

OS HOMENS MARÍTIMOS, AS MANIFESTAÇÕES RELIGIOSAS E O TRÁFICO DE ESCRAVOS ENTRE A BAHIA E A COSTA ATLÂNTICA AFRICANA NA IDADE BARROCA (1750-1808)*

Gabriel Silva de Jesus  

Universidade Federal de Ouro Preto

A escravidão, mediante algumas regras e ensinamentos, tornou-se um sistema válido, legal e lícito, tanto perante as leis cristãs quanto perante aquelas dos homens. Ainda assim, não foram raros os membros da hierarquia eclesiástica que, ao refletirem sobre o assunto, opuseram-se à maneira cruel com a qual alguns negociantes e senhores de escravos tratavam os negros escravizados, atentando contra as suas vidas com atos considerados de excessiva violência. Em 1758, o padre Manuel Ribeiro da Rocha escreveu as seguintes linhas, na sua obra *Etíope resgatado*:

Porém que fora destes justos títulos, e circunstâncias legítimas, tenham tolerado as misérias, aflições, angústias, e aniquilações da escravidão, há muito mais de dois séculos, milhares, e milhares de Pretos Africanos, barbaramente cativados pelos seus próprios compatriotas, por furtos, por piratarias, por falsidades, por embustes, e por outros semelhantes modos, que a malícia daqueles inféus, instigada do demônio, tem inventado, e cada dia inventa, nas suas incultas, rudes, bárbaras, e inumanas regiões de Guiné, Cafraria, e Ethiopia, onde nem se observa o direito natural, nem os das gentes, e nem ao menos as leis da humanidade? Esta por certo ainda é maior, e muito maior desgraça; porque sendo a servidão em si mesma a maior, que pode sobreviver à humana criatura nesta vida; a mesma multidão, e inumerabilidade de tantos pretos, que violentamente a têm sofrido, a constitui

-
- Agradecemos os comentários, críticas e sugestões das versões preliminares deste texto feitas pelos editores e pareceristas anônimos da revista *Afro-Ásia*. O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) – Código de Financiamento 001, vinculada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Ouro Preto.

indizível, imensa, e inexplicável [...] E que sobre tudo isto, podendo os Comerciantes Católicos (sem prejuízo, e diminuição desses mesmos lucros, e interesses, que atualmente tiram destas alheias desgraças) resgatar por comércio os ditos injustos, e furtivos escravos, para que venham servir.¹

A longa citação é ilustrativa para notar o interessante episódio de existirem alguns homens de negócios lendo esse livro, não somente esse, mas diversos livros de cunho teológico, algo raro de ser encontrado nos inventários da Bahia setecentista. Ao menos sabemos de Manoel Dantas Barbosa,² importante homem de negócios atuante nos contratos-régios, administrando alguns taxados no tráfico dos viventes africanos, a exemplo dos 3\$500 réis que pagava cada escravo vindo da Costa da Mina na alfândega da Bahia.

As leituras desses títulos, no entanto, não afetaram a continuação do tráfico de escravos que perdurou no Brasil, oficialmente, até o dia 4 de setembro de 1850. A escravidão, no que lhe concerne, persistiu em terras brasileiras até 13 de maio de 1888, o que marcaria para sempre a história do último país, nas Américas, a extinguir esse sistema.

Os homens de negócios, porém, não foram os únicos a atuarem no tráfico de escravizados. Outros personagens, menos estudados pela historiografia dedicada a este tema mostraram-se igualmente importantes no âmbito deste comércio.³ Destacamos, dentre eles, os oficiais marítimos, grupo de trabalhadores constituído por capitães, pilotos, tanoeiros, carapinas, cozinheiros, contramestres, marinheiros e capelães que, muitas

1 Manoel Ribeiro Rocha, *Etiópe resgatado, empenhado, sustentado, corrigido, instruído e libertado*, Campinas: IFCH-UNICAMP, 1991, pp. 33-35.

2 Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Salvador, Seção Judiciária, Inventário, estante 3, cx. 972, maço 1441, data inicial 1768, data final 1768, folha 199, doc 2 interessado: Manoel Dantas Barbosa parte: Ana Florencia da Silva.

3 Ver dentre outros estudos importantes que estudam os homens de negócios: Jean Baptiste Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, São Paulo: Brasiliense, 1996, pp. 222-272; Pierre Verger, *Fluxo e refluxo: do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, do século XVII ao XIX*, São Paulo: Companhia das Letras, 2021, pp. 92-142; Alexandre Vieira Ribeiro, “A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos e grupo mercantil (1750-1800)”, Tese (Doutorado em História Social), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005, pp. 185-231.

vezes, terminavam suas vidas no interior das embarcações negreiras. É sobre a atuação deste conjunto de indivíduos que este artigo se debruçará.

A escolha do nosso recorte temporal e geográfico considerou as estimativas do volume de escravos importados. Como apresentado no quadro abaixo, entre 1750 e 1808 houve um aumento da importação de escravizados, fruto do intenso comércio bilateral entre o porto da Bahia e as regiões africanas da Costa da Mina e Angola. Neste período, as embarcações negreiras foram progressivamente deixando de negociar nos portos africanos da “costa a leste da Mina”: Apá, Grande Popo, Jaquin e Uidá (Ajudá), passando, a partir de então, a comerciar nos portos a leste de Ajudá, no golfo do Benin. Os portos de Badagri, Lagos (Onim) e Porto Novo ganharam grande relevo nesta altura, enquanto, dos portos angolanos, partiram o segundo maior número de escravizados desembarcados na Bahia.⁴ Portanto, foi mediante o crescimento e intenso volume dos escravos africanos que a Igreja Católica procurou trazê-los ao seu grêmio, procurando salvar suas almas, como podemos ver na segunda parte do artigo.

Quadro 1

Importação de escravos da África Centro Ocidental pelo porto da Bahia (1750-1808)

Locais na África	Escravos embarcados	Escravos desembarcados
Baía do Benin	313.306	289.294
Baía de Biafra	17.717	16.353
Costa do Ouro	936	847
Região Angolana (incluído a ilha de Santa Helena)	198.014	182.208

Fonte: “Estimativas”, *Slave Voyages* .

É evidente que a Igreja Católica não esteve alheia a essa grande afluência de escravizados e à sua presença, cada vez mais numerosa, na sociedade baiana. Esta última ainda era marcada, segundo Afrânio Coutinho, pela presença do barroco criado pelos “jesuítas da Contrarreforma, no século XVI”. A Bahia, de acordo com este autor, era

4 Verger, *Fluxo e Refluxo*, pp. 250-259.

atravessada desde a modernidade pelo “espírito da conciliação e da fusão dos contrários”, por uma mistura entre “Deus e o diabo, entre o mal e o bem, a terra e o céu, o real e o imaginário”.⁵ Em resumo, pelo “fusionismo barroco”. Braudel, por exemplo, caracterizou o barroco como algo excêntrico, negando a realidade, mexendo com a imaginação, sendo vibrante.⁶ O caso de Salvador difere da situação apresentada por Robin Blackburn, quando estudou o tráfico de escravizados nas Américas, tanto pacífica quanto atlântica. Para ele, os elementos do barroco foram se perdendo na virada do século XVIII para o XIX, produto das rivalidades comerciais das coroas europeias, dando um caráter mais industrial e capitalista.⁷

A devoção católica, manifestada pelos oficiais marítimos, através, por exemplo, dos objetos ligados à vida material, ajuda-nos a perceber que o tráfico de escravos integrou este cenário barroco. Acreditamos que os esforços empreendidos pelos capelães que embarcavam nas viagens do tráfico atlântico resultavam desta mentalidade e imaginário barroco. Inspirados pelas contradições e fusões acima descritos, estes ministros religiosos partiam imbuídos da ideia de salvar “as almas impuras” oriundas das chamadas “selvas africanas”, através da conversão forçada, acrescida de brutalidade e violência, ao catolicismo.

Partindo de uma perspectiva teórico-metodológica própria à história atlântica, e centrados na dinâmica do atlântico português, nós refletimos, neste texto, sobre a influência do catolicismo, e da sua manifestação barroca, na cultura marítima.⁸ Conforme o historiador Jaime Rodrigues, pode-se compreender como cultura marítima o quadro de práticas culturais realizadas pelos marinheiros. Tais práticas iam desde o desenvolvimento da capacidade de mobilidade no interior das áreas marítimas ou terrestres até

5 Afrânio Coutinho, “A Bahia Barroca” in *Do Barroco*, Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994, pp. 233-234.

6 Fernand Braudel, *O modelo italiano*, São Paulo: Companhia das Letras, 2007, pp. 115-120.

7 Robin Blackburn, *A construção do escravismo no Novo Mundo, 1492-1800*, Rio de Janeiro: Record, 2003, pp. 34-41.

8 Sobre o Atlântico português ver: Anthony John R. Russell-Wood, *História do Atlântico português*, São Paulo: Editora Unesp, 2021.

a difusão, por parte dos tripulantes, de elementos de diversidade, exemplo das distintas condições sociais, etárias, hierárquicas, religiosas, linguísticas, disciplinares, nacionalidades e comportamentais, dentre outras.⁹

Entre as práticas supracitadas, aquela que aqui mais nos interessa é a religiosa, posto que desejamos compreender a maneira através da qual os oficiais marítimos pensavam, exerciam e dialogavam com o catolicismo.

A denominada cultura marítima deve se agregar aos estudos preocupados em analisar o atlântico, de modo que os pioneiros nessa área, como Frédéric Mauro, observaram aspectos dessa cultura quando tentaram definir algumas condições da navegação e geografia presentes na economia colonial do atlântico português entre 1570 e 1670. A vida religiosa foi introduzida a bordo das embarcações que viajavam pelos mares transatlânticos. Embora não analisando especificamente os navios negreiros, a pesquisa apresenta a dinâmica e complexidade presentes nas práticas religiosas.¹⁰ Ademais, segundo Mauro, e afirmação até hoje vigente, “é difícil dar uma descrição exata da vida a bordo, entre 1600 e 1800, válida para qualquer tipo de navio. Ressalvemos o caso particular dos navios negreiros e o caso igualmente particular dos navios de exploração”.¹¹

As fontes consultadas para este estudo, a saber, os testamentos e inventários coloniais e o conjunto de documentos conservados no acervo digital *Projeto Resgate*, do Arquivo Histórico Ultramarino, demonstram que estes trabalhadores, executores de funções nas embarcações negreiras que deixavam os portos baianos para capturar e escravizar negros na costa atlântica africana, vinculavam-se ao catolicismo, como se verá ao longo deste texto.

9 Jaime Rodrigues, *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2005, pp. 185-220.

10 Frédéric Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico 1570-1670*, Lisboa: Editora Estampa, 1989, v. 1, pp. 120-123.

