, seguidos de blasfêmias, heresias de forma genérica, protestantismo, islamismo e injúrias contra o Santo Ofício. A heresia, “mal de fácil contágio”, sobretudo na situação de isolamento marítimo e no contato com muçulmanos ou protestantes ingleses e holandeses, era alvo de investigações acuradas pelos inquisidores portugueses (SIQUEIRA, 1978, p. 224).

A partir da leitura desses processos, é possível perceber que a atenção dos legisladores eclesiásticos e da Inquisição estava focada em questões disciplinares e canônicas. Sinal disso é a ação movida contra Joaquim Inácio por proposições heréticas. Preto crioulo natural de Pernambuco, Joaquim encontrava-se em Lisboa em setembro de 1806 como marinheiro no navio *São Francisco Xavier*, recém-chegado de Macau. Como nada foi dito no processo acerca de sua condição social e não se mencionou um senhor, deduzi tratar-se de um homem livre ou liberto. José Francisco e Francisco Pedro, ambos lisboetas, iletrados e marinheiros da mesma tripulação, o denunciaram – ao menos um deles por orientação de seu confessor, a quem ele contou o acontecido. Alguns marinheiros foram à terra assim que o navio chegou à Corte, mas em função das “desordens” que provocava a bordo, Joaquim não pode acompanhá-los por estar a ferros, cumprindo castigo. Irritado, “chamou este aos ditos marinheiros que iam para terra alcoviteiros de São Francisco, e que o seu Deus era o Diabo”, palavras que ele gritou sóbrio, do alto do convés.

As palavras de Joaquim soavam mais como blasfêmia do que heresia, pois ao xingar de “alcoviteiros de São Francisco” os marujos que iam se divertir ou

<sup>12</sup> ANTT/IL, *Cadernos do Promotor*, Caderno 288, fl. 172. As indicações provenientes dos Cadernos do Promotor citadas neste texto me foram gentilmente cedidas por Aldair Carlos Rodrigues, a quem agradeço.

<sup>13</sup> ANTT/IL, *Cadernos do Promotor*, Caderno 288, fl. 37 e Caderno 130, Livro 319, fl. 114, respectivamente. Carvalho aparece matriculado como terceiro piloto do navio Grão Pará, em viagem de Lisboa ao Rio de Janeiro em setembro de 1781, com 92 tripulantes a bordo, cf. ANTT/JC, *Matrículas de equipagens*, Maço 34, Caixa 112. Familiares do Santo Ofício em ação na América portuguesa no século XVII são mencionados por SIQUEIRA, 1978, p. 179-181.

rever seus parentes, ele parecia querer ofendê-los e não ao santo. Joaquim poderia estar se referindo ao nome do barco (*São Francisco de Paula*) e não exatamente ao do santo, e ao dizer que “seu Deus era o Diabo”, não fica claro se o pernambucano falava de si mesmo ou dos companheiros que o deixaram sozinho a bordo. As testemunhas ouviram dizer que Joaquim proferira outras expressões “malsoantes”, mas eles mesmos não presenciaram nada e não nutriam ódio ou inimizade pelo acusado – fórmulas comuns nos interrogatórios inquisitoriais. Os inquisidores não levaram a questão adiante e o processo encerrou-se sem o depoimento do acusado ou sentença<sup>14</sup>.

José e Francisco ficaram entre duas demandas poderosas: se mostraram católicos cumpridores de seus deveres e, ao mesmo tempo, demonstraram alguma empatia com Joaquim e sua situação. Afinal, nenhum dos denunciante disse que ele proferia blasfêmias regularmente, só que “ouviram dizer”. Mas a solidariedade de marujo não falou mais alto neste caso, o que talvez diga respeito à cor de Joaquim e à sua condição social inferior. Em outras situações, homens como esses poderiam defender que o castigo era excessivo e arbitrário por parte dos oficiais, mas em assunto de religião optaram por uma postura mais cautelosa.

