

Deus é o dono do navio: religiosidades marítimas no Atlântico moderno*

<https://doi.org/10.15446/achsc.v46n2.78222>

God is the Owner of the Ship: Maritime
Religious Practices in the Modern Atlantic

*Dios es el dueño del barco: religiosidades
marítimas en el Atlántico moderno*

JAIME RODRIGUES**

Universidade Federal de São Paulo
Guarulhos, Brasil

* Esta pesquisa foi desenvolvida a partir de financiamento da CAPES (Estágio Sênior no Exterior). Agradeço a Sharyze Amaral, Lisa Earl Castillo, Airton Félix Souza, Bel Pires Oliveira e Wlamyra Albuquerque pelas referências bibliográficas sobre festas religiosas na Bahia.

** jaimerodrigues@unifesp.br

Artículo de investigación

Recepción: 28 de julio del 2018. Aprobación: 23 de octubre del 2018.

Cómo citar este artículo

Jaime Rodrigues, “Deus é o dono do navio: religiosidades marítimas no Atlântico moderno”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 46.2 (2019): 295-316.

[296]

RESUMO

O artigo aborda alguns aspectos das práticas religiosas de marinheiros em deslocamentos pelo Atlântico na época moderna. Aponto especificidades nas práticas religiosas de mareantes portugueses e, quando possível, apresento informações sobre espanhóis, ingleses e holandeses. A análise dedica-se particularmente ao culto mariano e dos santos católicos. Os conflitos em torno das expressões exteriores da religião são apresentados como traços da cultura marítima em transformação ao longo do período recortado. Para isso, foram analisadas fontes tais como os relatos de viajantes desde o século XVI e os registros de matrículas de tripulações de navios portugueses nos séculos XVIII e XIX.

Palavras-chave: cultura marítima; história atlântica; história marítima; práticas; religião; viajantes.

ABSTRACT

The article addresses some aspects of sailors' religious practices during their trips across the Atlantic in the modern age. I highlight the specificities of the religious practices of Portuguese sailors, as well as of Spanish, English, and Dutch sailors, when information was available. The analysis focuses particularly on the cult of the Virgin Mary and the Catholic saints. The conflicts arising from the external manifestations of religion are presented as evidence of the transformation of maritime culture during the period. The sources used for the study were travelers' diaries since the 16th century and registries of crew members of Portuguese ships in the 18th and 19th centuries.

[297]

Keywords: maritime culture; Atlantic history; maritime history; practices; religion; travelers.

RESUMEN

El artículo aborda algunos aspectos de las prácticas religiosas de marineros en sus desplazamientos por el Atlántico en la época moderna. Apunto especificidades en las prácticas religiosas de mareantes lusos y, cuando fue posible, presento información sobre españoles, ingleses y holandeses. El análisis se dedica particularmente al culto mariano y de los santos católicos. Los conflictos por las expresiones exteriores de la religión se presentan como evidencias de la cultura marítima en transformación a lo largo del período recortado. Para eso, se analizaron fuentes como las narraciones de viajeros desde el siglo XVI y los registros de las tripulaciones de los barcos portugueses en los siglos XVIII y XIX.

Palabras clave: cultura marítima; historia atlántica; historia marítima; prácticas; religión; viajeros.

Apresentação

[298] O *Compêndio narrativo do peregrino da América* era uma obra popular em Portugal no século XVIII, que contém muitos preceitos da Reforma Católica. Seu narrador é um suposto peregrino que, em viagem da Bahia às Minas Gerais, observou as práticas religiosas encontradas entre os colonos, bem como suas misturas com as práticas africanas já muito pronunciadas naquela altura da colonização. Com alusão às palavras de Cristo, Nuno Marques Pereira, o autor a quem se atribui o texto, afirmava que o pregador deveria ser como o pescador, “por pescarem as almas dos pecadores do mar da culpa”. Pregadores agiriam como pilotos:

quando entrarem [...] [na] nau da igreja e se puserem em cima [...] do púlpito, para fazerem boa derrota, é necessário que vão primeiro bem aparelhados dos instrumentos Divinos, para poderem navegar com acerto, levando o astrolábio do amor e temor de Deus, a balestilha da Cruz, a carta de marear da sagrada Escritura, o roteiro da doutrina dos Santos Padres, a agulha da Ciência, o compasso da prudência, a âncora da fé, a amarra da esperança, a matalotagem da caridade e o prumo da humildade.¹

As metáforas não se restringiam ao ambiente do navio e aos instrumentos náuticos, elas incluem também a comparação entre o corpo da Igreja e tripulação de um navio.² Pregadores deviam se comparar aos bons pilotos: “se vê panear a gávea, ou outra qualquer vela, ou afrouxar algum cabo, logo avisa aos marinheiros, que amurem e bracejem a vela, e alem o cabo, porque faça boa derrota a embarcação”.³ As alegorias entre o catolicismo e o vocabulário marítimo não eram casuais, e ajudam a explicar as razões da popularidade do *Compêndio* em um país cuja tradição de navegar vinha de séculos e soava familiar aos leitores ou ouvintes do texto.

O pecado viajava junto com os homens a bordo dos navios. Mesmo na Península Ibérica quinhentista, onde as navegações tinham uma importância inegável, aos marinheiros se reservava um lugar pouco prestigioso na escala social. O costume, a convivência construída no passar do tempo e as conquistas no além-mar não mudaram a opinião de nobres e adminis-

1. Nuno Marques Pereira, *Compêndio narrativo do peregrino da América*, 6ª ed., vol. I (Rio de Janeiro: Publicações da Academia Brasileira, 1939) 343.

2. Pereira, vol. I, 344.

3. Pereira, vol. II, 211-212.

tradores coloniais: homens como o Marquês de Távora, ao retornar de um período como vice-rei português do Estado da Índia em meados do século XVIII, afirmou que os marinheiros eram insensíveis e pouco caridosos: “esse tipo de gente sente mais a morte de um de seus frangos do que a perda de cinco ou seis companheiros de viagem”.⁴ O marquês tirava conclusões a partir do que observara como passageiro privilegiado em viagens entre o Reino e a Ásia. Uma visão classista e negativa sobre os homens do mar fora construída por gente que vivia em terra ou embarcada e que ocupava patamares inalcançáveis pelos marinheiros naquela sociedade fortemente hierarquizada. Todavia, é nesses relatos, marcados por grande distância social entre o narrador e o objeto da narrativa, que vamos encontrar material farto para a pesquisa histórica,⁵ contornando preconceitos e distorções existentes nessas e em outras fontes.