11 Frédéric Mauro, *Expansão européia (1600-1870)*, São Paulo: Livraria Pioneira Editora-EDUSP, 1980, pp. 96-101.

Os oficiais marítimos e o catolicismo manifestado nos testamentos e inventários da Salvador colonial

Jaime Rodrigues estabelece a hipótese de que, em virtude dos longos períodos passados no interior das embarcações negreiras, os oficiais marítimos, isolados tanto social quanto geograficamente das igrejas, terminavam por se afastar da ortodoxia católica, tanto em termos de dogmas e doutrinas quanto em termos de cerimônias e cultos. O autor ressalta que as exaustivas rotinas de trabalho nos conveses dos navios negreiros iam de encontro à recomendação de resguardar os domingos e dias santos, sendo o repouso condicionado, na maior parte do tempo, à eventualidade das intempéries climáticas. Constata-se, portanto, que a distância entre o “prescrito e o vivido”, presente em todas as sociedades nas quais o catolicismo fora introduzido, estava também presente nas embarcações negreiras.¹²

Nestas últimas, segundo Jaime Rodrigues, principalmente entre os chamados “marinheiros comuns”, praticava-se uma sorte de religiosidade de “cunho popular”, na qual os pedidos de proteção divina, durante as viagens, se atrelavam às preces desejosas de vingança contra os inimigos e aos apelos íntimos pela interseção dos santos em casos, por exemplo, de carências amorosas. Quanto aos “donos de negócios” ou, mais precisamente, proprietários das embarcações, Rodrigues aponta para uma prática mais ortodoxa do catolicismo. Esses homens, que costumavam nomear as suas embarcações consoante o nome dos santos de sua devoção, exteriorizavam, ainda conforme este autor, uma maior consonância com as obrigações e ritos da Igreja Católica Apostólica Romana.¹³

Nós não estamos, porém, em completo acordo com as interpretações de Jaime Rodrigues. Através da análise dos testamentos e inventários dos oficiais marítimos residentes no porto de Salvador, pudemos observar que estes trabalhadores se inseriam numa dinâmica barroca cristã que se aproximava, ao menos do ponto de vista da vida material, daquilo que

12 Rodrigues, *De costa a costa*, pp. 207-217.

13 Rodrigues, *De costa a costa*, pp. 202-217.

se esperava de um fiel católico. Crucifixos de ouro ou prata, oratórios, entre outros objetos de devoção católica, estavam presentes nas suas casas e nos seus hábitos diários. A vida material, dentro de uma visão global das civilizações, nas palavras de Braudel, é o estudo dos homens e das coisas, dos homens e seus utensílios do cotidiano, daqueles concernentes também ao âmbito espiritual.¹⁴ Parece-nos difícil, portanto, acreditar que o “fluxo e refluxo” entre a Baía de Todos os Santos, a Costa da Mina e os portos angolanos fizesse imperativamente desaparecer, entre os oficiais marítimos, a sobredita devoção, ancorada ainda na presença, no interior dos navios, de velas e imagens do Senhor, da Virgem Maria e dos santos, de escapulários, medalhas e assim por diante.

Nas linhas que seguem, apresentamos exemplos que corroboram a nossa proposta interpretativa. Um deles foi do capitão de embarcação Manoel Duarte da Silva, quando sua esposa Anna Joaquina de Souza morreu, em 1806, teve dificuldades em concluir o inventário do casal devido a mais uma partida na carreira da Costa da Mina, da qual vivia. O casal possuía em sua residência na Rua das Laranjeiras, em Salvador, um “oratório de vinhático pintado, e dourado” no qual se encontravam as imagens “do senhor crucificado em cruz e calvário de jacarandá, outra de Santa Anna, e outra de Santo Antônio, todas de madeira, ornadas as duas primeiras, e a última com seu aparelho de prata”.¹⁵ Pode-se aventar que Duarte da Silva, antes de suas viagens atlânticas, recorresse aos santos de seu oratório rogando proteção contra os prováveis perigos aos quais seria confrontado em sua travessia.

Outros capitães também detinham oratórios domésticos diante dos quais, imaginamos, pediam proteção divina antes de partirem para as suas carreiras atlânticas. O então capitão do navio Nossa Senhora da Piedade, Santo Antônio e Almas, José Pereira da Cruz, morreu em 1758, próximo à Costa da Mina, quando da viagem de retorno à Bahia. Morador na Rua

14 Fernand Braudel, *Civilização material e capitalismo: Séculos XV-XVIII*, Tomo 1, Lisboa: Cosmos, 1970, pp. 476-477.

15 APEB, Inventário, estante 4, cx. 1770, maço 2240, data inicial 1806, data final 1806, folha 78, doc 10 interessado: Ana Joaquina da Silva Souza parte: Manoel Duarte da Silva.

da Preguiça, em seu inventário, encontramos a descrição de “um oratório de madeira branca com suas partes pintadas por dentro e por fora com seu remate, e dentro dele uma Imagem de Santo Cristo de madeira pouco mais de palmo com cruz e calvário de madeira em cima de uma cômoda de madeira branca com pés de barro pintado”.¹⁶ Em 1761, o capitão Manoel Ferreira de Oliveira faleceu, na corveta Nossa Senhora da Boa Hora, Santa Anna e São Joaquim, que viajava rumo à Costa da Mina. Morador na rua direta às portas de São Bento, também no seu inventário encontramos a menção a um oratório doméstico, o qual, todavia, não nos é possível descrever em detalhe, devido ao profundo estado de deterioração em que se encontra a fonte consultada.¹⁷ José de Almeida, outro capitão, morreu em 1795 na sumaca Diana, que o conduzia, igualmente, à Costa da Mina. Habitante de um sítio na Boa Vista, atual bairro de Brotas, em seu inventário consta a presença de “um oratório pequeno de madeira branca com suas portas e dentro uma imagem de Santo Cristo”.¹⁸

Os capitães que navegavam nos mares de Angola também possuíam os seus oratórios particulares. José de Oliveira e Almeida, morador da Ladeira da Água Brusca, freguesia de Santo Antônio Além do Carmo, faleceu em 1808, enquanto pilotava o bergantim Falcão, próximo à Angola. No inventário dos seus bens, constava um oratório branco de madeira, no qual se encontravam pintadas algumas imagens.¹⁹ No mesmo ano, o capitão João Nunes, originário da Costa da Mina, partiu de Benguela para Salvador. Faleceu, porém, no porto do Rio de Janeiro, antes de chegar ao seu destino. Mais uma vez, encontramos descrito no seu inventário “um oratório de madeira pintado” no interior do qual havia

16 APEB, Testamento, estante 7, cx. 3195, maço não tem, data inicial 1750, data final 1757, folha 7, doc 9 interessado: José Pereira da Cruz parte: Gregorio Pereira.

17 APEB, Inventário, estante 4, cx. 1613, maço 2082, data inicial 1762, data final 1762, folha 33, doc 5 interessado: Manoel Ferreira de Oliveira parte: Teresa Maria de Jesus

18 APEB, Inventário, estante 4, cx. 1593, maço 2062, data inicial 1795, data final 1795, folha 110, doc 8 interessado: José de Almeida parte: Ordem Terceira de São Domingos.

19 APEB, Inventário, estante 5, cx. 2048, maço 2519, data inicial 1808, data final 1808, folha 31, doc 14 interessado: José de Oliveira e Almeida parte: Ana Rosa do Espírito Santo.

“uma Imagem do Senhor Crucificado em Cruz e Calvário de jacarandá com cravos diadema e título de prata e esta com letras de ouro”. Nele se achavam, ainda, as imagens de Santa Ana, São Joaquim, Santo Antônio e São Francisco, “todas de madeira e ornadas de prata”.²⁰

A questão da presença de oratórios nos ambientes domésticos vem sendo trabalhada pela historiografia desde o século passado. Gilberto Freyre pensou neles dando um destaque maior àqueles presentes no oitocentos. Inúmeras das moradas ostentavam oratórios voltados à celebração das missas, permitindo que as maiores ou menores classes sociais realizassem suas devoções em casa, não indo aos templos católicos.²¹ Tanto Freyre como Luiz Mott apontam para o fato de alguns setores da sociedade civil e da hierarquia eclesiástica verem com maus olhos a existência de tantos oratórios particulares, diante dos quais se celebravam missas, afetando a frequência com que os fiéis se deslocavam aos templos.²²

O último autor chegou a dizer que os oratórios pequenos e, mesmo os grandes, reproduzem o arranjo dos altares presentes nas igrejas barrocas. Para Mott, os oratórios realizavam as funções de um relicário, normalmente abençoados pelos padres ou evangelizadores durante alguma visita nas residências. Por vezes, os fiéis escapavam do rigor estabelecido nas regras adotadas na ortodoxia do catolicismo, motivo de fartas denúncias ao Santo Ofício.²³ Na leitura dos estudos de Maria Flexor, nos informamos que muitos dos mencionados oratórios nos inventários da Salvador colonial perpassaram o estilo renascentista, barroco, rococó e neoclássico, predominando esses três últimos. Em sua conclusão, a autora

20 APEB, Inventário, estante 5, cx. 2048, maço 2519, data inicial 1808, data final 1808, folha 48, doc 17 interessado: João Nunes parte: João Gomes Touquinho.

21 Gilberto Freyre, *Sobrados e Mucambos*, Rio de Janeiro: José Olympio, 1961, pp. 122-123.

22 Luiz Mott, “Cotidiano e vivência religiosa: entre a capela e o calundu” in Fernando A. Novais e Laura de Mello e Souza (org.), *História da Vida Privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa* (São Paulo: Companhia das Letras, 1997), p. 161.

23 Mott, “Cotidiano e vivência religiosa: entre a capela e o calundu”, pp. 166-167.

avaliou que poderia deixar de existir qualquer imóvel numa casa, exceto os oratórios, demonstrando o notável fervor católico daquela sociedade.²⁴

Os santos venerados nas casas baianas são representativos da profunda inserção do catolicismo naquela sociedade. Santo Antônio, em particular, concentrava uma parte da devoção dos oficiais marítimos católicos da Bahia. Fortemente presente no cotidiano daquela população, Luiz Mott observou que se tornaram tão íntimos a ponto de serem chamados, afetuosamente, de sant'Antoninho. Embora suas funções muitas vezes servissem nas buscas amorosas, igualmente existiam pedidos na captura dos escravos fugidos e na solução de diversos tipos de roubos.²⁵ O próprio Gilberto Freyre há muito já indicava o Santo trajado belicamente, exercendo o ofício militar, talvez os oficiais marítimos rogassem pela proteção dele em terras africanas e por toda navegação.²⁶ No entanto, o certo é que essa devoção se integrava, conforme aludiu Maria Flexor, com outras enquadradas desde o Concílio de Trento, respeitando a imposição normativa das constituições primeiras do arcebispado da Bahia.²⁷ Daí existir também nos oratórios residenciais dos oficiais marítimos, referidos anteriormente, Nossa Senhora da Conceição, Nossa Senhora de Sant'Anna e São Francisco.

Bem-aceitos pelos oficiais marítimos os objetos sacros, soma-se aos oratórios a utilização das mais variadas peças; o próprio Manoel Duarte da Silva, ao longo da navegação, pediu auxílio ou ajuda divina através de suas orações com os objetos sacros que ficaram na partilha dos bens, escolhendo na separação do quinhão dois rosarinhos dourados, sendo um somente de contas, enquanto o outro era prensado com padre-nossos lisos, não havendo cruz. Já as oito flores pequenas douradas serviam ao enfeite de seu bentinho.²⁸ Imaginamos que também poderia acender suas velas

24 Maria Helena Ochi Flexor, *Mobiliário baiano*, Brasília: Iphan/Programa Monumenta, 2009, pp. 29, 122-124.

25 Mott, "Cotidiano e vivência religiosa: entre a capela e o calundu", pp. 186-188.

26 Gilberto Freyre, *Casa-Grande e Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal*, São Paulo: Global, 2006, pp. 303-304.