Embora tenha durado mais de dois anos, entre 1797 e 1799, a acusação de blasfêmia contra um marinheiro preso no Brasil não teve impacto entre os inquisidores de Lisboa, que ignoraram os papéis que lhes foram remetidos. O réu era um homem misterioso, tanto porque usava dois nomes – José Antônio e Francisco Ribeiro – como porque alegava dois lugares diferentes de nascimento – Campos dos Goitacazes e a Ilha de Santa Catarina.

Preso por furto na cadeia de Paranaguá, na então capitania de São Paulo, ele teria proferido “blasfêmias atrozes e escandalosas contra Deus e a pureza de Maria Santíssima, até afirmando não haver inferno”. O ouvidor daquela vila mandou interrogar trinta pessoas de diferentes estratos sociais e todas, exceto João Pereira da Silva Mandinga, disseram nada saber sobre as tais palavras pecaminosas. Mandinga dividia a cela com José/Francisco e, chamado novamente a depor, confirmou que este “proferira contra Deus e contra a sagrada pureza e virgindade de sua Santíssima Mãe e Senhora nossa, blasfêmias tão horrorosas e escandalosas que a mesma testemunha se não atreveu (...) a repetir”. Apenas com base nesse depoimento,

o ouvidor resolveu mandar notificar o Santo Ofício. Primeiramente, a devassa seguiu para a cidade de São Paulo, onde os comissários da Inquisição no bispado local se reuniram, leram os depoimentos e devolveram tudo a Paranaguá, onde novos interrogatórios seriam feitos.

Não se sabe de onde Mandinga era natural, embora seu nome sugira a costa ocidental da África: tratava-se de um alfaiate, casado, morador em Paranaguá e que tinha 37 anos na ocasião. Como apenas ele disse o que as autoridades civis e eclesiásticas queriam ouvir, foi chamado a depor novamente em 26 de maio de 1798. Mandinga disse que as blasfêmias de José/Francisco tinham sido ditas na presença de dois outros presos, Plácido Antônio de Nazaré e Gabriel Machado, também chamados a depor<sup>15</sup>. Como marinheiro que fora, José/Francisco poderia ter certa obsessão por Nossa Senhora, mas desconfio que os verdadeiros obcecados eram o ouvidor da comarca e o alfaiate que o denunciaram, por razões que o processo não permite desvendar.

As heresias eram muitas. Algumas, como o luteranismo e o islamismo, vinham a Portugal no século XVIII trazidas pelo movimento dos navios, ao introduzir estrangeiros nos portos do país. Os contatos eram antigos, remontando ao menos ao século XVI e envolvendo também a navegação colonial, sendo comuns os casos de naus protestantes que apreendiam os tripulantes lusos em portos das colônias e os conduziam para suas terras, onde os marujos católicos apreendiam os preceitos da religião reformada.

O jovem marinheiro Pedro Jensen, 24 anos de idade, nascido em Flensburg, ducado de Holstein, era um luterano que acabou na cadeia do Tronco, em Lisboa, por vender tabaco, e ali traçou uma estratégia para escapar. Jensen “disse que se queria se reduzir à nossa Santa Fé Católica e detestar os erros do luteranismo em que fora criado”. Havia seis meses que, comovido com as declarações do rapaz, o carmelita descalço Frei Francisco Salésio de São José o estava doutrinando na cadeia, até que Jensen foi libertado, em maio de 1767. Durante o tempo da prisão, uns religiosos que davam assistência espiritual aos presos tinham ido tomar a confissão a uns homens e, em seguida, rezado missa. Alguns deles não podiam comungar, porque não haviam sido batizados – como era o caso do “tal Pedro Holandês” – ou porque haviam passado a noite bebendo e jogando cartas, como o capitão de navios José de Oliveira e o barbeiro-sangrador Antônio da

<sup>14</sup> ANTT/IL, Processo nº 13636.

<sup>15</sup> ANTT/IL, Processo nº 6242.

Silva de Carvalho. Este último foi o responsável por duas confusões. A primeira, das naturalidades: Pedro Jensen era dinamarquês, e não holandês. A segunda, mais grave, induziu ao erro o padre que oficiou a missa, pois alguns religiosos tinham sido chamados dias antes ao Tronco para batizar um francês e Carvalho achou que era Jensen quem tinha recebido o sacramento. Dias depois, quando o padre perguntou se alguém entre os presentes à missa não era batizado – portanto, impedido de receber a hóstia –, Carvalho disse que Jensen recebera os santos óleos e este, que não falava português, não confirmou nem desmentiu nada.