Apesar de expressar sua religiosidade de diferentes formas, os marinheiros enfrentavam uma visão tradicional entre os habitantes do interior e os homens da Igreja, que os consideravam maus cristãos. Ideias, crenças, práticas cotidianas e livros heréticos circulavam entre e por meio dos homens do mar, o que reforçava a imagem de maus cristãos e endossava representações contraditórias, oriundas de relatos de passageiros que, ao longo de séculos, embarcaram por curtos períodos em navios de longo curso. Por esses relatos, observa-se “uma estranha mescla de religiosidade e desinteresse em cumprir os preceitos da Igreja católica”, nos quais os navios seriam ambientes onde “as blasfêmias eram quase tão frequentes como as orações”.⁶

Aspectos da religiosidade popular marítima

As expressões de religiosidade dos homens do mar, sobretudo no século XVI, vinculavam-se diretamente ao medo das condições naturais enfrentadas nas viagens. Nisso, eles se integravam a comportamentos mais amplos das camadas populares europeias, cuja religiosidade enfatizava as agruras cotidianas e se expressava no interior dos canais construídos

4. Charles R. Boxer, *O império marítimo português (1415-1825)* (São Paulo: Cia. das Letras, 2002) 228.

5. Edward P. Thompson, *Costumes em comum* (São Paulo: Cia. das Letras, 1998) 369.

6. Pablo E. Pérez-Mallaina, *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI* (Sevilha: Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992) 246.

pela Igreja, inclusive para submetê-las aos dogmas e liturgias instituídos (santos, santuários, promessas, festas e irmandades), com êxitos variáveis.⁷

[300] Parte dessas expressões de religiosidade popular marítima foi registrada nos textos reunidos na *História Trágico-Marítima*, ainda que não se trate de escritos da lavra dos próprios marinheiros. Ao mesmo tempo, tais expressões da fé eram estimuladas entre os que viessem a embarcar um dia e tivessem acesso a esses escritos ainda em terra.⁸ Essas expressões de fé inseriam-se no âmbito de um dos confrontos em meio aos quais a cultura marítima foi forjada, como definiu Marcus Rediker em seu importante estudo sobre a cultura marítima no Atlântico Norte. Trata-se do confronto entre o homem e a natureza, a eterna vigilância para sobreviver face às forças onipotentes que se levantavam no mar. Os marinheiros enfrentavam seus medos ao lidar com a intensidade e a violência dos mares, o que fazia surgir um forte apelo espiritual na sociedade como um todo e na cultura marítima em particular. Muitas vezes, sobreviver dependia da eficácia das ações coletivas, da habilidade e da coragem.⁹

Muitos tripulantes da Carreira das Índias espanhola, por exemplo, mostravam-se crentes e supersticiosos, e solicitavam antecipadamente a graça diante dos perigos aos quais iam de encontro. Sinais disso eram as confissões e comunhões feitas na partida e escalas, e os testamentos que muitos deles deixavam prontos antes de embarcar, nos quais mencionavam expressamente o dinheiro legado para missas pela salvação de suas almas. No mar, os tripulantes experimentavam uma religiosidade que podiam nunca ter tido em terra.¹⁰ Fosse em um exercício mais ortodoxo da religião

7. Stuart B. Schwartz, *Cada um na sua lei: tolerância religiosa e salvação no mundo atlântico ibérico* (São Paulo: Cia. das Letras, 2009) 258.

8. O medo do mar e a religiosidade foram objetos do estudo clássico de Jean Delumeau, que principia sua análise sobre “os medos da maioria” pelo mar, “onde todo temor abunda”. Ver Jean Delumeau, *História do medo no Ocidente, 1300-1800: uma cidade sitiada* (São Paulo: Cia. das Letras, 2009) 54 e seguintes. Uma problematização da tese de Delumeau pode ser vista em Flor Trejo Rivera, “Pecadores y tormentas: la didáctica del miedo”, *Los miedos en la historia*, eds. Elisa Speckman, Claudia Agostini e Pilar G. Aizpuru (México: UNAM, 2009).

9. Marcus Rediker, *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) 154.

10. Margarita Gil Muñoz, *La vida religiosa de los mareantes: devociones y prácticas* (Madrid: Ministerio de Defensa / Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004) 148, 152-153; Marta G. Garralón, “Trabajos y penalidades de la vida a bordo: la gente de

ou em práticas menos presas às formalidades, a religiosidade dos homens adaptava-se às condições ditadas pela natureza e pelo ritmo do trabalho. Os estudiosos são praticamente unânimes quanto a isso e descrevem o navio como um ambiente isolado, no qual práticas religiosas tinham de se submeter aos imperativos do trabalho. No ambiente marítimo anglo-saxão, tal submissão juntava-se à tradição plebeia de ceticismo e anticlericalismo, que fazia dos marinheiros um grupo notoriamente irreligioso no início do período moderno no Atlântico Norte.¹¹

[301]

Católicos e protestantes tinham óbvias diferenças em suas práticas religiosas, o que não passou despercebido pelos historiadores e pelos narradores contemporâneos. Rediker é um dos autores que se dedicou a compreender as questões religiosas no âmbito da cultura marítima do Atlântico Norte anglo-saxão. Em sua análise, a religião teve um lugar secundário na visão de mundo da maioria dos homens do mar.¹² Aspectos como astrologia e outros alimentavam uma visão persistente sobre os marinheiros como supersticiosos ainda no século XIX. William Webster, cirurgião a serviço da armada inglesa na década de 1820, afirmava que “os marinheiros são considerados as pessoas mais supersticiosas do mundo e esses do [navio] *Chanticleer* eram todos supersticiosos, sem exceção”.¹³ Mais do que o católico Marquês de Távora, passageiro eventual décadas antes, Webster compartilhava experiências e enfrentamentos no mar juntamente com homens de extração social mais baixa, por andar embarcado em seu ofício. Comportava-se, do mesmo modo que folcloristas e viajantes, como um membro da alta cultura que criticava as práticas populares.

A visão de mundo dos marinheiros continha referências e orientações cristãs e pré-cristãs, que combinavam mitologia clássica, relatos bíblicos e tradições inventadas, por exemplo, no ritual de travessia do equador sob a

mar en los navios de la Edad Moderna”, *La Armada española en el siglo XVIII: ciencia, hombres y barcos*, ed. Manuel-Reyes García Hurtado (Madrid: Síliex, 2012) 239.

11. Rediker 169-175; Christopher Hill, *O mundo de ponta cabeça* (São Paulo: Cia. das Letras, 1987); Keith Thomas, *Religião e declínio da magia: crenças populares na Inglaterra, séculos XVI e XVII* (São Paulo: Cia. das Letras, 1991).
12. Rediker 178-183.
13. Thomas 257-258; Jaime Rodrigues, *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio e Janeiro (1780-1860)* (São Paulo: Cia. das Letras, 2005) 209; William H. B. Webster, *Narrative of a Voyage to the Southern Atlantic Ocean, in the years 1828, 29, 30, performed in His Majesty's Sloop Chanticleer, under the command of the late Captain Henry Foster* (Londres: Richard Bentley, 1834) 8.