27 Flexor, *Mobiliário baiano*, pp. 122-124.

28 Segundo Bluteau, Bentinho significa: "pequeno escapulário bento, que se traz ao pescoço". Ver em: D. Rafael Bluteau, *Dicionário da Língua Portuguesa: Tomo Primeiro, A-K*, Lisboa: Oficina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, p. 179.

em dois castiçais lisos de prata quando fosse rezar, talvez lembrando das viagens atlânticas.²⁹

Certamente ainda conseguiria realizar orações ou ouvir canções sacras no seu realejo, mais um bem escolhido na partilha do quinhão, objeto raro presente nos inventários da sociedade baiana colonial. Apesar de também ser um órgão manual, seu uso era mais presente nos lares.³⁰ Pensamos de acordo com Mayra Cristina Pereira, que, ao observar realejos na cidade do Rio de Janeiro no começo dos anos 1800, mencionou seu uso nas casas familiares, na oração e devoção.³¹

Todavia, encontramos descritos nas fontes outros objetos de devoção possivelmente presentes no interior dos navios. No inventário do capitão da galera *Nossa Senhora e São José*, Jacinto Gomes, residente na Ladeira da Misericórdia e morto no ano de 1753, quando da sua viagem de retorno da Costa da Mina, consta que ele detinha consigo “uma medalha de ouro de terceiro de São Domingos”.³² Já o tanoeiro Vicente José Sacramento, trabalhador no bergantim *Santo Antônio o Criminoso*, morto em 1802, poderia levar em sua companhia um crucifixo com quatro voltas de cordão de ouro, além de um par de bentinhos com cordões de ouro.³³ Entretanto, outros objetos sacros eram cultuados pelos traficantes em suas residências. O capitão Joaquim da Costa Cernis, morador na Rua Direita de Santo Antônio Além do Carmo, e falecido no ano de 1807, possuía um “nicho de madeira de três faces dourado com seus vidros guarda pó e cortinas de riscado e nele uma Imagem do Senhor Crucificado de pedra

29 APEB, Inventário, estante 4, cx. 1770, maço 2240.

30 APEB, Inventário, estante 4, cx. 1770, maço 2240.

31 Mayra Cristina Pereira, “A circulação de instrumentos musicais no Rio de Janeiro no Período Colonial ao final do Primeiro Reinado”, Tese (Doutorado em Música), Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013, p. 231.

32 APEB, Inventário, estante 3, cx. 1147, maço 1616, data inicial 1752, data final 1753, folha 60, doc 2 interessado: Jacinto Gomes parte: Domingos Pereira Basto.

33 APEB, Inventário, estante 4, cx. 1774, maço 2244, data inicial 1802, data final 1802, folha 76, doc 5 interessado: Vicente José do Sacramento parte: Leodoria Maria da Assunção.

em cruz do mesmo e outra de Nossa Senhora da Soledade também de pedra com círculo cravado de pedras brancas”.³⁴

Os objetos religiosos, presentes nos inventários dos bens dos oficiais marítimos, remetem à análise feita por Leila Mezan Algranti, que os relaciona ao costume doméstico dos colonos da América portuguesa, de realizarem suas “orações diárias em casa, cumprindo rituais” e, até mesmo, “as horas canônicas”.³⁵

Colocados no polo espiritual, esses objetos sacros demonstram o apego dos oficiais marítimos ao catolicismo, possivelmente também realizando suas devoções com extrema pessoalidade. Este fato significativo deve se reter na ótica de Sérgio Buarque de Holanda, que observou nas peculiaridades do catolicismo executado pelos colonos um dos atributos dos valores cordiais, destacado pela intimidade no tratamento aos santos, por pouco chegando ao desrespeito, dotado de uma emoção mais humana e natural.³⁶ Os cultos na essência intimista acabaram tornando-se democráticos, o próprio Gilberto Freyre, a esse respeito, chegou mesmo a dizer que só restariam aos santos e anjos se transformarem em carne e osso, podendo, então, descerem dos altares nas datas festivas e caírem na folia com o povo. Pioneiro no assunto, seria Freyre o primeiro a refletir sobre a existência da intimidade do devoto ao santo.³⁷ Enfim, Sérgio Buarque assinala em páginas colossais a predominância de uma devoção de superfície, expressada mais pelas manifestações carnais, perdendo-se de vista qualquer tipo de compreensão do evangelho cristão.³⁸

Como quer que seja, reportando-se aos estudos de Rediker, autor que diz existir uma irreligiosidade nos marinheiros do começo da era moderna, Jaime Rodrigues fundamenta uma opinião duvidosa a respeito

34 APEB, Inventário, estante 4, cx. 1771, maço 2241, data inicial 1807, data final 1807, folha 12, doc 12 interessado: Joaquim da Costa Cernis parte: Clara Maria de Santana.

35 Leila Mezan Algranti, “Famílias e vida doméstica” in Novais, Mello e Souza (org.), *História da Vida Privada no Brasil*, p. 130.

36 Sérgio Buarque de Holanda, *Raízes do Brasil*, Rio de Janeiro: José Olympio, 1977, pp. 109-112.

37 Freyre, *Casa-Grande e Senzala*, pp. 84-85.

38 Holanda, *Raízes do Brasil*, pp. 109-112.

das embarcações do tráfico luso, “não tenho certeza de que nos navios negreiros que vinham para o Brasil a irreligiosidade fosse tão notória”. Cumpre considerar, em todo caso, a afirmação tecida por Rodrigues: “a verdade é que pouco se sabe sobre o que esses homens pensavam a respeito de temas teológicos clássicos do cristianismo: o que seria do corpo e da alma após a morte, qual era o caminho da salvação ou a natureza do céu e do inferno”.³⁹

Ao analisar os testamentos dos oficiais marítimos, encontramos o pensamento deles, nos assuntos religiosos, inclusive do que imaginavam sobre o destino de suas almas após falecerem, apresentando narrações extraordinárias tangidas entre o paraíso e o inferno, marcadas por uma mentalidade icônica do barroco, revelando a crença no catolicismo. Como afirma Philippe Ariès, os testamentos são fontes significativas aos estudos das mentalidades. Na Idade Média da Europa ocidental, viu neles uma arte poética, um gênero literário, revelando poemas pessoais.⁴⁰ Do século XIII ao XVIII, diz o historiador francês: “o testamento foi o meio para cada indivíduo exprimir, frequentemente de modo muito pessoal, seus pensamentos profundos, sua fé religiosa, seu apego às coisas, aos seres que amava, a Deus, bem como as decisões que havia tomado para assegurar a salvação de sua alma e o repouso de seu corpo”.⁴¹

Para a escrita do seu testamento, um oficial marítimo precisava, antes de tudo, comprovar estar no seu juízo perfeito, gozando de pleno entendimento e boa saúde. A iminência de mais uma viagem atlântica faz transparecer, nesses documentos, o temor desses homens frente à possibilidade da morte e à incerteza dos seus destinos. Prova disso é a constância com que encomendavam as suas almas à Santíssima Trindade e a veemência com que rogavam a Jesus, à Virgem Maria, aos santos da corte celestial, aos santos do nome e aos anjos da guarda para que agissem

39 Rodrigues, *De costa a costa*, pp. 202-217.

40 Philippe Ariès, “O testamento, gênero literário” in *O homem perante a morte*, Mem Martins: Europa-América, 1977, v. 2.

41 Philippe Ariès, *História da morte no Ocidente: da Idade Média aos nossos dias*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2012, p. 7.

como seus intercessores, junto a Deus, no momento de suas mortes. Para ficarmos num só exemplo, citamos o pedido do capitão e piloto José Pereira da Cruz, em 14 de janeiro de 1750. Nascido em São Martinho de Cedofeita, entre muros da cidade do Porto, declarou:

Primeiramente encomendo minha alma à santíssima Trindade, que a criou, e rogo ao Padre Eterno, pela morte, e Paixão de seu Unigênito Filho, a queira receber, como recebeu a sua estando para morrer na Árvore da Vera Cruz; a meu senhor Jesus Cristo, peço por suas Divinas Chagas, que já que nesta vida me fez mercê de dar seu precioso Sangue, e merecimentos de seus trabalhos, me faça também mercê na vida que esperamos dar o prêmio deles, que é a Glória; e peço, e rogo à gloriosa virgem Maria Senhora nossa Madre de Deus; e a todos os Santos da Corte Celestial, particularmente ao meu Anjo da Guarda, e ao Santo do meu nome, São José, e a todos aqueles a quem tenho devoção, queiram por mim interceder, e rogar a meu Senhor Jesus Cristo agora, e quando minha Alma deste corpo sair: porque como verdadeiro cristão, protesto de viver e morrer em Santa Fé Católica, e crer o que tem, e crê a Santa Madre Igreja de Roma, e em esta Fé espero de salvar minha alma, não por meus merecimentos, mas pelos da Santíssima morte, e paixão do Unigênito Filho de Deus.⁴²

Depoimentos como esse são frequentes nos testamentos coevos, dando uma dimensão da abertura do documento, surgindo, então, a revelação da devoção ao catolicismo, existindo apenas algumas variações. Encontramos duas personagens já citadas no texto, o capitão Jacinto Gomes, natural da freguesia de Nossa Senhora de Adoufe, termo de Vila Real, arcebispado de Braga, não sendo casado e tendo dois filhos com uma escrava. Pediu pela paixão do Santíssimo Jesus Cristo perdão aos pecados e permissão do precioso sangue dele para lembrá-lo quando a alma do seu corpo sair.⁴³ Em outro caso, o capitão Manoel Ferreira de Oliveira, casado e até tendo um filho religioso, o frei Francisco Eugênio do Pilar, do Convento de Nossa Senhora do Carmo. Com igual fortuna imagética, seu pedido foi além do perdão dos pecados, colocando a virgem Maria

42 APEB, Testamento, estante 7, cx. 3195.

43 APEB, Inventário, estante 3, cx. 1147, maço 1616.

na função de advogada, ao negociar com as três pessoas da Santíssima Trindade, sendo um escudo para protegê-lo em combate diante do inimigo infernal na entrada e durante o purgatório.⁴⁴

Nesta perspectiva, é interessante notar uma das orações fúnebres do Padre Antônio Vieira, presente no sermão das exéquias do Conde de Unhão, D. Fernão Teles de Menezes, pregado em Santarém no ano de 1651. A elegância da pena do padre amparada no método parenético, dialogando com as alegorias bíblicas do conceito predicável, sugere ao pretendente ao paraíso ter sido santo por toda vida, sobretudo os “homens de larga idade”, mortos em vários momentos da vida, como o Conde, santo na mocidade, na idade maior e na velhice. Aqueles que buscavam salvação somente uma vez, no último pedido de vida nos testamentos, corria o risco de não ganhar a graça da salvação, porque pretender se salvar apenas da morte é ter medo do inferno, “quem se salva só na morte, quando muito, foge para Deus; quem se salva em toda vida, este é só, o que anda com Deus”.⁴⁵

Muitos dos oficiais marítimos provavelmente não foram em vida como o Conde de Unhão, o próprio trabalho nas embarcações alude a reflexões em desacordo a essa vida pregressa ambientada nos rigores do catolicismo, sem contar as idas e vindas entre os portos atlânticos, proporcionando a consumação de pecados, como, por exemplo, os filhos feitos pelo capitão José de Oliveira e Almeida com sua amante, fruto de um relacionamento de mais de dez anos com uma preta angolana, sendo ele casado em Salvador.⁴⁶ Sucede-lhe o episódio do marinheiro crioulo Jerônimo Gonçalves Miller, que pediu ao seu testador retirar 25 mil réis dos 45 mil réis da soldada que ganhava, para dar a Nossa Senhora da Conceição da Praia. Sobrando alguns réis do pedido, daria mais vinte mil réis à mesma santa pela dívida gerada na viagem passada. Supomos haver

44 APEB, Inventário, estante 4, cx. 1613, maço 2082.

45 Padre Antônio Vieira, “Voz Quart. Obsequiosa. Sermão das Exequias do Conde de Unhão D. Fernão Telles de Menezes, De feliz memória, Prégado na Villa de Santarém, anno de 1651” in *Sermões do Padre Antônio Vieira, Vozes Saudosas*, Tomo II, v.16, São Paulo: Editora Anchieta, 1945, pp. 332-336.