Aparentemente, a doutrinação de Frei Francisco tinha dado algum resultado e Jensen se comportava como bom católico, algo reconhecido pelo padre que lhe deu a hóstia e o definiu como “pessoa que faz toda diligência por ser cristão, assistindo com muita devoção ao santo sacrifício da missa, rezando o Padre Nosso e Ave Maria e os mais atos católicos (...)”. Ao sair da cadeia, o marinheiro “disse expressamente que não queria seguir a religião católica romana antes de se confessar sacramento”, o que demoraria um pouco porque em Portugal os conversos só se confessavam depois do batismo. Foi a vez de Bartolomeu Nunes Fernandes, carcereiro do Tronco, se conder da situação de Jensen: em vez de encaminhá-lo às autoridades religiosas portuguesas, Fernandes o levou à casa do cônsul holandês em Lisboa que, a rigor, nada podia fazer por ele, mas se comprometeu a entregá-lo em três dias. Já no dia seguinte, o carcereiro arrependeu-se e se apresentou à mesa da Inquisição para “dar conta que Pedro Jensen (...), logo que (...) teve ordem para ser solto mudou de parecer, e diz não querer batizar-se nem ser católico romano”<sup>16</sup>. Ninguém mais soube do dinamarquês depois que ele foi deixado na casa do cônsul holandês, nas Janelas Verdes. Provavelmente com a ajuda deste último, Jensen fugiu e deve ter se engajado no primeiro navio que partiu de Lisboa, de preferência hasteando bandeira protestante.

A exteriorização da fé possibilitava uma avaliação dos comportamentos por parte dos religiosos vigilantes. Homens como o marinheiro maltês Miguel Gregue, capturado por mouros no Estreito de Gibraltar, tinham que provar, por meio de sinais exteriores, que haviam se mantido fiéis ao catolicismo mesmo em meio aos hereges do Islã. Gregue contou sua versão sobre os acontecimentos diante dos inquisidores de Lisboa em 1769, bem como seu estratagema para regressar a uma terra católica. Havia pouco mais de quatro

anos que ele saíra de Malta como tripulante de um navio carregado de trigo com destino a Cádiz, onde conseguiu outro trabalho, dessa feita em uma pequena embarcação levando chumbo para Lisboa. Todavia, nas proximidades do estreito, encontraram embarcações de mouros que capturaram a ele e a um companheiro, o genovês José. Foi levado como cativo para Larache, onde tentaram convencê-lo “que se fizesse mouro havia de viver na sua liberdade”. Aos inquisidores, Miguel garantiu que não aceitou a oferta e que não fez “ato algum exterior em que mostrasse seguir a lei de Mafoma”, exceto a circuncisão, “sem o que não podia ser sepultado no cemitério como mouro”. Mas havia outro sinal exterior que ele não mencionava como fruto de adesão ao Islamismo: Miguel passou a se chamar Josafá. Ele disse nunca ter entrado nos banhos nem jejuado no Ramadã e, quando podia, comia carne de porco e bebia vinho, “porém às escondidas para que não [o] castigassem por serem os ditos crimes capitais na lei de Mafoma”. De Larache, ele foi enviado para entregar uma carta ao rei do Marrocos e trazer resposta de volta, ocasião aproveitada para ir no rumo de Mazagão “terra de católicos”, sendo preso no caminho. De volta a Larache, Miguel/Josafá foi obrigado a se juntar ao exército muçulmano que cercava Mazagão, aonde conseguiu adentrar pelo mar e “logo pediu que se queria confessar, porém como daí a três dias se embarcaram para este porto de Lisboa não lhe deram confissão nem lhe ministraram o sacramento e fez a referida fugida com ânimo de se levar daquelas terras em que não podia fazer a profissão exterior de religião católica que sempre professara no seu interior (...)”<sup>17</sup>.