[302]

presidência de Netuno.¹⁴ Diante do confronto desigual com a força da natureza em alto mar e ante às suas reduzidas possibilidades de enfrentá-las, os marinheiros tornaram-se “pessoas notoriamente supersticiosas e geravam um grande número de precauções destinadas a garantir um clima favorável e a segurança do navio”. Porém, não eram apenas marinheiros comuns que tinham crenças mágicas: muitos capitães recorreram à bruxaria para explicar porque navios comandados por eles haviam naufragado ou sido capturados por inimigos.¹⁵ A diferença entre superstição e religião soa muito mais como produto da análise erudita do que algo presente no horizonte dos marinheiros, mesmo no século das Luzes.

As chamadas práticas mágicas se faziam presentes entre protestantes e católicos, letrados e iletrados, de diversas sociedades atlânticas da época moderna. Quando aplicadas aos homens do mar, essa afirmação considera o contexto de mobilidade social e espacial, com as guerras e a expansão comercial e marítima tendo importância fundamental no cotidiano, em meio ao qual prever os destinos individuais ou coletivos era importante. Astrólogos e bruxas atuavam nesse sentido, e as últimas deixaram muitos vestígios, por exemplo, na documentação inquisitorial portuguesa.¹⁶

Nossa Senhora, Jesus e os santos

Se havia práticas religiosas heterodoxas em comum, como a bruxaria e a astrologia, o culto a Nossa Senhora e aos santos diferenciava católicos de protestantes em seus encontros pelos mares. Como sinal exterior de fé, os católicos tinham o costume de batizar suas embarcações com nomes sagrados, invocando proteção. No caso português, essa prática perdurou até os últimos anos do século XVIII e, nas primeiras décadas do XIX, nota-se claramente o declínio desse costume e uma laicização nas denominações.¹⁷

14. Rediker 184-185; Jaime Rodrigues, *No mar e em terra: historia e cultura de trabalhadores escravos e livres* (São Paulo: Alameda, 2016) 19-76.

15. Thomas 437 e 529.

16. Francisco Bethencourt, *O imaginário da magia: feitiçeras, adivinhos e curandeiros em Portugal no século XVI* (São Paulo: Cia. das Letras, 2004) 63-64 e 67.

17. Jaime Rodrigues, “Embarca agora a primeira vez: marinheiros na rota Lisboa-Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX”, *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro* 9 (2015): 17-18. Amândio Barros identificou processo semelhante nas denominações dos barcos portuenses em séculos anteriores em “Barcos e gentes do mar do Porto (séculos XIV-XVI)”, *História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto* 14 (1997): 167-230.

Decerto, a laicização oitocentista não se devia a uma diminuição uniforme do apelo do catolicismo entre os portugueses, mas relacionava-se aos debates políticos travados quando da elaboração da Constituição de 1822 e ao liberalismo, que levaria à supressão das ordens religiosas em Portugal em 1834, diante das avaliações de que o culto mariano tornara-se excessivo.¹⁸ A partir de 1822, avolumaram-se os pedidos de padres para embarcar como capelães nos navios da Armada lusa — quando antes isso era obrigatório — e, inversamente, de capitães que pediam dispensa de levar capelães a bordo.¹⁹

[303]

O costume de batizar navios com invocações de santos persistia no século XVIII português e, aparentemente, diferenciava-se da prática espanhola, na qual os nomes religiosos declinavam nas designações oficiais das embarcações. Todavia, tal declínio nesse período parecia ser mais formal do que efetivo entre os navegantes espanhóis: uma lei de agosto de 1793 ordenou que cada navio tivesse um santo patrono, além do nome oficial.²⁰ Entre os lusos, as invocações marianas ocorriam ao menos desde a Reconquista e ganharam força à época dos conflitos religiosos na Europa.²¹

Pelas informações contidas nas matrículas das equipagens portuguesas nos séculos XVIII e XIX,²² percebemos formas de denominar as embarcações vinculadas aos medos no mar e ao sentimento religioso que mesclava práticas eruditas e populares. Salta aos olhos a invocação religiosa nos nomes de batismo das embarcações. Em uma amostragem de 1.017 viagens feitas por navios lusófonos de 1767 a 1863, chama a atenção o fato de as referências

-
18. Carlos Moreira Azevedo, *História religiosa de Portugal*, vol. I (Cais de Mem Martins: Círculo de Leitores, 2000) 90; Jorge Pedreira e Nuno Gonçalo Monteiro, *História contemporânea de Portugal*, vol. I (Madrid- Carnaxide: Mapfre / Objetiva, 2013).
 19. Ver, entre muitos outros, “O bergantim *Marquês de Pombal* recebe dispensa de levar capelão a bordo”, jan. 23, 1822. Arquivo Histórico da Marinha (AHM), Lisboa, Caixa 1291, Pasta 2 Secretaria da Junta do Comércio (1801-1822), s.f.; e, do mesmo arquivo: “Frei Antonio Dias, religioso de São Francisco, pede licença para embarcar de capelão no navio *São José Diligente*”, jul. 19, 1822; “Concede licença a Frei José de Santa Matildes, religioso agostinho descalço, para embarcar como capelão”.
 20. Muñoz 49 e 100.
 21. Azevedo vol. I, 170; vol. II, 355; e vol. II, 378-380; Geraldo Coelho Dias, “A devoção do povo português a Nossa Senhora nos tempos modernos”, *História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto* 4 (1987): 227-253; Bethencourt 145; y Norberto T. G. Ferraz, *A morte e a salvação da alma na Braga setecentista* (Braga: Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho, 2014) 78, 120 e 264.
 22. A amostragem foi colhida no Arquivo Nacional da Torre do Tombo e no Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa), conforme documentação listada ao final deste texto.

[304]

divinas escassearem nas navegações oitocentistas: 200 viagens entre 1801 e 1864 ocorreram em navios cujos nomes eram majoritariamente leigos, sendo a maioria deles negreiros. Nomes de heróis ou militares (*Ulisses, General Lecor, Vasco da Gama*), referências à realeza ou à aristocracia (*Princesa do Brasil, Duque de Bragança*), indicadores de audácia (*Antipático, Atrevida, Empreendedor, Triunfo da Inveja, Tentadora*) ou nomes levemente inspirados na religião (*Aurora, Esperança, Piedade*) predominavam nas alcunhas. As diferentes aparições de Nossa Senhora foram mencionadas apenas sete vezes.