46 APEB, Inventário, estante 5, cx. 2048, maço 2519.

um constante hábito de não pagarem os favores rogados e obtidos por algum santo nas viagens aos portos africanos, realizando somente esse pagamento devido ao medo do purgatório.⁴⁷

Em todo caso, cabe ressaltar que o medo da morte impulsionava, com alguma constância, os marinheiros católicos a rogarem o perdão de Deus através da intercessão dos seus anjos e santos. O medo das tormentas oceânicas não era razão única de suas preces. A vida nos navios não estava livre das tentações e dos pecados do mundo. Em 1688, por exemplo, o padre capuchinho, Fr. Dionysio de Carli di Piacenza, viu-se obrigado a repreender a bebedeira dos marinheiros de um tumbeiro que, em plena crise provocada pela carestia de alimentos (fruto de uma calmaria), resolveram se entregar à embriaguez. Porém, segundo o dito frei, logo após sua advertência, aqueles homens “caíram todos de joelhos a gritar: – Perdão! Perdão!”, entoaram hinos a Nossa Senhora e prometeram, ainda, realizar oitenta missas, metade em honra a Santo Antônio e, a outra metade em nome das almas do Purgatório, talvez por receio de amargarem idêntico fim.⁴⁸

Mais uma vez encontramos um exemplo de como os oficiais marítimos não se afastavam da ortodoxia católica nas viagens atlânticas. De tal advertência dada pelo frei, observamos a existência do medo do purgatório, notado igualmente nos testamentos. Jaques Le Goff sustentou a ideia de que o período no qual o purgatório mais se manteve vivo foi entre os séculos XV e XIX. Citando a existência de seis tipos de purgatório, indo desde o gótico, passando pelo barroco, chegando no romântico, expressou a opinião seguinte:

É verdade que o Purgatório, esse grande desconhecido da história, é uma peça do além, mesmo que se trate de um além perecível e não, ao menos aparentemente, de uma componente essencial do conceito de morte que era o horizonte principal da sua busca. No entanto e como já demonstrei, no século XIII o Purgatório modificou a atitude dos

47 APEB, Inventário, estante 4, cx. 1761, maço 2231, data inicial 1801, data final 1801, folha 46, doc 1 interessado: Jerônimo Gonçalves Miller parte: Margarida Cardoso.

48 Affonso de E. Taunay, *Subsídios para História do tráfico de escravos africano no Brasil Colonial*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1941, pp. 627-632.

cristãos perante os últimos momentos da vida. O Purgatório dramatizou essa última parte da existência terrena, carregando-a de intensidade misturada de temor e de esperança. O essencial, a escolha do Infernal ou do Paraíso, visto que o Purgatório era a antecâmara certa do Paraíso, podia ainda jogar-se no minuto derradeiro. Os últimos instantes eram também os da última oportunidade.⁴⁹

Prestes a morrer, aumentavam as aflições e os tormentos acerca do purgatório nos testamentos, fator da crescente multiplicidade dos atos de caridade, representadas pelas esmolas aos pobres, moças, órfãos, desamparados de bens, mulheres recolhidas, dentre outros. Os oficiais marítimos, na hora do primeiro momento de intuição da passagem da vida terrena ao outro mundo, procuravam comprar missas a serem oradas nas variadas igrejas da cidade de Salvador, no objetivo de livrarem suas almas do inferno. Não compravam somente orações da salvação das próprias almas, mas também das almas dos pais, avós, da mulher, demais parentes, dos irmãos terceiros, daquelas já presentes no fogo do purgatório, ao antigo senhor no caso dos forros etc. Referindo-se à Idade Média, e à mania da aritmética daqueles homens, Jacques Le Goff escreveu haver uma “contabilidade do além”, ocorrendo “a introduzir na religião essa loucura pela aritmética: nos testamentos, pedem-se centenas, milhares, dezenas de milhares de missas; a aritmética das indulgências e o cálculo laborioso dos anos de purgatório”.⁵⁰

Se as encomendas de missas são hábitos advindos desde o medievo, na colônia, a busca pelo paraíso também foi uma constante. O tanoeiro Vicente José do Sacramento solicitou que, após a sua morte, as suas ferramentas de trabalho fossem vendidas. A quantia adquirida através desta venda deveria ser direcionada, especificamente, para o pagamento de missas pela libertação da sua alma. Além disso, pediu que se rezassem dez outras missas em nome “daqueles que andam sobre as águas do

49 Jacques Le Goff, *O nascimento do purgatório*, Lisboa: Editora Estampa, 1995, pp. 426-427.

50 Jacques Le Goff, “O homem medieval” in Jaques Le Goff (dir.), *O homem medieval*, Lisboa: Presença, 1989, pp. 27-28.

mar para que Nosso Senhor se cubra deles”.⁵¹ O tanoeiro, que faleceu num bergantim que partira da Costa da Mina, conhecia bem os perigos das águas que tantas vezes atravessara. O temor do mar-oceano estava associado, conforme Jean Delumeau, na sensibilidade coletiva do período moderno, “às piores imagens de aflição”: a morte, a noite, o abismo.⁵² Este temor levava Vicente José a clamar por si, mas também pelos seus companheiros de ofício.

A preocupação com a condição da alma no além não impedia aquela com o corpo cadavérico. O capitão João Nunes, originário da Costa da Mina e liberto da escravidão em Salvador, declarou no seu inventário que, sendo o seu falecimento “no mar, ou em qualquer lugar dos estados de Luanda Reino de Angola”, o seu corpo deveria ser “amortalhado num lençol, e sepultado” onde comumente se praticava naquelas partes. Porém, se falecesse na cidade da Bahia, pedia que fosse “amortalhado em Hábito da Religião de São Francisco”.⁵³ Os funerais barrocos, nesta cidade, se caracterizavam por certa opulência. Como salienta João José Reis, “o luxo dos caixões, dos panos funerários, a quantidade de velas queimadas, o número de participantes no cortejo [...], a solenidade e o número de missas de corpo presente”, assim como a “decoreação da igreja” e “o prestígio do local escolhido para a sepultura” demonstram a pompa e atenção outrora devida aos defuntos.⁵⁴ O tipo de sepultamento desejado pelo capitão de embarcações José Pereira da Cruz corrobora a afirmação deste historiador. Vejamos o que declarou o capitão:

Meu corpo será amortalhado no hábito do Seraphico Padre São Francisco, e acompanhado pelo meu reverendo pároco com mais vinte e um sacerdotes, e pela minha ordem Terceira Seraphica donde sou Irmão, e nela sepultado na tumba maior da Misericórdia, e me acompanharão cinquenta pobres, a cada um dos quais se lhe dará oitenta réis de esmola, e se me mandarão dizer na minha Freguesia, e na dita minha

51 APEB, Inventário, estante 4, cx. 1774, maço 2244.

52 Delumeau, *História do medo no Ocidente*, p. 70.

53 APEB, Inventário, estante 5, cx. 2048, maço 2519.

54 João José Reis, *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*, São Paulo: Companhia das Letras, 1991, p. 74.

Ordem pela minha Alma cinquenta Missas de Corpo presente, de esmola de trezentos e vinte réis, e vinte, e cinco em Altar privilegiado das Igrejas, e Conventos desta cidade, que parecer a meu testamenteiro logo no primeiro dia do meu privilegio, de esmola de quatrocentos, e oitenta réis, e se me mandarão dizer as Missas seguintes, na dita minha Freguesia de esmola de trezentos e vinte réis, a saber: seis, ao Santíssimo Sacramento, seis a sua Santíssima Mãe nossa Senhora da Conceição, seis, a Nossa Senhora das Dores, seis ao glorioso Patriarca São José, e seis ao Anjo da minha guarda.⁵⁵

Como se é de supor, nem todos os oficiais marítimos morreram em terra firme. O já citado Vicente José do Sacramento morreu em alto-mar, em 1802; deixou 150 missas a serem rezadas em Salvador, mas não temos mais informações sobre como se dera o seu sepultamento.⁵⁶ Todavia, através das anotações feitas, em 1842, pelo reverendo protestante Pascoe Grenfell Hill, obtemos a informação de que, quando esteve a bordo do navio *Progresso*, assistiu à morte do português Manoel, então cozinheiro. Falecido naquela embarcação, o homem teve o seu corpo jogado no oceano, após ter sido embalado num saco costurado com chumbo para afundar. Enquanto o corpo de Manoel submergia, o reverendo Hill lia o Serviço Fúnebre exigido em caso de morte marítima: “Entrego seu corpo com honras ao mar, esperando pela sua ressurreição, quando o mar deverá entregar seus mortos e a vida do mundo ocorrer”.⁵⁷ Quiçá o corpo de Vicente do Sacramento tenha recebido semelhante tratamento. Contudo, uma diferença precisa ser salientada. Vicente do Sacramento, católico, em seu testamento declarado a bordo, encomendava a sua alma à Santíssima Trindade, em cujas pessoas afirmava crer. Porém, segundo o reverendo Hill, protestante, quando da morte do contramestre do navio *Progresso*, encomendara seu corpo “às profundezas do mar”.

Sem embargo, ambos os casos reforçam o argumento que formulamos, anteriormente, neste artigo: as longas travessias atlânticas não

55 APEB, Testamento, estante 7, cx. 3195, maço não numerado.

56 APEB, Inventário, estante 4, cx. 1774, maço 2244.

57 Pascoe Grenfell Hill, *Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro*, Rio de Janeiro: José Olympio, 2008, pp. 80-81.

compeliam os oficiais marítimos a abandonarem, peremptoriamente, a sua fé. O temor diante dos oceanos e de suas imprevisíveis tormentas podia, pelo contrário, reforçá-la.