Os marinheiros cristãos que navegavam pelo Mediterrâneo, Gibraltar e norte da África atlântica estavam mais sujeitos à ação dos piratas muçulmanos que, desde os portos de Argel, Túnis, Larache, Rabat ou Salé, se mantinham ativos no século XVIII em ataques aos navios e portos litorâneos da Europa. Alguns desses homens do mar cristãos se tornavam cativos e não cediam à nova fé que se lhes queriam impor, enquanto outros aceitaram a religião islâmica, tornando-se renegados cristãos (WILSON, 2001). Outros ainda, como parece ser o caso de Miguel/Josafá, aderiam ao

<sup>16</sup> ANTT/IL, *Cadernos dos Reduzidos*, Livro nº 38.

<sup>17</sup> ANTT/IL, Processo nº 9.840. Sobre o cerco muçulmano a Mazagão em 1769, que levou ao abandono da praça pelos portugueses e sua transferência para o Grão-Pará, consulte VIDAL, Laurent. *Mazagão, a cidade que atravessou o Atlântico: do Marrocos à Amazônia*. São Paulo: Martins Fontes, 2008, p. 37-50; CORREIA, Jorge. “Mazagão: a última praça portuguesa no norte de África”. *Revista de História da Arte*, Porto, 4, p. 185-211, 2007.



islamismo ao menos temporariamente, até que fossem capazes de escapar dessa situação que, afinal, não haviam escolhido. Os inquisidores não acreditaram completamente na história do maltês e o fizeram abjurar de leve, tendo Miguel saído em auto de fé em Lisboa em 21 de agosto de 1769, com a necessidade de se instruir na fé católica e cumprir penitências espirituais, além de pagar às custas do processo.

Mais numerosos, os casos de bigamia envolvendo marinheiros levaram cinco homens à mesa inquisitorial entre 1761 e 1796, sendo um cristão velho, um cristão novo e, para os demais, a fonte é omissa. Um deles era açoriano, um reinol, um da Madeira, outro da Galícia (Espanha) e um nascido na Ilha de Santa Catarina, na América portuguesa. Para dois desses homens não foi informado o lugar de moradia, mas provavelmente nenhum vivia mais no local onde havia nascido, tendo se mudado para Lisboa, Pernambuco ou Bahia, o que nos remete à mobilidade espacial e eventualmente social de homens comuns, dada pela colonização dos domínios ultramarinos. Nenhum herdou os ofícios marítimos por aprendizado familiar, na medida em que os pais foram nomeados como trabalhadores de forma genérica e às vezes tiveram sua profissão inscrita (carpinteiro, padeiro). A prática da bigamia certamente era facilitada pela mobilidade e pelas grandes distâncias entre o lugar de nascimento e o de moradia que o império colonial propiciava ainda no século XVIII. Creio que seria muito mais difícil ao cristão-novo José Gomes, “o Fagulha”, ser bigamo se tivesse permanecido na sua Ilha da Madeira natal e se tornado um “trabalhador” como seu pai, Antônio Gomes, também apelidado “o Fagulha”<sup>18</sup>, talvez conhecido assim por ser serralleiro.

Ao lidar com as matrículas de tripulações em um período alongado, raríssimas vezes me deparei com homens que usassem mais de um nome. Já com os marinheiros bigamos, embora a amostragem seja muitíssimo menor, a prática era mais corriqueira. José Gomes não era o único usar mais de um nome. João Oliveira também era conhecido como João Teixeira, João de Sousa e “o Soldado”<sup>19</sup>; Joaquim Francisco da Rosa acrescentava vez ou outra um “e Silva” no final de seu nome<sup>20</sup> e José Gonçalves também era conhecido por José Rodrigues<sup>21</sup>. Decerto, todos faziam isso para dissimular a bigamia e dificultar as averiguações antenupciais.

Quanto às penas, embora um processo não a informe por estar danificado<sup>22</sup>, todos os demais saíram em auto de fé (sendo um privado<sup>23</sup>) por abjuração de leve suspeita na fé, condenados às galés por cinco anos e açoites públicos, além de penas e penitências espirituais e pagamento das custas dos processos.