A laicidade dos nomes oitocentistas contrastava com a prática corrente no século XVIII e nos anteriores: naquela altura, exceto por poucos barcos cujos nomes remetiam à realeza (*Princesa do Brasil, Príncipe da Beira, Rei de Portugal*), quase todos os demais se referem ao panteão católico. A amostragem setecentista contém 817 nomes de navios, liderados por Nossa Senhora (442 invocações, 54% dos casos), Jesus e outros membros de sua família (*Santa Ana, São José, São Joaquim, São João Batista*), quase sempre com invocações conjugadas a outros alvos de devoção (*Santíssimo Sacramento, Almas e Graça Divina*, por exemplo). Os santos, de forma geral, tiveram seus nomes atribuídos a navios em 451 casos, tanto sozinhos como acoplados a mais de um santo ou acompanhados de Nossa Senhora, Jesus Cristo, alvos de devoção católicos ou elementos laicos.

Em Portugal, a prática de dar nomes sacros aos navios se manteve nos Setecentos. Para Barros, “a escolha dos nomes integra-se num quadro de valores (religiosos, culturais, estéticos, morais) que se poderão inserir na rica diversidade de uma ainda pouco clara cultura popular”. Ao enfrentar perigos, os homens do mar confiavam sua proteção a Deus, à Virgem e aos santos, e expressavam nas invocações sua vivência religiosa e as incertezas da navegação.²³ Todavia, os nomes religiosos dos barcos não resultavam apenas da devoção dos marinheiros, mas principalmente dos donos, sócios e oficiais dos navios mercantes e mesmo na Armada, esta última mais sensível ao debate político de cunho liberal e laicizante no século XIX. Isso não nega a necessidade de se compreender a cultura popular, a circularidade e a devoção expressada na denominação dos navios, bem como entender que tudo isso é processual e dialógico, transformando-se no tempo e nas relações sociais. As fontes não são claras a respeito, mas poderiam ocorrer eventuais negociações entre donos de navios, oficiais e marinheiros para definir os nomes, além de razões de ordem privada, familiar ou local; por

23. Barros 191.

exemplo, a popularidade de um santo no porto onde o navio estava baseado ou promessas feitas por um armador que queria proteger seus barcos.

Nossa Senhora ocupou o centro da devoção popular entre os católicos. Maria era a primeira patrona da Marinha espanhola e “os espanhóis consideravam que o Atlântico tinha sido posto sob a vigilância eterna — e eternamente maternal— da mãe de Deus”.²⁴ Enquanto os marinheiros espanhóis adoravam a Virgem do Mar, de Guadalupe, do Rosário, da Régua e do Carmo,²⁵ as opções marianas dos homens do mar em Portugal e seus domínios na denominação dos navios eram N. S. da Conceição (66 vezes), do Carmo, (33), da Piedade (26), de Nazaré (24), da Oliveira (20), do Rosário (19), da Penha de França e da Boa Viagem (14 cada uma), dos Prazeres e da Madre de Deus (11 cada uma) e de Belém (10 referências).

A recorrência de Nossa Senhora da Conceição prendia-se ainda à condição dela como padroeira de Portugal, condição instituída por D. João IV por uma provisão de 1646.²⁶ Além, é claro, da ordem promotora do culto à Conceição ser a mesma à qual se filiara o mais popular dos santos em solo português —o franciscano Santo Antônio—, ele próprio invocado um sem número de vezes no batismo de navios. O filho de Deus em diversas versões (64 navios mencionam versões de Cristo em seus nomes, sozinho ou acompanhado de Nossa Senhora, de um santo ou elementos sagrados) também era presença comum nos nomes dos navios.

Embora fosse Deus o ser supremo entre os católicos, a devoção popular fez sobressair Nossa Senhora e os santos por sua piedade ou por sinais extraordinários que a Igreja acabou por sancionar como elementos de fé. As confrarias profissionais dos homens do mar os ligavam preferencialmente a um santo. Na Espanha, as escolhas recaíram sobre os santos Pedro, Telmo, Miguel, Nicolau de Bari, Francisco de Paula, Mauro, Restituta e Cristóvão. Os santos protetores mudaram no decorrer do tempo, conforme suas especiali-

[305]

24. Simon Winchester, *Atlântico* (São Paulo: Cia. das Letras, 2012) 148.

25. Muñoz 75-88.

26. Juliana B. de A. Souza, “Virgem Imperial: Nossa Senhora e império marítimo português”, *Luso-Brazilian Review* 45.1 (2008): 30-52; Cristina Osswald, “A Imaculada Conceição na pintura e na escultura: contextualização histórico-hagiográfica; a formação de um dogma”, *Santa Beatriz da Silva: uma estrela para novos rumos*, eds. José Eduardo Franco e José Sanches Alves (Parede: Principia, 2013) 400-401; Edilece S. Couto, *Tempo de festas: homenagens a Santa Bárbara, N. S. da Conceição e Sant’Ana em Salvador (1860-1940)* (Assis: UNESP, 2004) 97.

dades²⁷ e as fronteiras entre os Estados: em Portugal, os mais mencionados no batismo das embarcações no século XVIII eram, de longe, Antônio (com 107 menções) e José (88 menções), seguidos por Santa Ana (mencionada 76 vezes), São Francisco de Paula (25), São João Batista (21) e Santa Rita (20).

[306]

O franciscano Santo Antônio, nascido em Lisboa em fins do século XII, tornou-se muito popular em Portugal desde o século seguinte. Entre os navegantes da expansão lusa, sua devoção decerto teve origem nessa popularidade em terra e em certos aspectos de sua hagiografia: no regresso da primeira viagem marítima feita por ele, vindo do Marrocos, uma tempestade desviou o navio que o levava a Lisboa, indo dar na Sicília, onde recebeu socorro. O santo, portanto, conhecia o medo e o enfrentamento de uma tempestade no mar. Sobretudo entre os marinheiros lisboetas, era comum o porte de uma imagem antoniana, na esperança de obter proteção contra as forças da natureza. A Antônio também era atribuída proteção militar aos portugueses nas guerras de Restauração e na invasão franco-espanhola. Seu outro atributo valorizado pelos mareantes era a bilocação: acreditava-se que o santo estivera ao mesmo tempo em Milão e em Lisboa.²⁸ Estar simultaneamente em dois lugares poderia ser uma fantasia de marinheiros na qual o tempo se acelerava ou as velas ganhavam impulso e a velocidade aumentava, o que diminuía os perigos da viagem.