A presença da religião e dos capelães a bordo das embarcações negreiras e o cristianismo na navegação entre a Bahia e a costa atlântica africana

De acordo com Frédéric Mauro, a vida religiosa a bordo das embarcações lusitanas foi permeada pelas práticas estabelecidas através dos decretos reais. Em lei de 16 de março de 1568 foi determinado que os indivíduos transportados nas frotas navais fossem obrigados a se confessar e a comungar. Em 15 de maio de 1624 determinou-se, igualmente, que “todos os navios do rei” tivessem um capelão a bordo, ao menos aqueles que fossem “suficientemente importantes” e que navegassem para longe. Cada frota deveria contar com um capelão-mor. No entanto, os navios sem capelão poderiam requisitar a ajuda dos religiosos que neles viajassem. Já em 27 de setembro de 1628 atribuiu-se à Inquisição a vigilância sobre os indivíduos que entrassem e saíssem das naus. Neste mesmo ano, em carta régia de 2 de novembro, estabeleceu-se a adoção de medidas contundentes capazes de combater os delitos de blasfêmia cometidos nos navios. Finalmente, em 1684, por decisão régia, fixou-se que a falta de um capelão nos navios implicaria na aplicação de duras penalizações, tais como o degredo para a Índia ou o pagamento de quantia equivalente ao dobro do preço da venda dos escravos.⁵⁸

A religião exercia uma função de suma importância a bordo, tanto entre católicos quanto entre protestantes. Estes últimos se viam obrigados a realizar, com a devida frequência, as suas orações.⁵⁹ Aos católicos, cabia a participação na celebração das missas. Nos navios portugueses,

58 Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico*, pp. 120-121.

59 Mauro, *Expansão européia*, pp. 100-101

se rezavam missas aos domingos, nos dias santos e aos sábados (reservados às homenagens à Virgem Maria). Após as ditas missas, seguiam-se as procissões e a recitação de algumas ladainhas.⁶⁰ As ladainhas são, conforme Bluteau, aquelas “preces, com que se invoca o favor divino, rogando à Virgem, ou aos Santos, que no-lo alcancem, e orem por nós”.⁶¹

Nas embarcações também havia o altar, geralmente localizado no convés, no qual se colocavam uma estátua ou uma imagem de um determinado santo católico. Por vezes, era possível inserir um altar portátil. Sabe-se, por exemplo, que em certas imagens havia pinturas representando as três tentações de Cristo passados no deserto. Muitas outras traziam no seu interior a marca simbólica dos mistérios divinos.⁶²

A pesquisa de Frédéric Mauro não abordou as embarcações negreiras, mas acreditamos que uma das possibilidades da devoção dos oficiais marítimos nos altares do convés ficasse na imagem de São José, dado que Pierre Verger afirmou que no ano de 1757 este santo seria o protetor da devoção dos homens de negócios empenhados no comércio com a Costa da Mina.⁶³ Também poderia constar Nossa senhora da Conceição, a padroeira do Império Lusitano, ou São Frei Pedro Gonçalves, venerado como o santo dos oficiais marítimos lusitanos, rogado nas terríveis tempestades e nos perigos oceânicos.⁶⁴

Cândido Domingues, ao abordar o material levantado no momento da armação das embarcações que iam negociar na Costa da Mina, nos permite ter uma noção mais acurada das imagens então cultuadas pelos oficiais marítimos. Naquelas ocasiões, segundo o autor, os homens do mar costumavam procurar, mais frequentemente, pelas imagens do Santo Cristo e de Nossa Senhora (a escolha de uma ou outra, dependia,

60 Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico*, pp. 120-121.

61 Bluteau, *Dicionário da Língua Portuguesa*, Tomo II, L-Z, p. 3.

62 Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico*, pp. 120-121.

63 Pierre Verger, *Notícias da Bahia*, Salvador: Corrupio, 1981, pp. 48-49.

64 Cândido Eugênio Domingues de Souza, “‘Perseguidores da Espécie Humana’: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII”, *Dissertação (Mestrado em História Social)*, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011, p. 53.

no mais das vezes, da devoção do capitão ou do proprietário do navio). Aquela era, igualmente, uma oportunidade para preencher as embarcações com os objetos litúrgicos apropriados à celebração das missas, dentre eles: o cálice, a âmbula e os livros de oração.⁶⁵

A imagem de Santo Antônio podia, igualmente, ser encontrada nos navios que atravessavam o atlântico. Os oficiais marítimos podiam recorrer a ela nos momentos de aflição. Segundo Afonso de Taunay, o já citado frei Dyonisio assistiu, atônito, aos marujos portugueses amarrarem “a imagem de Santo Antonio a um dos mastros do seu horrível navio e de cara virada para o madeiro”. O capuchinho teria, igualmente, assistido a estes homens se colocarem de joelhos no chão e clamarem, em coro: “Santo Antonio! Patrício nosso! Tereis de ficar assim, aí, até que nos favoreçais com um vento de feição, que nos permita continuar a viagem!”. Aqueles homens, que partiram de Luanda rumo à Bahia em 1688, ansiando a continuidade da viagem e temendo a carestia de alimentos, rogavam, desta maneira, a intercessão imediata do santo de sua devoção.⁶⁶

Recordamos que o nome dado aos navios é outro indício importante da veneração católica dos oficiais marítimos envolvidos no tráfico de escravizados entre a Bahia e a Costa da Mina. Para Pierre Verger: “A fé dos traficantes de escravos na proteção divina permaneceu inalterada até o final do tráfico, mesmo clandestino”.⁶⁷ Nesse sentido, Nossa Senhora da Ajuda, Santo Antônio e Almas, Nossa Senhora da Conceição e Esperança, estes “belos nomes”, como diz Verger, foram atribuídos a embarcações envolvidas nesse tipo de comércio. Segundo o mesmo autor, constata-se

que “Nossa Senhora” encontra-se mencionada 1.154 vezes, sob 57 invocações diferentes, sendo que as mais populares apresentam-se na seguinte ordem decrescente: Nossa Senhora da Conceição, 324 vezes; Nossa Senhora do Rosário, 105; Nossa Senhora do Carmo, 98; Nossa Senhora da Ajuda, 87; Nossa Senhora da Piedade, 48; Nossa Senhora de

65 Souza, “Perseguidores da Espécie Humana”, p. 159.

66 Taunay, *Subsídios*, pp. 627-632.

67 Pierre Verger, *Orixás: deuses iorubás na África e no novo mundo*, Salvador: Fundação Pierre Verger, 2018, p. 33

Nazaré, 39; etc. O “Bom Jesus” encontra-se citado apenas 180 vezes, sob onze invocações distintas, sendo que Bom Jesus do Bom Sucesso figura 29 vezes; o Bom Jesus de Bouças, 26; Bom Jesus do Bonfim, 24; etc. Santos e santas aparecem 1.158 vezes, destacando-se, dentre os mais prestigiosos, Santo Antônio, mencionado 695 vezes, e acompanhado das almas, 508; São José, 107; Sant’Ana, 88; São João Batista, 43. Curiosamente, o nome de São Jorge aparece, apenas, uma vez.⁶⁸

Através dos relatos de alguns arcebispos, como veremos nas linhas abaixo, sabe-se que os capelães embarcados nos navios negreiros recebiam uma formação precária, tendo apenas um conhecimento superficial da língua latina. O que nos permite questionar até que ponto estes ministros eclesiásticos acabavam por ser influenciados pelos chamados “jargões marítimos”, incorporando-os nas suas práticas religiosas. Segundo Jaime Rodrigues, os ditos jargões estavam presentes nas formas de tratamento pessoal, na obediência devida às atividades cotidianas e na aquisição dos conhecimentos necessários para o trabalho nos navios.⁶⁹ É possível, portanto, sugerirmos a inserção desta linguagem, própria das interações sociais existentes a bordo, na vivência da religião e da liturgia católicas.

Outro fator linguístico a ser destacado é aquele de uma possível padronização da língua utilizada nestes navios. Os testamentos e inventários da Bahia declaram que os oficiais marítimos eram, predominantemente, de origem portuguesa, africana e colonos (neste último caso, principalmente, nascidos na cidade de Salvador). Muitas vezes, os trabalhadores que exerciam as funções de marinheiros, tanoeiros, carpinteiros etc. eram escravizados ou forros que viviam nesta carreira bilateral entre os portos da Bahia e da Costa da Mina, o que nos faz acreditar que a língua portuguesa fosse predominante nestas embarcações. Portanto, a realidade encontrada no tráfico atlântico inglês se diferencia do porto baiano, que, conforme apresentou Rediker, era dominado pela diversidade

68 Verger, *Orixás*, p. 32.

69 Rodrigues, *De costa a costa*, p. 201.

dos marujos, “provindos de todas as partes do mundo”, multiplicando as linguagens faladas.⁷⁰

Acreditamos que a língua portuguesa fosse predominante nestas embarcações, inclusive durante a realização das preces coletivas e individuais, diferentemente das missas que obrigatoriamente deviam ser realizadas no latim. É importante fazermos uma comparação com os navios envolvidos no tráfico inglês. Como afirma Rediker, no navio comandado pelo capitão cristão John Newton, cada marujo orava em língua inglesa. Durante a viagem feita entre os anos de 1752 e 1753, este capitão determinou que os mesmos marujos orassem duas vezes aos domingos, dia resguardado ao zelo espiritual.⁷¹ John Newton solicitou, ainda, que o teólogo anglicano David Jennings escrevesse um manual, em inglês, contendo orações, trechos bíblicos e sermões, que pudessem ser utilizados pelos marujos ao longo das suas preces.⁷²

No entanto, e apesar dos dados que demonstram a presença constante dos santos e dos artigos religiosos católicos nas embarcações negreiras, se desconhece, até o momento, mais informações sobre a vivência do catolicismo no interior destes navios. Por exemplo, como se celebravam, de fato, as missas? Elas seguiam, rigorosamente, o que fora disposto na sessão XXII, de 17 de setembro de 1562, do Concílio Tridentino? Mais precisamente, respeitavam o oitavo capítulo desta seção, no qual se estabeleceu que não se celebrassem missas em língua vulgar, mas que se explicassem, frequentemente, os mistérios do seu “santíssimo sacrifício”, principalmente nos domingos e dias de festa?

Dito isto, precisamos retomar, a partir daqui, a questão das determinações régias a respeito da presença dos capelães nos navios portugueses. A supracitada determinação de 1684, que previa a punição daqueles que zarpassem sem levar a bordo um capelão, foi renovada no ano de 1813.

70 Marcus Rediker, *O navio negreiro: uma história humana*, São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 237.