Na maior parte dos casos, nada pude saber sobre as histórias de vida desses homens depois que eles foram sentenciados. A única provável exceção é o marinheiro Manuel Gil, natural do bispado de Ourense (ou Orense, na forma galega), na Espanha, processado pela Inquisição de Lisboa em 1791, quando tinha 23 anos. O motivo do processo era bigamia: Gil casou-se com duas mulheres, de nomes Maria Alonso (em Orense) e Maria da Trindade (em Lisboa)<sup>24</sup>. Se minha suposição estiver correta, Manuel cumpriu sua pena e regressou à Espanha, estabelecendo-se em Tui, terra de São Pedro Telmo, o protetor dos marinheiros. A cidade galega de Tui fica muito próxima de Orense, onde Gil havia nascido e já fora casado uma vez. A aritmética está a favor de minha suposição: Manuel Gil se casou novamente, desta feita com Manuela Esteves, e teve ao menos um filho que lhe seguiu o ofício: Francisco Gil, natural de Tui, com 19 anos em 1821, quando vamos encontrá-lo matriculado como marinheiro do brigue *Ligeiro*, em viagem de Lisboa para Pernambuco<sup>25</sup>. Se cumpriu pena de galé de 5 a 7 anos a partir de 1791, como os demais bigamos condenados pelo Santo Ofício, Manuel Gil teve tempo de deixar Lisboa até os últimos anos do século XVIII, regressar à Espanha, casar-se pela terceira vez e ter um filho em 1802, ano em que Francisco Gil veio ao mundo.

## Considerações finais

Lidar com um tema de fronteira historiográfica – entre a História das Religiões e a História Marítima –, nos coloca frente a desafios. Partindo de duas posições emblemáticas e bem fundamentadas, talvez possamos dar maior visibilidade ao desafio.

Autores como Marcus Rediker (1989), pautados por temas da cultura dos marinheiros, valorizam as experiências profissionais como definidoras de

<sup>18</sup> ANTT/IL, Processo nº 7.275.

<sup>19</sup> ANTT/IL, Processo nº 9.690.

<sup>20</sup> ANTT/IL, Processo nº 9740.

<sup>21</sup> ANTT/IL, Processo nº 8.697.

<sup>22</sup> ANTT/IL, Processo nº 2.860, o que não indica que a pena do réu tenha sido diferente.

<sup>23</sup> ANTT/IL, Processo nº 9.690.

<sup>24</sup> ANTT/IL, Processo nº 2.860, fls. 7 e 15. Trata-se do processo danificado citado acima.

<sup>25</sup> ANTT/JC, Maço 37, Caixa 128, “Matrícula dos oficiais e equipagem do brigue *Ligeiro* que segue viagem desta cidade de Lisboa para Pernambuco em o presente ano de 1821”.



comportamentos, expressões e conflitos – religiosos, nesse caso, mas não só. A irreligiosidade que ele identifica entre os marinheiros até os meados do século XVIII no Atlântico Norte e, sobretudo, entre os anglófonos, é inspiradora, todavia um pouco abrangente demais se pensada para todo o Atlântico ou para todos os lugares do mundo onde circulavam homens e mercadorias em navios. Seu trabalho instiga novas pesquisas, sobre diferentes recortes. Com argumentos consistentes e baseados em pesquisa empírica densa, Rediker identifica irreligiosidade nesse grupo, embora não formule uma explicação definitiva para as razões da sua existência. Apesar das limitações e da fragmentação das fontes, ele observa a diminuição da força das ideias religiosas entre os homens do mar, indicando razões para esse processo: o isolamento físico dos navios; a distância social e geográfica em relação à sociedade de terra e às Igrejas institucionais; a menor exposição dos marítimos às convenções, aos símbolos e aos rituais; o primado do ritmo de trabalho e do enfrentamento das forças da natureza sobre o calendário dos dias santos. Por tudo isso, foi possível construir um desenvolvimento reativamente autônomo da vivência religiosa no mar. A experiência dos trabalhadores marítimos tendeu a generalizar a irreligião por meio de um processo de descristianização, marcado pela irreverência e pela indisciplina de seus agentes (REDIKER, 1989, p. 173 e seguintes).