Também a partir da Restauração, sob a égide dos franciscanos que lhe tomaram o nome emprestado para designar muitas igrejas e conventos, São José teve seu culto expandido. O santo foi tornado um dos tutelares do Reino, na medida em que D. João IV, o restaurador, nascera no dia de São José, 19 de março.²⁹ No reinado de seu bisneto, D. José, muitas embarcações carregavam o sugestivo nome de *São José Rei de Portugal*, menos uma santificação do rei do que um reconhecimento da proteção supostamente dada pelo santo ao Reino. Se tinha promotores nas ordens religiosas e na realeza, São José também contava com devotos entre os populares: junto com Santo Antônio, eram “parceiros na boa morte”,³⁰ e São José ainda foi nomeado “especial protetor” de traficantes de escravos que pretendiam formar uma

27. Muñoz 91-96; Garralón 241.

28. Luiz Mott, “Santo Antônio, o divino capitão-do-mato”, *Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil*, eds. João José Reis e Flávio dos Santos Gomes (São Paulo: Cia. das Letras, 1996) 112-117; y Susanne Chantal, *A vida quotidiana em Portugal ao tempo do terramoto* (Lisboa: Livros do Brasil, 2005) 174-175.

29. Azevedo, vol. I, 634.

30. Azevedo, vol. I, 116.

companhia comercial na Bahia de meados do século XVIII,³¹ embora nada nos Evangelhos permita atribuir tais poderes ao pai adotivo de Jesus.

Ainda que não tão numeroso em quantidade de menções, o Corpo Santo destacava-se pela sua devoção entre marítimos portugueses e galegos:

Quanto a São Telmo, existiu muita confusão sobre sua personalidade durante uns anos, pois ele era confundido com frei Pedro Gonçalves Telmo. O São Elmo [...] foi muito popular entre os marinheiros italianos e catalães, personificando o antigo culto dos gêmeos (Cástor e Pólux) e com o fogo de Helena, o do meteoro do fogo fátuo de São Elmo (São Telmo) [...]. A confusão como dominicano Francisco Gonçalves Telmo (século XVIII), bispo de Tui [na Galícia], se deve à coincidência do segundo nome. Este santo foi patrono dos homens do mar das Rías Baixas e depois no [mar] Cantábrico. No século XVII, a devoção passou a Sevilha e dali [...] a vários lugares da América. É representado com uma vela na mão direita e um navio na esquerda e é invocado para salvar das tempestades e dos riscos do mar. Está sepultado em Tui e é invocado como fogo de São Telmo.³²

[307]

As histórias de devoções aos santos por vezes parecem obedecer às fronteiras. Em Portugal, a versão popular da hagiografia desse santo informa que Pedro Gonçalves Telmo “andava de noite com uma luz, pela costa, nos lugares mais perigosos a iluminar os barcos e livrá-los de naufrágios”.³³ Desde o século XIV, havia uma confraria de navegantes e pescadores em Setúbal, onde foi edificada a primeira capela do Corpo Santo ou de São Telmo no país.³⁴ Já a igreja do Corpo Santo em Lisboa data de fins do século XVII. O culto ao santo alcançara as ilhas atlânticas no século XVIII, onde a confraria do Corpo Santo do Funchal, na Madeira, destinava uma pequena quantia em dinheiro aos confrades marinheiros e pescadores para a compra de mortalhas. A devoção chegou cedo à América portuguesa, já que piratas ingleses roubaram os bens da capela do Corpo Santo, no

31. Pierre Verger, *Notícias da Bahia de 1850* (São Paulo: Corrupio / Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1981) 48.

32. Muñoz 94-96. Ver também Bethencourt 144.

33. Geraldo Coelho Dias, “O mar e os portos como catalizadores de religiosidade”, *O litoral em perspectiva histórica (sécs. XVI a XVIII): um ponto da situação historiográfica*, eds. Inês Amorim et al. (Porto: Instituto de História Moderna, 2002) 278.

34. Azevedo, vol. I, 156.

Recife, em 1594.³⁵ A ordem de São Domingos foi a promotora do culto de São Pedro Gonçalves Telmo, o Corpo Santo.³⁶

[308]

Muitos viajantes referiram-se, alguns com temor, ao rastro de luz em alto mar que era entendido como uma aparição desse santo: “Conforme ficou registrado por Camões no Canto V de *Os lusíadas*, os próprios marinheiros que partiam para a Índia, para a China ou para o Brasil viam com olhos apavorados certos fenômenos naturais como o fogo-de-santelmo ou a tromba marinha, então já inteligíveis e explicáveis ante olhos eruditos”.³⁷ Pigafetta referiu-se a isso mais de uma vez, sempre em meio a tempestades, quando surgia “o que se chama Corpo Santo, isto é, São Telmo”, sob a forma de “uma maravilhosa tocha, na ponta do mastro maior” ou “fogos que resplandeciam na ponta dos mastros”.³⁸

Claro está que a eletricidade em meio às tempestades não era notada somente em embarcações católicas. O protestante alemão Hans Staden, em sua primeira viagem à América, feita em um navio português de 1547 a 1549, enfrentou um temporal que fez a tripulação implorar por bons ventos. Numa noite de maior violência dos elementos, “surgiram, por cima das naus muitas luzes azuis, com uma aparência que eu nunca tinha visto”, que desapareciam quando as ondas batiam na proa. “Os portugueses disseram que essas luzes eram sinal de bom tempo, mandadas pelo próprio Deus como consolo em nossas provações”, chamando-as de fogo de santelmo ou *Corpus sanctum*.³⁹ De acordo com um capitão britânico do século XVIII, os marinheiros de seu país consideravam tais rastros como obras de duendes, aos quais chamavam Davy Jones.⁴⁰ A personagem era mais do que isso: suas origens não são claras, mas marinheiros setecentistas britânicos a entendiam como “um espírito maligno do mar”, uma corruptela de diabo (*duffy* ou *duppy*) no inglês das Antilhas, unida ao Jonas bíblico engolido pela baleia.

35. Ferraz 149; Silva 41.

36. Azevedo, vol. I, 377.

37. Laura de Mello e Souza, *Inferno atlântico: demonologia e colonização, séculos XVI-XVIII* (São Paulo: Cia. das Letras, 1993) 22.

38. Antônio Pigafetta, *A primeira viagem ao redor do mundo*, 2ª ed. (Porto Alegre: L&PM, 1986) 56 e 68.

39. Hans Staden, *A verdadeira história dos selvagens, nus e ferozes devoradores de homens (1548-1555)* (Rio de Janeiro: Dantes, 1998) 23.

40. Carlos Amoretti, notas a *A primeira viagem ao redor do mundo* 74, referindo George Dixon, *A Voyage Round the World, but More Particularly to the North-West Coast of America, Performed in 1785, 1786, 1787, and 1788*, que ele cita na tradução francesa.