71 Rediker, *O navio negreiro*, p. 184.

72 Rediker, *O navio negreiro*, p. 394.

Contudo, esta alteração não surtiu o efeito esperado, visto que, no período entre 1780 e 1822, nas embarcações negreiras que partiram de Lisboa e do Brasil rumo a Angola, apenas trinta capelães estiveram a bordo.⁷³

Segundo Jaime Rodrigues, a coroa portuguesa exigia a presença dos capelães nas embarcações negreiras no intuito de garantir o batismo dos escravizados transportados da África para a América lusa. Porém, consoante ao mesmo autor, o desmazelo em relação a esta exigência se deu por diversas razões, como, por exemplo: a vontade de “baratear os custos da viagem” e “a dificuldade em encontrar padres que desejassem viver embarcados”. De todo modo, a imposição da presença de “um capelão a bordo não vinha de uma demanda dos tripulantes, e a ausência deles não parece ter criado incômodo aos marinheiros envolvidos com o tráfico de escravos para o Brasil”.⁷⁴

Durante todo o século XVIII, o embarque de capelães nos navios negreiros foi permeado de incontáveis complicações, muito em virtude da resistência representada, pelos donos de embarcações, ao cumprimento das ordens emitidas pela Coroa.

O Regimento da Arqueação determinava, expressamente, a obrigação de se levarem capelães a bordo das embarcações enviadas às costas africanas. O vice-rei do Brasil, Vasco Fernandes César de Meneses, conde de Sabugosa, chegou a afirmar, em 1724, ser “contra a lei de Vossa Majestade que Deus guarde, e muy pouco conforme a religião que professamos conserva-se o estilo de não levarem as embarcações que navegam para Angola e Costa da Mina capelães que possam administrar o sacramento”.⁷⁵ Entretanto, não foram raros os donos de embarcações e capitães de navios que buscaram os mais distintos meios para contrariar estas resoluções. Encontramos exemplo disto numa carta escrita em 1726

73 Rodrigues, *De costa a costa*, 2005, pp. 197-207.

74 Rodrigues, *De costa a costa*, pp. 209-210.

75 Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Lisboa, Conselho Ultramarino (CU), Coleção Bahia Avulsos, cx. 27, doc. 2507, *Carta do [provedor-mor da Fazenda Real do estado do Brasil], Bernardo de Sousa Estrela ao rei [D. João V] sobre o regimento da arqueação em que obriga levar capelão aos navios que vão para a Costa da Mina*, Bahia, 12 set. 1726.

por donos de navios e seus capitães, na qual alegavam a impossibilidade de cumprir com o que fora ordenado, em virtude de a sumaca em que viajavam ser uma nau pequena, na qual não havia espaço suficiente para acomodar um capelão.⁷⁶

Passados 27 anos, conservava-se a mesma situação. O rei D. José I, via Conselho Ultramarino, enviou uma carta ao vice-rei, Conde de Atouguia, assinada em 1752, na qual ordenava que nenhuma embarcação, direcionada aos portos da Costa da Mina, Angola e qualquer outro, saísse sem um capelão a bordo. Aos capitães que ousassem contrariar tal medida, previram-se penas de prisão, por trinta dias, na cadeia de Salvador e o pagamento do valor de 400\$000 réis.⁷⁷ Também se depreende da carta que o rei D. José I mandou a mesma ordem ao provedor do Reino de Angola, pedindo que as embarcações não entrassem ou deixassem o porto sem a presença do capelão. Nas épocas de falta ou morte de capelães nas travessias, bem como não conseguindo obter clérigos no dito Reino, aplicava-se o dispositivo presente na carta de 5 de março de 1697.⁷⁸

Nesta carta constavam procedimentos obrigatórios aos oficiais marítimos nas viagens para a Costa da Mina, preocupando-se com a melhor maneira de trazer “as almas dos escravos” ao grêmio da igreja. Obrigavam-se a batizá-los em qualquer um dos portos do império ultramar e, caso encontrassem sacerdotes, “vá um em cada navio, assim para os ir ensinando na viagem, como para os batizar se estiverem em perigo de vida, e que na falta deles se encarregue esta diligência a algum dos seculares que for mais pio e capaz”. Para aqueles que chegassem em terras, batizados ou não, exigia-se dos capitães das embarcações certidões referendadas pelo prelado ou funcionários autorizados, ficando a cargo deles os cuidados das aflições espirituais dos escravos no

76 AHU, CU, Coleção Bahia Avulsos, cx. 27, doc. 2507.

77 AHU, CU, Coleção Bahia Avulsos, cx. 115, doc. 8966, *Carta do [vice-rei e governador-geral do Estado do Brasil], conde de Atouguia, Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde ao rei [D. José] sobre o registro da provisão à margem nos livros da Relação da Bahia que ordena para que os navios que vão para Angola e Costa da Mina levem capelão*, Bahia, 25 maio 1753.

78 AHU, CU, Coleção Bahia Avulsos, cx. 115, doc. 8966.

desembarque. Faltando o cumprimento da lei, pagariam taxas variando entre 50\$000, 100\$000 ou 200\$000 rs.⁷⁹

Em 30 de janeiro de 1759, o vice-rei Conde dos Arcos avisava à Coroa da falta de cumprimento pelos donos de embarcações, capitães e pilotos, da Provisão de 17 de dezembro de 1680, que determinava que nenhuma embarcação deixasse o porto de Salvador sem levar os capelães. Também burlavam o capítulo 11 do Regimento da Arqueação, de 18 de março de 1684, determinando todas as embarcações a levarem um capelão, sendo eles encarregados das missas nos dias santos e nos cuidados com os moribundos. Finalmente, não respeitavam a Provisão de 27 de março de 1688, ordenando nenhuma embarcação partir do porto baiano sem ter uma certidão do Chanceler da Relação, incumbido das partidas e entradas dos capelães ao longo das viagens navais.⁸⁰

Uma das questões encaminhadas visando solucionar a crise e obter os capelães nas embarcações foi a resolução dos acordos do pagamento dos soldos, negociações transcorridas pelos próprios capelães e capitães das naus. Estes últimos sofriam acusações de não pagarem um ordenamento justo. Tentando terminar o imbróglie, a Coroa distribuiu funções ao governador e arcebispo para ajustarem qualquer tipo de injustiça, ficando o primeiro incumbido de obrigar o mestre a dar um salário justo; quanto ao segundo, tornou-se responsável de convencer o capelão a aceitar a renumeração.⁸¹

Mesmo acertado, os proprietários das embarcações não queriam levar os capelães, conforme assinalava o desembargador Bernardo de Souza Estrella. Desde a Carta de 1726, ele procurou avisar à Vossa Majestade a respeito da autorização de não levar capelães somente nas embarcações pequenas, pois não existiam espaços destinados aos

79 “Carta Régia 5 de março de 1697” *apud* Silvia Hunold Lara (org.), *Legislação sobre escravos africanos na América Portuguesa*, Madri: Fundación Histórica Tavera, 2000, p. 210.

80 AHU, CU, Coleção Bahia Avulsos, cx. 140, doc. 10758, *Carta do vice-rei e governador-geral do Brasil, conde dos Arcos, Marcos de Noronha ao rei [D.José] dando seu parecer sobre a necessidade da presença de um capelão nos navios*, Bahia, 30 jan. 1759.

81 AHU, CU, Coleção Bahia Avulsos, cx. 140, doc. 10758.

cômodos, situação sendo aproveitada pelos capitães e proprietários para todos os tipos de embarcações. Por sua vez, o vice-rei Marcos de Noronha, o Conde dos Arcos, iluminou o pensamento do rei, sugerindo duas derrogações convenientes na resolução do cenário: a primeira se voltava para a inteira modificação do capítulo 11 do Regimento da Arqueação, enquanto a segunda destinava a abolição da Provisão de 21 de junho de 1727.⁸²

O vice-rei ainda alertava haver espaços nas embarcações destinados aos cômodos nos quais realizavam as missas. Como não levavam capelães, as missas e os batismos seriam “administrados por pessoas tais, que seja duvidar muito se fazem sacramento, o que se não deve presumir de um Sacerdote, que sempre tem a opinião por si, por ser pessoa apta para semelhante ministério”. Demonstrou preocupação com a situação espiritual dos negros no “navio negreiro”, por conta da ausência dos capelães:

Ia existindo a necessidade deles a respeito dos moribundos, dos mesmos escravos, que como já estão no grêmio da Igreja, e são tantos os que morrem na mesma viagem, necessitam de pessoa, que lhe assista na última hora para poderem segurar a sua salvação, o que talvez não conseguiram, assim pela grande brutalidade, como por não terem pessoa capaz, que os encaminhem.⁸³

Talvez os capitães assumissem as funções dos capelães, pois na morte do tanoeiro Vicente José do Sacramento, voltando da Costa da Mina em 1802, foi rogado ao padre e capitão do bergantim, Manoel Jorge do Valle, para fazer seu testamento.⁸⁴ Entretanto, no ano de 1761, na volta da galera Família Sagrada da Costa da Mina para a Bahia, morreu o capitão Ventura Manoel e o padre capelão Antonio de Medeyros “fez suas vezes”. Esse fato é curioso, pois ao que parece o capelão assumiu a condução da embarcação.⁸⁵ No tráfico atlântico inglês, Rediker, ao tecer elucidações a

82 AHU, CU, Coleção Bahia Avulsos, cx. 140, doc. 10758.

83 AHU, CU, Coleção Bahia Avulsos, cx. 140, doc. 10758.

84 APEB, Inventário, estante 4, cx. 1774, maço 2244.

85 AHU, CU, Coleção Bahia Avulsos, cx. 147, doc. 11291, *Carta do provedor da Alfândega da Bahia, Rodrigo da Costa de Almeida, ao rei [D.José] remetendo à relação das embarcações que vieram da Costa da Mina com escravos e que aportaram na referida cidade, Bahia, 20 set. 1761.*

respeito do já citado capitão e líder espiritual anglicano John Newton, que escrevia e lia mais a bíblia do que tomava conta do navio, afirmou que na visão de Newton, trabalhar como capitão seria um chamado divino.⁸⁶

Em todo caso, em 10 de janeiro de 1759, o arcebispo da Bahia José Botelho de Matos fez um contundente e vigoroso apelo ao rei, visando solucionar o problema. Ele acreditava que os donos e capitães das embarcações praticavam demasiados excessos no Regimento da Arqueação, dando como exemplo o fato de, ao invés de interpretarem “a falta de cômodo por falta de lugar para Capelão, a estendem pela falta de lugar em que se levanta Altar, e nele celebre Missa”. E completava defendendo a importância dos trabalhos exercidos pelos capelães nas embarcações, pois “como se não fora muito maior, que a falta desta e de muito maiores consequências a falta de Ministro, que confesse, absolva, catequize, batize a seus tempos, e em termos administre o Sacramento da Unção, e ajude a bem morrer. Esta sim que é falta, e não o de lugar para dizer Missa, porque quem a não pode ouvir se acha desobrigado deste preceito”.⁸⁷

Diante disso, pedia com clemência ao rei uma tomada de posição mais enérgica perante o respeito do Regimento da Arqueação, utilizando como maior motivo a condenação das diversas almas negras por não ter a evangelização e o batismo necessário, cabendo somente aos capelães serem pastores de suas almas. “Por não chegar embarcação alguma daquela Costa, que não conte um grande número de pretos, que deixa enterrados nos mares, torno a suplicar a Vossa Majestade do mais íntimo do meu coração pelo inteiro cumprimento daquele regimento da Arqueação”.⁸⁸