Partindo de preocupações diferentes, Stuart Schwartz também procurou no âmbito da cultura popular as expressões da religiosidade – mais especificamente da tolerância e do “tolerantismo” entre os séculos XVI e XVIII. Focado no Atlântico ibérico, as evidências que se lhe apresentaram foram diversas, mais institucionais, porque os católicos espanhóis e portugueses empenharam-se em fazer presentes suas instituições religiosas (mas não só) no cotidiano da colonização. O mar foi um espaço histórico e um meio de comunicação secularmente construído nesse processo, sendo também um alvo da vigilância. No ambiente católico, crença e descrença coexistiram entre pessoas de origens sociais semelhantes ou não, com visões de mundo similares ou não. Entre todas elas, foi possível encontrar um potencial de “independência de espírito e pensamento”, mesmo quando os indivíduos não compreendiam claramente as implicações das crenças e dos comportamentos para suas próprias vidas e as dos que lhes eram próximos (SCHWARTZ, 2009, p. 258).

As evidências que recolhi e as contribuições de diferentes estudiosos permitem afirmar que, os

homens do mar criaram para si uma relativa autonomia com a qual enfrentavam cotidianamente o empenho institucional e disciplinar dos membros da Igreja no que se refere às práticas religiosas. Mas, esses mesmos homens, também aderiram sinceramente à crença religiosa.

Os ambientes profissionais do mar e do navio marcaram profundamente as experiências dos indivíduos. Nesses ambientes, a coletividade precisava se entender para o êxito da viagem, mesmo que todas as tripulações tivessem profundas clivagens hierárquicas. No limite, era a sobrevivência de todos que estava em jogo. O catolicismo parece ter sido mais bem-sucedido na doutrinação, mas isso não fazia dos marinheiros católicos homens incapazes de questionar a institucionalidade da Igreja e da divindade. Muitos fizeram isso e sofreram as consequências de seus atos. Outros não eram questionadores, mas não tivemos acesso ao que se passava no seu íntimo. Outros ainda demonstraram ter questionamentos eventuais, mas eram crentes naquilo que a doutrina ensinava na maior parte do tempo, como demonstraram as festas, os ex-votos, as procissões, as orações e os anseio pelos sacramentos. A crença ou o questionamento – para não falar em descrença ou irreligiosidade – não eram posturas únicas e coerentes, podendo conviver e alternar-se nos sentimentos e nas práticas dos mesmos indivíduos e grupos. De modo similar, a obediência e a indisciplina não se restringiam ao âmbito religioso, mas interligavam-se às outras dimensões da experiência dos trabalhadores marítimos. As práticas religiosas e o enfrentamento dos poderes institucionais tomaram formas próprias no mundo marítimo e a cultura profissional fazia os marinheiros reconhecerem uns aos outros como semelhantes, mesmo quando se encontravam divididos por obediência a soberanos diferentes, guerras, pirataria, línguas e crenças religiosas.

## Referências

- AZEVEDO, Carlos Moreira (dir.). **História religiosa de Portugal**. Cais de Mem Martins: Círculo de Leitores, 2000.
- BARRÉ, Nicolas. Cartas por N. D. de Villegagnon e textos correlatos por Nicolas Barré & Jean Crispin. In: MOREIRA NETO, Carlos de Araujo (coord.). **Coleção Franceses no Brasil: séculos XVI e XVII**. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro: Batel, 2009. v. 1. p. 110-160.
- CALAINHO, Daniela Buono. **Agentes da fé: familiares da Inquisição portuguesa no Brasil colonial**. Bauru: Edusc, 2006.

CODIGO Philippino, ou Ordenações e leis do Reino de Portugal: recopiladas por mandado d'El-Rey D. Philippe I. Rio de Janeiro: Typ. do Instituto Philomathico, 1870.

COLTON, Walter. **Deck and Port**, Or Incidents of a Cruise in the United States Frigate *Congress* to California, with Sketches of Rio de Janeiro, Valparaiso, Lima, Honolulu, and San Francisco. Nova York: A. S. Barnes & Burr, 1860.