Davy Jones Locker era o termo para designar as profundezas do mar no repertório dos marinheiros, o destino daqueles que morriam a bordo. Em algumas versões, ele era também o ajudante de Netuno nas cerimônias de travessia da linha do Equador.⁴¹

Nossa Senhora, campeã em referências, era venerada no mar e em terra pelos mareantes. No mar, onde abundavam perigos individuais e coletivos; em terra, para onde acorriam os marinheiros em procissões de agradecimento pelos salvamentos atribuídos a ela. Os exemplos são inúmeros. Pigafetta, nas proximidades das Filipinas, caiu no mar sem que ninguém percebesse. Ele afirmou ter sobrevivido porque uma corda apareceu na água e ele teve forças para agarrar-se a ela, gritar e ser salvo. O salvamento devia ser creditado “exclusivamente à misericordiosa proteção da Santíssima Virgem”.⁴² A ela também se deviam catarses e salvamentos coletivos, como se pode ler em muitos relatos da *História Trágico-Marítima*, essa espécie de “bíblia de sofrimento e morte” que assombrava os portugueses.⁴³

Protetora, ela também enviava sinais de que os pecados levavam à perdição. Ao menos assim entendeu o escrivão da frota de Martim Afonso de Sousa que, em 1530, percorreu o litoral atlântico da América do Sul. As trovoadas e a força dos ventos metiam a proa do barco sob as águas e enchiam a todos de temor, sobretudo quando um raio partiu um dos mastros: “quis Nossa Senhora que nos não fez mais nojo: trouxe tão gran fedor de enxofre, que não havia homem que o suportasse”.⁴⁴ As referências prosseguiram até o século XIX, exemplificadas pelo relato do inglês Thomas Lindley, preso em Salvador nos primeiros anos daquele século, que confirmavam os comentários feitos por outros protestantes acerca da devoção a Nossa Senhora entre os lusos-brasileiros: “a padroeira, a Virgem, é especialmente invocada pelos navios e barcos pesqueiros das costas vizinhas, em caso de perigo

[309]

41. Carie L. Herch, “Crossing the Line: Sex, Power, Justice, and the U.S. Navy at the Equator”, *Duke Journal of Gender, Law & Policy* 9 (2002): 282; Simon J. Bronner, *Crossing the Line: Violence, Play, and Drama in Naval Equator Traditions* (Amsterdã: Amsterdã University Press, 2006) 10 e 17-19.

42. Pigafetta 90.

43. Azevedo, vol. II, 362; Souza, *Inferno atlântico* 95; Damião Peres, *História Trágico-Marítima*, vol. 3 (Porto: Portucalense, 1942) 25 e 59-60; vol. 4, 29; e vol. 5, 18.

44. Pero Lopes de Sousa, *Diário de navegação da Armada que foi à Terra do Brasil em 1530* (Lisboa: Tip. da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis, 1839) 23.

[310]

ou de ventos contrários”.⁴⁵ Em terra, os mareantes que haviam enfrentado os perigos do mar expressavam gratidão pelas intercessões que atribuíam a Nossa Senhora. Em Portugal, os centros de peregrinação eram mais de 155 em meados do século XVIII: “36,5 % eram dedicados a Cristo e 21,7 % à Virgem. Os templos marianos, localizados principalmente em regiões mais populosas, com maior enquadramento pastoral, eram os mais procurados, secundados pelos de matriz cristológica”.⁴⁶ Em Lisboa, sobretudo, as seis igrejas pertencentes a confrarias de homens do mar são indícios da devoção mariana entre esses profissionais.⁴⁷

Na cidade da Bahia, desde muito cedo, com a criação da capela de Nossa Senhora da Conceição da Praia no tempo do primeiro governador geral, pescadores e homens do mar que ali aportavam a elegeram para sua devoção e dali faziam partir a procissão do Senhor dos Navegantes. Enraizado entre os pescadores, o culto mariano popular fazia com que todo templo dedicado a Nossa Senhora recebesse denominações relacionadas ao mar e a santa fosse apresentada como uma mulher sofredora, “esposa ou a mãe atormentada pelo medo de que seu companheiro ou filho perca o combate com as ondas a menos de um quilômetro da costa, à vista da aldeia”.⁴⁸ A capela da Boa Viagem, na mesma localidade, foi uma das escolhidas por navegantes para agradecer à suposta proteção divina, com procissões que dali partiam em honra do mesmo Senhor dos Navegantes e de Nossa Senhora da Boa Viagem, enquanto que as evidências do Senhor do Bonfim como protetor da mesma categoria profissional — e de traficantes em particular — vem de meados do século XVIII.⁴⁹ No início desse mesmo século, quando ocorriam tempestades, pestes e naufrágios, o devoto D. João V juntava-se ao povo de Lisboa em círios. Um dos lugares de ajuntamento era a Capela de Nossa Senhora do Livramento, em Cascais, protetora de marinheiros e pescadores.⁵⁰

45. Thomas Lindley, *Narrativa de uma viagem ao Brasil* (São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1969) 40.

46. Azevedo, vol. I, 353.

47. Silva 33.

48. Couto 99.

49. João da Silva Campos, *Procissões tradicionais da Bahia*, 2ª ed. (Salvador: Sec. Cultura e Turismo / Cons. Estadual de Cultura, 2001) 213-224; Francisco Antônio Nunes Neto, “A invenção da tradição: a ‘devoção’ ao Senhor Bom Jesus do Bonfim na/da Bahia”, *Interfaces Científicas-Humanas e Sociais* 1.2 (2013): 46; Verger 76-82; y Rodrigues, *De costa a costa* 211.

50. Azevedo, vol. II, 609.

Considerações finais

Nos estudos centrados na época moderna, a especificidade dos marinheiros foi realçada em diferentes situações. Nos aspectos da religiosidade e suas manifestações exteriores —aquelas que deixaram evidências para o historiador—, os homens do mar experimentaram conflitos, dúvidas e resistências às tentativas de imposição da ortodoxia católica. Mas, a seu modo, também expressaram uma adesão, exemplificada no culto mariano e na preferência por certos santos católicos. Tudo isso era semelhante ao que a gente de terra também enfrentava: todavia, era sobre os primeiros que pairavam, de forma coletiva, os estigmas de desobedientes e heterodoxos, antes mesmo das grandes navegações transoceânicas europeias e da ampliação do número de homens que exerciam ofícios marítimos em meio ao conjunto da população europeia.