Encerrando sua súplica, o arcebispo mostrava-se do mesmo modo estarecido com os escândalos provocados pelo inusitado evento, destacando os vícios dos “homens que têm Navios para Costa” de corromper capelães por qualquer quantia, fingindo levá-los quando passava pela Mesa de Inspeção, forçando assinarem o termo necessário para liberação,

86 Rediker, *O navio negreiro*, pp. 184-193.

87 AHU, CU, Coleção Bahia Avulsos, cx. 140, doc. 10758.

88 AHU, CU, Coleção Bahia Avulsos, cx. 140, doc. 10758.

mas ao se afastarem da barra, deixam esses corruptos religiosos a voltarem numa pequena embarcação. Situação que causava no porto um espetáculo gerador de várias queixas, espalhando-se como labaredas perniciosas no andamento natural dos ditames morais da sociedade soteropolitana, “que não posso remediar, se não por meio desta conta, e súplica que faço à Vossa Majestade, pedindo-lhe por serviço de Deus, e bem de tantas Almas um total cumprimento daquele regimento”.⁸⁹

O dito Regimento da Arqueação, que foi expedido mediante um alvará pela Coroa em 18 de março de 1684, apresentava uma preocupação do rei D. Pedro com a segurança e comodidade dos “negros cativos de Angola” ao longo do traslado nos porões negreiros:

A violência de os trazerem tão apertados, e unidos uns com os outros, que não somente lhes falta o desafogo necessário para a vida, cuja conservação é comum, e natural para todos, ou sejam livres, ou escravos; mas do aperto, com que vêm, sucede maltratarem-se de maneira, que morrendo muitos, chegam impiamente lastimosos os que ficam vivos.⁹⁰

Apontou a ocorrência dessa situação em todos os portos lusitanos. O capítulo 11 trazia a seguinte matéria:

Todos estes Navios serão obrigados a levar um Sacerdote, que sirva de Capelão, para neles dizer Missa ao menos os dias Santos, e assistir aos moribundos. A medição das toneladas se fará por arcos de ferro marcados, que o Conselho mandará ter, e fazer à sua ordem, pelos que há na Ribeira das Naus desta Cidade, e os fará remeter a todos os Portos de mar nas Conquistas, e aos que é neste Reino, donde se navega para eles, para que em todos se guarde esta disposição, e nenhuma pessoa possam alegar ignorância nos casos em que a encontrarem.⁹¹

Certamente a Coroa se preocupou em atenuar a precariedade nos tumbeiros, mas como sabemos, o que predominava eram os atos de violência, miséria, desleixo e falta de assistência total, inclusive cristã, demonstrado aqui pelas fugas dos capelães e negligência dos negociantes,

89 AHU, CU, Coleção Bahia Avulsos, cx. 140, doc. 10758.

90 Lara, *Legislação sobre escravos africanos na América Portuguesa*, p. 195.

91 Lara, *Legislação sobre escravos africanos na América Portuguesa*, pp. 192-193.

ficando os últimos preocupados somente com os lucros. A Igreja Católica, embora preocupada com a salvação das almas dos africanos escravizados, foi uma das principais instituições do império português a referendar a escravidão negra. Para Charles Boxer: “A bíblia, principalmente o Velho Testamento, contribuiu com todo um arsenal de textos para apoiar não só a validade da escravidão e do tráfico negreiro, mas também do preconceito de cor contra pessoas de raça negra”.⁹² Seguindo tal retórica, diz Alencastro: “Seria, no entanto, excessivo julgar que a legitimação do tráfico decorre exclusivamente da política colonial da Coroa e da atividade dos negociantes negreiros. Boa parte dos missionários, e singularmente os jesuítas da África e da América portuguesa, tiveram um papel decisivo nesse processo”.⁹³

Interessante é que existiam capelães de cor negra a singrar os mares nas embarcações, se não frequentemente, ao menos com uma numeração relativamente expressiva, caso observado por Jaime Rodrigues, quando estudou os marinheiros minas no atlântico português, mencionando a presença de capelães entre as dezenas dos livres e libertos com habilidades marítimas utilizadas pelos capitães de embarcação.⁹⁴

Informações sobre os capelães são difíceis de encontrar, sabemos de três capelães, presbitérios do hábito de São Pedro, que navegavam para os portos da Costa da Mina. Um deles é o padre Manoel Coelho de Macedo, que morava na Cruz do Pascoal e apresentava a idade de 26 anos quando atravessou o atlântico em 1772, na corveta Nossa Senhora da Conceição da Ponte, Santo António e Almas, pertencente ao negociante João Machado Miranda.⁹⁵ Outros capelães são: Francisco Carvalho das

92 Charles R. Boxer, *A Igreja militante e a expansão ibérica: 1440-1770*, São Paulo: Companhia das Letras, 2007, pp. 50-51.

93 Luiz Filipe de Alencastro, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 168.

94 Jaime Rodrigues, “Marinheiros minas no Atlântico, séculos XVIII e XIX” in Aldair Rodrigues, Ivana Stolze Lima e Juliana Barreto Farias (org.), *A diáspora mina: africanos entre o golfo do Benin e o Brasil*, Rio de Janeiro: NAU, 2020, p. 249.

95 AHU, CU, Coleção Bahia Avulsos, cx. 167, doc. 12692, *Requerimento de João Machado Miranda ao rei [D.José] solicitando que se institua ao suplicante os bens,*

Neves e Luiz Cardoso da Silva, ambos moravam no Pilar em 1767, talvez juntos. O primeiro tinha 38 anos. O segundo disse ter 54 anos, e já somava nove viagens como capelão aos ditos portos, experiência que lhe coube dizer que a tripulação de uma sumaca ou curveta variava entre 25 ou trinta homens, “sendo a maior parte pretos”.⁹⁶

Por outro lado, certos detalhes que chegaram até nós do comportamento deles nas embarcações evidenciam a falta de cuidados básicos com os princípios do cristianismo, exemplificado durante a calmaria, em 1688, da mencionada viagem de Luanda ao porto da Bahia, narrando o frei Dionysio de Carli a seguinte cena:

Começaram os víveres a faltar e o capitão consultou o capelão a lhe dizer: – Padre! não há remédio! estamos todos mortos de fome! Respondeu-lhe o capuchinho que de amigos recebera bom viático ao sair de Loanda. Daria, pelo menos, para sustentar os brancos por alguns dias. Os africanos, ele capitão, visse como poderia mantê-los.⁹⁷

De qualquer forma, cabia à Mesa de Inspeção averiguar se as embarcações estavam levando capelães nas viagens para a Costa da Mina. Em 1759, a própria Mesa tentava contornar a complicada situação, pedindo ao arcebispo José Botelho de Matos que obrigasse os padres a servirem de capelães nas embarcações negreiras, dando-lhes como salário 200\$000, ao invés dos 80\$000 ou 121\$000 rs pagos até então. Mesmo com essa subida de ordenamento, missas diárias e outras vantagens, os senhorios testemunhavam a falta de vontade dos homens de batina em querer viajar. Os donos de embarcações reclamavam do desejo dos eclesiásticos de aceitarem somente mediante um valor exorbitante, impossibilitando o curso normal da navegação. Para pôr fim à situação, apelaram ao reverendo provincial

que lhe foram extorquidos pelos holandeses na Costa da Mina, e que transportavam na corveta Nossa Senhora da Conceição da Ponte, Santo António e Almas, 21 ago. 1772.

96 ACL, CU, Coleção Bahia Avulsos, cx. 167, doc. 12692, *Requerimento do Homem de Negócio da praça da Bahia, João Machado Miranda, ao provedor da Alfândega [desembargador Rodrigo Coelho Machado Torres], a solicitar certidão sobre a declaração dos volumes das fazendas trazidas da Costa da Mina pela sumaca N. Senhora da Conceição e Almas, de que era capitão Francisco José Viana.* 11 abr. 1767.

97 Taunay, *Subsídio*, pp. 627-632.

dos religiosos de Nossa Senhora do Carmo, pedindo a liberação de um dos súditos para empregar no ofício de capelão, recebendo de ordenado o equivalente ao valor do Provisor.⁹⁸

Equiparando os valores recebidos pelos capelães no atlântico português, em 1751, num ofício enviado pelo Conde de Autogúia ao Conselho Ultramarino, encontramos as despesas das folhas dos funcionários na Fortaleza de São João de Ajudá, cabendo ao capelão do forte e seus anexos receber 200\$000 rs.⁹⁹ Enquanto no ano de 1803, na lista das despesas do bergantim *Nossa Senhora do Bonfim*, apelidado *Seris*, pertencente ao senhorio Francisco José de Gouvêa, o capelão ganhou 100\$000 rs, menos do que o tanoeiro (113\$800) e calafate (195\$600).¹⁰⁰ Em 1812, o capelão do bergantim *Destino* recebeu 350\$000 rs de soldo, possivelmente viajando entre o Rio de Janeiro e Angola.¹⁰¹

Com a renúncia do arcebispo José Botelho de Mattos, em janeiro de 1759, o Cabido da Santa Sé ficou no seu lugar. Poucos meses depois, 13 de março de 1759, a falta de capelães causava aflição nas ambições lucrativas dos proprietários, contavam já três embarcações retidas no porto, todas carregadas ao destino da Costa da Mina, só esperando a resolução do imbróglgio dos capelães para poderem atravessar o atlântico.¹⁰²

Deve-se reter, todavia, o ataque frontal da Mesa de Inspeção ao Cabido em fevereiro de 1761. Ironizando, comentava que certos pretextos apresentados numa carta “pareciam mais sofisticados do que verdadeiros”.

98 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, cx. 27, doc. 5194 (1), *Offício da Mesa da Inspeção (para Francisco Xavier Furtado) no qual expõe as dificuldades que havia para arranjar capellães que embarcassem aos navios que iam à Costa da África ao resgate dos escravos e sem que os quaes lhes não era permittida a saída em virtude da portaria regia de 21 de março de 1759*, 5 fev. 1761.

99 Clado Ribeiro de Lessa, *Crônica de uma Embaixada Luso-brasileira à Costa d'África em fins do século XVIII, incluindo o texto da viagem de África em o Reino de Dahomé escrita pelo Padre Vicente Ferreira Pires no ano de 1800 e até o presente inédita*, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957, pp. 190-191.

100 APEB, Inventário, estante 5, cx. 2020, maço 2491, data inicial 1803, data final 1803, folha 137, doc 2 interessado: Francisco José Gouveia parte: Ana Francisco do Nascimento.

101 Rodrigues, *De costa a costa*, p. 351.

102 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida, cx. 27, doc. 5194 (1).