CORREIA, Jorge. Mazagão: a última praça portuguesa no norte de África. **Revista de História da Arte**, Porto, v. 4, p. 184-211, 2007.

D'ABEVILLE, Claude. **História da missão dos padres capuchinhos na ilha do Maranhão**. Belo Horizonte: Itatiaia; Edusp, 1975.

DELUMEAU, Jean. **História do medo no Ocidente, 1300-1800**: uma cidade sitiada. São Paulo: Cia. das Letras, 2009.

DIAS, Geraldo J. A. Coelho O mar e os portos como catalizadores de religiosidade. In: AMOIM, Inês; POLÓNIA, Amélia e OSSWALD, Helena (coord.). **O litoral em perspectiva histórica (sécs. XVI a XVIII)**: um ponto da situação historiográfica. Porto: Instituto de História Moderna, 2002. p. 275-284.

EWBANK, Thomas. **Vida no Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; Edusp, 1976.

FEITLER, Bruno. **Nas malhas da consciência**: Igreja e Inquisição no Brasil (Nordeste, 1640-1750). São Paulo: Phoebus: Alameda, 2007.

FREYRE, Gilberto. **Interpretação do Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 2001.

GARRALÓN, Marta García. Trabajos y penalidades de la vida a bordo: la gente de mar en los navíos de la Edad Moderna. In: HURTADO, Manuel-Reyes García (ed.). **La Armada española en el siglo XVIII**: ciencia, hombres y barcos. Madrid: Síliex, 2012. p. 233-260. <https://doi.org/10.15304/ohm.6.501>

GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; Edusp, 1990.

HAJSTRUP, Peter Hansen. **Viagem ao Brasil (1644-1654)**. Recife: CEPE, 2016.

HILL, Pascoe Grenfell. **Fifty Days on Board a Slave-Vessel in the Mozambique Channel, in April and May 1843**. Londres: John Murray, 1844.

HUTTER, Lucy Maffei. **Navegação nos séculos XVII e XVIII**. Rumo: Brasil. São Paulo: Edusp, 2005.

LÉRY, Jean de. **Viagem à terra do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1961.

MARQUES, José (intr.). **Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia**. Porto: Faculdade de Letras, 1999. <https://doi.org/10.1086/696443>

MUÑOZ, Margarita Gil. **La vida religiosa de los mareantes**: devociones y prácticas. Madrid: Ministerio de Defensa/Instituto de História y Cultura Naval, 2004.

NIEUHOF, Joan. **Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil**. São Paulo: Martins, 1942.

NORONHA, Antônio José de. Diário dos sucessos da viagem que fez do Reino de Portugal para [a] cidade [de] Goa, Dom Antônio José de Noronha, Bispo de Halicarnasso, principiada aos 21 de abril de 1773. In: RADULET, Carmen M. (ed. e int.). **Obras completas de D. Antônio José de Noronha**. v. 2. Lisboa: Fundação Oriente, 1995, p. 1-139. <https://doi.org/10.2307/j.ctvvn8w1.31>

PERES, Damião (ed.). **História Trágico-Marítima**. Porto: Portucalense, 1942. 6 v.

PERRONE-MOISÉS, Leyla. **Vinte luas**: viagem de Paulmier de Gonneville ao Brasil, 1503-1505. 2. ed. São Paulo: Cia. das Letras, 1996.

PUDSEY, Cuthbert. Diário de uma estada no Brasil, 1629-1640. In: PAPAVERO, Nelson; TEIXEIRA, Dante Martins. **Brasil holandês**. Petrópolis: Index, 2000. v. 3. p. 49-99.

REDIKER, Marcus. **Between the Devil and the Deep Blue Sea**: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World (1700-1750). Nova York: Cambridge University Press, 1989. <https://doi.org/10.1086/496467>

REGIMENTO Provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada Real, que por ordem de S. M. deve servir de Regulamento aos comandantes das esquadras e navios da mesma senhora, novamente reimpresso por ordem de S. M. o Imperador. Rio de Janeiro: Tip. Nacional, 1825. <https://doi.org/10.11606/d.3.2012.tde-16072013-170407>

RICHSHOFFER, Ambrósio. **Diário de um soldado da Companhia das Índias Ocidentais (1629-1632)**. 2. ed. São Paulo: Ibrasa; Brasília, INL, 1978.