A historiografia que se debruçou sobre a religiosidade dos marítimos europeus em trânsito pelo Atlântico aponta alguns caminhos para a análise e indica tratar-se de uma questão em aberto pela falta de respostas contundentes.⁵¹ Rastreei aqui algumas práticas religiosas dos mareantes a partir de fontes diversas, entre os séculos XVI e as primeiras décadas do XIX. O conjunto dos homens foi entendido como um grupo profissional, e atentei para o papel desses agentes em suas intervenções e interações com os condicionamentos do entorno. Mesmo ao considerar o isolamento advindo do trabalho e do ambiente onde ele era exercido, não os encarei como sujeitos completamente autônomos e livres, mas com necessidades, interesses e antagonismos experimentados e transformados em consciência, cultura e ações.⁵² Estiveram em pauta práticas e manifestações empiricamente verificáveis, compreendidas como expressões da religiosidade na realidade social. Depois de apresentar essas práticas de forma geral, concentrei os esforços na questão do culto mariano e de alguns santos da preferência dos portugueses, tendo claro que a religiosidade dos homens do mar tinha muitos outros aspectos que, não abordados aqui, merecem estudos aprofundados: as adaptações litúrgicas das missas a bordo; a importância dos sacramentos, sobretudo confissão, comunhão e batismo; os sepultamentos quando das mortes ocorridas a bordo;

[311]

-
51. Marina Afonso Mola e Carlos Martínez Shaw, “Los trabajos y los días del marinero del Antiguo Régimen”, *Espacios sociales, universos familiares. La familia en la historiografía española*, eds. F. Chacón e J. Hernández (Murcia: Universidad de Murcia, 2007) 172.
 52. Edward P. Thompson, *A miséria da teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser* (Rio de Janeiro: Zahar, 1981) 182.

as concepções acerca de Deus e o demônio e as manifestações de ambos; as divergências nos cultos de católicos e protestantes; promessas, procissões e ex-votos; desvios e heterodoxias de homens do mar, entre inúmeros outros temas para os quais as fontes são fartas.

[312]

O recorte temporal coloca o problema da escassez de estudos focados nos séculos XVIII e XIX em Portugal e seus domínios do ponto de vista da navegação. Um desses estudos afirma que “a navegação nunca foi vista, na segunda metade de Setecentos, como uma tarefa fácil [...]. Para além dos condicionalismos naturais a que estava sujeita, teve que suportar as pressões do contexto político e econômico que a rodeava”, aí incluídos a “imprevisibilidade dos elementos e da falta de imunidade do comércio nos conflitos internacionais”.⁵³ Por outro lado, observa-se a existência de uma “idade dourada” do catolicismo português, que iria da expansão marítima (século XV) até a era pombalina (meados do século XVIII), com a Igreja e a Coroa esforçando-se para impor as regras e os comportamentos ditados pelo Concílio de Trento. A viragem se daria com “a política antijesuítica do marquês de Pombal e sobretudo com a emergência do liberalismo. Nessa altura, a religião, bem como a prática religiosa, começou a ser visivelmente desvalorizada” e surgiram sinais de crescente secularização.⁵⁴ Esse resumo indica que boa parte das análises se concentra nos séculos XVI e XVII, entendidos como época áurea das navegações ibéricas, sendo os séculos seguintes estudados de forma lateral, quase como se as luzes da razão iluminista tivessem adentrado a vida cotidiana do homem comum de modo inequívoco. A isso se soma o fato de a navegação mercante e o poder marítimo portugueses nos séculos XVIII e XIX não servirem mais de esteio para o orgulho nacional(ista), tendo perdido boa parte de seu vanguardismo técnico, brilho heroico e importância econômica quando comparados aos Quinhentos. Schwartz convida à reflexão, ao argumentar que, depois dos ecos da Revolução Francesa e da revolta escrava do Haiti se espalharem pelo mundo atlântico, as preocupações com as práticas religiosas heterodoxas migraram da moral para a estabilidade política,⁵⁵ mas não deixaram de existir e de se valer dos instrumentos usados desde a época áurea.

53. Sérgio C. Ferreira et al., “Episódios do comércio marítimo portuense na segunda metade do século XVIII”, *História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto* 3,5 (2004): 231.

54. Steffen Dix, “As esferas seculares e religiosas na sociedade portuguesa”, *Análise Social* 49.194 (2010): 10.

55. Schwartz 334.

OBRAS CITADAS

I. Fontes primárias

Arquivos

Arquivo Histórico da Marinha (AHM) Lisboa, Portugal

Secretaria da Junta do Comércio (1801-1822)

[313]

Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANT) Lisboa, Portugal

Junta do Comércio

Matrículas de Equipagens de Navios: Livros 1 a 5 (1767 a 1769); Maço 1, Caixas 1 a 3 (1761-1772); Maço 2, Caixas 4 a 8 (1773-1776); Maço 34, Caixas 112 (1773-1792), 113 (1793-1798), 114 (1799-1801), 115 (1802-1803), 224 (1179-1803); Maço 35, Caixa 116 (1805-1805); Maço 37, Caixa 128 (1821); Maço 49, caixas 163 e 164 (1800-1824) e Maço 62, Caixa 203 (1800-1805).

Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) Lisboa, Portugal

Conselho Ultramarino

Macau, Caixa 17, doc. 29;

Maranhão, Caixa 47, doc. 4644;

Rio de Janeiro, Caixa 92, docs. 8023, 8032, 8033, 8037, 8038, 8044 e 8047; Caixa 93, docs. 8104, 8105 e 8235; Caixa 94, docs. 8151 e 8169; Caixa 95, docs. 8200, 8215, 8216, 8217, 8235 e 8236; Caixa 96, docs. 8300, 8319, 8320, 8322, 8340, 8341, 8362 e 8363; Caixa 97, docs. 8367, 8370, 8375, 8400, 8416, 8417, 8418, 8420, 8426 e 8427; Caixa 98, docs. 8436, 8439, 8440, 8441, 8452, 8483 e 8497; Caixa 99, docs. 8517, 8549 e 8554; Caixa 100, docs. 8649 e 8674; Caixa 129, doc. 10305; Caixa 132, doc. 10462; Caixa 133, docs. 10533 e 10591; Caixa 135, docs. 10731, 10735 e 10736; Caixa 140, docs. 10973 e 11016; Caixa 144, docs. 11189, 11194 e 11195; Caixa 147, doc. 11342; Caixa 148, doc. 11368; Caixa 149, docs. 11466 e 14466; Caixa 153, doc. 11609; Caixa 157, doc. 11859; Caixa 158, doc. 11908; Caixa 163, doc. 12205; Caixa 171, docs. 12671, 12679 e 12696; Caixa 181, doc. 13210; Caixa 185, doc. 13549 e Caixa 199, doc. 14092.

Documentos impressos e manuscritos

Lindley, Thomas. *Narrativa de uma viagem ao Brasil*. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1969.

Pereira, Nuno Marques. *Compêndio narrativo do peregrino da América, em que se tratam vários discursos espirituais, e morais, com muitas advertências, e documentos contra os abusos, que se acham introduzidos pela malícia dia-*

bólica no Estado do Brasil. 6ª ed. Rio de Janeiro: Publicações da Academia Brasileira, 1939.

Peres, Damião, ed. *História Trágico-Marítima*. Porto: Portucalense, 1942.

Pigafetta, Antônio. *A primeira viagem ao redor do mundo*. 2ª ed. Porto Alegre: L&PM, 1986.

Sousa, Pero Lopes de. *Diário de navegação da Armada que foi à Terra do Brasil em 1530*. Lisboa: Tip. da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis, 1839.

[314]

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

Webster, William Henry Bayley. *Narrative of a Voyage to the Southern Atlantic Ocean, in the years 1828, 29, 30, performed in His Majesty's Sloop Chanticleer, under the command of the late Captain Henry Foster*. Londres: Richard Bentley, 1834.

II. Fontes secundárias

Afonso Mola, Marina e Carlos Martínez Shaw. “Los trabajos y los días del marinero del Antiguo Régimen”. *Espacios sociales, universos familiares. La familia en la historiografía española*. Eds. F. Chacón e J. Hernández. Murcia: Universidad de Murcia, 2007. 157-176.

Azevedo, Carlos Moreira, dir. *História religiosa de Portugal*. Cais de Mem Martins: Círculo de Leitores, 2000.

Barros, Amândio J. M. “Barcos e gentes do mar do Porto (séculos XIV-XVI)”. *História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto* 2.14 (1997): 167-230.

Bethencourt, Francisco. *O imaginário da magia: feiticeiras, adivinhos e curandeiros em Portugal no século XVI*. São Paulo: Cia. das Letras, 2004.

Boxer, Charles R. *O império marítimo português (1415-1825)*. São Paulo: Cia. das Letras, 2002.

Bronner, Simon J. *Crossing the Line: Violence, Play, and Drama in Naval Equator Traditions*. Amsterdã: Amsterdã University Press, 2006.

Campos, João da Silva. *Procissões tradicionais da Bahia*. 2ª ed. Salvador: Sec. Cultura e Turismo / Cons. Estadual de Cultura, 2001.

Chantal, Susanne. *A vida quotidiana em Portugal ao tempo do terramoto*. Lisboa: Livros do Brasil, 2005.

Couto, Edilece Souza. *Tempo de festas: homenagens a Santa Bárbara, N. S. da Conceição e Sant'Ana em Salvador (1860-1940)*. Assis: UNESP, 2004.

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

- Dias, Geraldo Coelho. “A devoção do povo português a Nossa Senhora nos tempos modernos”. *História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto* 2.4 (1987): 227-253.
- Dias, Geraldo Coelho. “O mar e os portos como catalizadores de religiosidade”. *O litoral em perspectiva histórica (sécs. XVI a XVIII): um ponto da situação historiográfica*. Eds. Inês Amorim et al. Porto: Instituto de História Moderna, 2002.
- Dix, Steffen. “As esferas seculares e religiosas na sociedade portuguesa”. *Análise Social* 49.194 (2010): 5-27.
- Ferraz, Norberto T. G. *A morte e a salvação da alma na Braga setecentista*. Braga: Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho, 2014.
- Ferreira, Sérgio C., Joana Isabel Ribeiro, e Pedro G. Rodrigues. “Episódios do comércio marítimo portuense na segunda metade do século XVIII”. *História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto* 3.5 (2004): 211-250.
- Garralón, Marta G. “Trabajos y penalidades de la vida a bordo: la gente de mar en los navíos de la Edad Moderna”. *La Armada española en el siglo XVIII: ciencia, hombres y barcos*. Ed. Manuel-Reyes García Hurtado. Madrid: Síliex, 2012.
- Herch, Carie L. “Crossing the Line: Sex, Power, Justice, and the U.S. Navy at the Equator”. *Duke Journal of Gender, Law & Policy* 9 (2002): 277-324.
- Hill, Christopher. *O mundo de ponta cabeça*. São Paulo: Cia. das Letras, 1987.
- Mott, Luiz. “Santo Antônio, o divino capitão-do-mato”. *Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil*. Eds. João José Reis e Flávio dos Santos Gomes. São Paulo: Cia. das Letras, 1996.
- Muñoz, Margarita Gil. *La vida religiosa de los mareantes: devociones y prácticas*. Madrid: Ministerio de Defensa / Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004.
- Nunes Neto, Francisco Antônio. “A invenção da tradição: a ‘devoção’ ao Senhor Bom Jesus do Bonfim na/da Bahia”. *Interfaces Científicas-Humanas e Sociais* 1.2 (2013): 45-55.
- Osswald, Cristina. “A Imaculada Conceição na pintura e na escultura: contextualização histórico-hagiográfica; a formação de um dogma”. *Santa Beatriz da Silva: uma estrela para novos rumos*. Eds. José Eduardo Franco e José Sanches Alves. Parede: Principia, 2013.
- Pedreira, Jorge e Nuno Gonçalo Monteiro. *História contemporânea de Portugal*. Madrid-Carnaxide: Mapfre / Objetiva, 2013.
- Pérez-Malláina, Pablo E. *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*. Sevilla: Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992.
- 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.

[316]

- Rivera, Flor Trejo. "Pecadores y tormentas: la didáctica del miedo". *Los miedos en la historia*. Ed. Elisa Speckman et al. México: UNAM, 2009.
- Rodrigues, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio e Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005.
- Rodrigues, Jaime. "Embarca agora a primeira vez: marinheiros na rota Lisboa-Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX". *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro* 9 (2015): 15-29.
- Rodrigues, Jaime. *No mar e em terra: historia e cultura de trabalhadores escravos e livres*. São Paulo: Alameda, 2016.
- Schwartz, Stuart B. *Cada um na sua lei: tolerância religiosa e salvação no mundo atlântico ibérico*. São Paulo: Cia. das Letras, 2009.
- Souza, Juliana Beatriz de Almeida. "Virgem Imperial: Nossa Senhora e império marítimo português". *Luso-Brazilian Review* 45.1 (2008): 30-52.
- Souza, Laura de Mello e. *Inferno atlântico: demonologia e colonização, séculos XVI-XVIII*. São Paulo: Cia. das Letras, 1993.
- Thomas, Keith. *Religião e declínio da magia: crenças populares na Inglaterra, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Cia. das Letras, 1991.
- Thompson, Edward P. *A miséria da teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- Thompson, Edward P. *Costumes em comum*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.
- Verger, Pierre. *Notícias da Bahia de 1850*. São Paulo: Corrupio / Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1981.
- Winchester, Simon. *Atlântico*. São Paulo: Cia. das Letras, 2012.