RODRIGUES, Aldair Carlos. **Poder eclesiástico e Inquisição no século XVIII luso-brasileiro**: agentes, carreiras e mecanismos de promoção social. São Paulo: FFLCH: USP, 2010. <https://doi.org/10.11606/t.8.2012.tde-27092012-114557>

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. <https://doi.org/10.11606/issn.1808-8139.v0i3p155-158>

RODRIGUES, Jaime. **No mar e em terra**: história e cultura de trabalhadores escravos e livres. São Paulo: Alameda, 2016. <https://doi.org/10.23925/1677-1222.2017vol17i1a12>

ROTEIRO de Lisboa a Goa. Lisboa: Tip. da Academia Real das Ciências, 1882.

SCHMALKALDEN, Caspar. Diário de viagem. In: FERRÃO, Cristina; SOARES, José Paulo Monteiro (ed.). **Brasil holandês**: a viagem de Caspar Schmalkalden de Amsterdã para Pernambuco

no Brasil. Rio de Janeiro: Indez, 1998. v. 1. p. 15-112. <https://doi.org/10.5962/bhl.title.137771>

SCHWARTZ, Stuart B. **Cada um na sua lei: tolerância religiosa e salvação no mundo atlântico ibérico**. Bauru: Edusc; São Paulo: Cia. das Letras, 2009. <https://doi.org/10.1590/s0104-87752009000200014>

SEIDLER, Carl Friedrich Gustav. **Dez anos no Brasil: eleições sob Dom Pedro I, dissolução do Legislativo, que redundou no destino das tropas estrangeiras e das colônias alemãs no Brasil [1835]**. Brasília: Senado Federal, 2003.

SILVA, Elias Alexandre e. **Relação ou notícia particular da infeliz viagem da nau de Sua Majestade Fidelíssima Nossa Senhora da Ajuda e São Pedro de Alcântara, do Rio de Janeiro para a cidade de Lisboa, neste presente ano**. Lisboa: Régia Oficina Tipográfica, 1778. <https://doi.org/10.32385/rpmgf.v28i5.10971>

SIQUEIRA, Sonia Aparecida. **A Inquisição portuguesa e a sociedade colonial**. São Paulo: Ática, 1978.

STADEN, Hans. **A verdadeira história dos selvagens, nus e ferozes devoradores de homens (1548-1555)**. Rio de Janeiro: Dantes, 1998.

THOMAS, Keith. **Religião e declínio da magia: crenças populares na Inglaterra, séculos XVI e XVII**. São Paulo: Cia. das Letras, 1991.

VIDAL, Laurent. **Mazagão, a cidade que atravessou o Atlântico: do Marrocos à Amazônia**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

WILSON, Peter Lamborn. **Utopias piratas: mouros, hereges e renegados**. São Paulo: Conrad, 2001.

Recebido em: 27/7/2018.


Aprovado em: 14/1/2019.

Publicado em: 5/7/2019.

#### Autor/Author:

JAIME RODRIGUES [rodriguesjaime@gmail.com](mailto:rodriguesjaime@gmail.com)

• Doutor em História pelo IFCH/UNICAMP, com pós-doutorados realizados na Faculdade de Letras da Universidade do Porto e na Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo. Professor do Departamento e do Programa de Pós-Graduação em História da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP).

 <https://orcid.org/0000-0002-9893-7365>

• PhD in History from IFCH/UNICAMP, with postdoctoral studies at the Faculty of Arts of the University of Porto and at the Faculty of Public Health/USP. Professor of the Department and Post-Graduate Program in History of the EFLCH/UNIFESP.

• Doctor en Historia por el IFCH/UNICAMP, con postdoctorados realizados en la Facultad de Letras de la Universidad de Porto y en la Facultad de Salud Pública -USP. Profesor del Departamento y del Programa de Postgrado en Historia de EFLCH/UNIFESP.