O motivo do tom ríspido foi porque os capitães ganhavam mais do que os capelães, explicando à Mesa a razão do valor maior: o ordenado dado aos capitães era mais alto porque atuavam como os comissários de todo carregamento empilhado na embarcação. Também são mais vulneráveis às arriscadas transações em terra na busca da aquisição dos escravos, enquanto os capelães ficam na comodidade da embarcação, correndo perigo apenas nas tempestades atlânticas. De qualquer forma, contrapuseram a ideia de haver várias mortes de capelães nas travessias, quer indo aos portos de Angola ou à Costa da Mina, ficando o primeiro apenas com duas mortes conhecidas, e o segundo durante anos sem ocorrer notícias de mortes.¹⁰³

O fato de a maior parte das embarcações não levar capelães nas viagens de Salvador para os portos do atlântico africano, como pode ser visto, causava problemas ao ordenamento cristão, irritando e desabonando a ordem moral do clero. Uma delas ficou por conta da falta de celebração das missas aos tripulantes, ficando na ausência de ouvir a palavra de Deus nos dias desejados pela igreja, ao passo que a outra diz respeito às eventuais mortes sem existirem os sacramentos recomendados. Ainda em 21 de março de 1759, assinado de Belém, a Coroa engrossava o tom e pedia encarecidamente à Mesa de Inspeção o combate desta prática ilegal:

O mesmo Senhor desejando acautelarem ordena que a Mesa da Inspeção ponha o maior cuidado, para que todas as ditas embarcações não façam viagem, nem se lhes deem os últimos despachos, sem que com efeito os capitães, ou mestres delas, assinem termo de baixo das penas que parecerem juntas de levarem os ditos Capelães: para o que a referida Mesa mandara visitar nas vésperas das partidas todas as sobreditas embarcações ao fim de acautelarem esta transgressão tão contrária a Lei de Deus.¹⁰⁴

Como resposta à complicada situação revelou-se um terrível dilema, fosse qual fosse a decisão tomada pela Mesa de Inspeção, decorreria um

103 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida, cx. 27, doc. 5194 (1).

104 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida, cx. 27, doc. 5194 (1).

impasse, pois não havia capelães disponíveis, podendo as embarcações ficarem meses paradas no porto, atrapalhando o fluxo natural do comércio. Segundo se deduz do testemunho do senhorio Manoel da Silva Braga, reclamando da falta de capelães, enfurecido por sua embarcação estar um mês impedida no porto, certamente uma das três ditas acima, protestava pelos prejuízos, avolumando-se junto aos financiadores. Na sua opinião, não era demanda da Mesa aumentar os ordenados dos capelães, tampouco obrigar os sacerdotes a viajarem, mas sim dos religiosos da Nossa Senhora do Carmo. Irritado, satirizava, ou procurava enviar os capelães a seguirem os caminhos do atlântico, quando já sabia que não ia encontrá-los, ou deixaria parar o lucrativo comércio nos portos africanos, porque a Mesa estaria segura e firme em não permitir nenhuma saída de embarcação sem a presença do capelão.¹⁰⁵

Os donos das embarcações retidas no porto não suportavam mais a difícil situação, e apareceram na Mesa de Inspeção em 13 de fevereiro de 1761. Buscando contornar a crise e conseguir capelão disposto a navegar, apresentaram argumentos centrados apenas no aumento dos ordenados e outras gratificações. Assim, salientaram os senhorios, Francisco Borges dos Santos (tendo como sócio Diogo de Abreu de Faria), Antônio José de Abreu e Francisco Fernandez Vieira Guimarães, que eles não estavam somente dispostos a pagar os 200\$000 rs, mas também as missas executadas, ressarcindo qualquer uma missa que porventura ficasse impossibilitada de ser realizada desde a partida até a chegada, configurando um valor de 240\$000 rs. Querendo ainda presenteá-los com um “donativo voluptuoso de uma praça de seis rolos para poderem trazer algum escravo para o seu serviço pagando-se lhe o preço do tabaco, e fretes na volta das ditas embarcações, e porque ainda assim e com todo este prêmio avantajado não achava capelães”.¹⁰⁶

Por fim, procuravam incutir a ideia de que a Coroa não se atentava tanto em levar literalmente a ordem de só sair as embarcações com capelão,

105 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida, cx. 27, doc. 5194 (1).

106 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida, cx. 27, doc. 5194 (1).

não ordenando plenamente a salvação das almas dos escravos na incorporação ao grêmio das igrejas e, caso falecesse algum negro na travessia sem o amparo do batismo do capelão, salvando sua alma, não tinha problema algum, dado o motivo de não serem batizados no cristianismo. Protestavam acerca dos altos salários que porventura fossem entregues aos capelães nas travessias atlânticas, ocorrendo, eventualmente, uma iniciativa por parte deles em monopolizar o valor, causando prejuízos nos lucros das navegações e conseqüentemente atingindo os cofres reais.¹⁰⁷

A resposta dessas verbalizações dos proprietários de embarcação foi dada pela Mesa Capitular da Sé, em 21 de fevereiro de 1761. Rispidamente criticava a ganância, notabilizando o sentido dos direitos reais, interessados somente na salvação das almas, lembrando da necessidade de salvar os negros africanos da infidelidade, trazendo ao grêmio da igreja. Em suma, não admitiam de forma alguma que um negro morresse doente na travessia sem os sacramentos realizados pelos capelães, como estava acontecendo frequentemente nas embarcações negreiras.¹⁰⁸ Acusava diretamente os senhorios de se preocuparem somente com seus negócios privados, não tendo vontade semelhante quanto aos capelães, motivados sobretudo pelo desejo de não quererem pagar as despesas endereçadas aos seus serviços.¹⁰⁹

Outro fato posto pela Mesa Capitular elucidava algumas formas executadas pelos donos de embarcações para camuflar ou impedir a ida de capelães aos portos da Costa da Mina. Uma delas, como vimos, corresponde às “licenças para fingirem que levavam Capelães, sem que ou na verdade os levassem, ou que estas completassem a viagem, depois que saíam da barra as embarcações, onde estavam prontas outras pequenas, para os conduzirem à terra”. Do mesmo modo, procuravam proibir as averiguações dos funcionários régios quando fossem examinar se estavam

107 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida, cx. 27, doc. 5194 (1).

108 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida, cx. 27, doc. 5194 (1).

109 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida, cx. 27, doc. 5194 (1).

cumprindo a determinação de disponibilizar na embarcação um local para celebração da missa, com os ornamentos e óleos santos.¹¹⁰

Também denunciavam o tratamento precário dado aos capelães, visualizados nas poucas embarcações que conduziam homens de batina: “Já no sustento diário, que não passa de feijões, e carnes secas da Caldeira Comua, já no agasalho que é de ordinário ao sol e chuva, do que sucede tirarem o lucro de doenças infalíveis”. Esse tratamento, na opinião da Mesa Capitular, causava diversas mortes, mencionado o conhecimento na época de quatro indo ao porto de Angola, havendo suspeitas de mais falecimentos no destino da Costa da Mina.¹¹¹

Ao contrário do favorável tratamento disponibilizado ao “capitão piloto” e escritvães das embarcações, gostariam que os capelães também tivessem os mesmos tratamentos privilegiados, devido aos evidentes perigos de vida passados por eles no atlântico, não indo muitos “pela inclemência maligna do país da Costa e das Ilhas de São Tomé e Príncipe, onde é necessário ir no regresso, causa urgentíssima que os horroriza para aceitarem as Capelarias”.¹¹² Terminaram afirmando no sentido de que, caso resolvessem esse impasse financeiro e da qualidade de trabalho, facilmente poderiam conseguir capelães dispostos a trabalhar nas embarcações.

Como é possível notar, a questão da falta de capelães nas embarcações seria muito por conta da falta de bons tratamentos e privilégios ao longo do trabalho desempenhado, cuja questão financeira pesava enormemente.¹¹³ A impressão produzida por Marcus Rediker dos tratamentos recebidos pelos marujos nos navios negreiros do atlântico britânico atesta que eles não gostavam de trabalhar no tráfico de escravos por não suportarem os maus-tratos, confinamentos, salários modestos, comida ruim e o alto risco de mortalidade. Viveriam diante de uma rígida hierarquia e uma forte disciplina; seria como estar numa prisão.¹¹⁴ Isso explica alguns dos

110 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida, cx. 27, doc. 5194 (1).

111 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida, cx. 27, doc. 5194 (1).

112 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida, cx. 27, doc. 5194 (1).

113 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida, cx. 27, doc. 5194 (1).

114 Rediker, *O navio negreiro*, pp. 233-238.

motivos pelos quais os capelães que residiam na Bahia não gostavam de trabalhar dentro de uma embarcação negreira, uma vez que essa realidade não estava tão distante do tráfico feito no porto de onde partiriam.

Em 12 de setembro, continuava o Cabido da Sé escrevendo a Sua Majestade, defendendo-se dos comentários ruidosos dos homens de negócios, manifestados na tentativa do clero em equiparar os valores recebidos pelos trabalhadores marítimos nas embarcações conduzidas às terras africanas. De sorte que buscavam regular um valor razoável para todos, inclusive no custo das despesas dos donos das embarcações. Com efeito, não estavam dispostos a se sujeitar à “animosidade” dispensada por eles junto à Vossa Majestade, continuando a denunciar a dicotomia dos valores entre os tripulantes e os capelães, bem como os maus-tratos recebidos pelos últimos. Concluía:

Finalmente o Capelão é último fardo, que apontam nas vésperas da partida das embarcações, como menos necessário para as suas temporais conveniências, e interesses, com total desprezo da utilidade espiritual, e salvação das almas dos que embarcam, a que unicamente tendem as pias, e reais ordens de Vossa Majestade, obrigando por esta causa aos superiores na hora da partida, por antes não cuidarem nesta matéria, a praticar com os súditos violências inauditas, opostas ao serviço de Deus, de Vossa Majestade, e à piedade cristã.¹¹⁵

A situação se mantinha nos idos de 1764. Em 26 de maio o novo arcebispo, eleito no ano de 1762, vindo de Angola, D. Fr. Manuel de Santa Ignez, mandou uma carta ao secretário do Estado, Francisco X. de Mendonça Furtado, relatando a grande dificuldade de conseguir padres que pudessem ocupar-se como capelães nas embarcações partidas aos portos da Costa da Mina. O cenário descrito pelo arcebispo era de total negação dos capelães de quererem navegar no tráfico de escravos. Não achando

115 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, cx. 28, doc. 5398-5400, *Carta do Cabido da Bahia dirigida ao Rei, em que expõe os motivos porque os donos dos navios que faziam o commercio para os portos da Africa, encontravam dificuldades em obter capellães para as suas embarcações, sem os quaes não alcançavam licença para sahir*, 12 set. 1761.

esses religiosos, os mestres das naus recorriam ao arcebispo na expectativa de obter um deles disposto a correr os perigos da aventura no atlântico.¹¹⁶

Não achando, recorria o líder espiritual aos métodos da força, sendo necessário prender os sacerdotes e obrigá-los a desempenharem a dita função. Naturalmente, somente conseguia nomear “sacerdotes menos ajustados”, certamente com uma educação precária, mandando prender, no dito mês de maio, o vicioso padre Manoel Nunes de Melo, acusado de proteger uma rebelião cometida pelos beneditinos em oposição ao seu Prelado. Não querendo realizar essa tarefa, obteve a proteção do desembargador Antônio Peixoto da Mota, que também era acusado de favorecer o motim, segundo escutou o arcebispo. O ato de pedir proteção aos patronos abastados na cidade para não embarcar nessas viagens foi algo muito comum. Não sabemos se ele embarcou no navio rumo ao porto de Benguela, dado que sua prisão resultou somente no objetivo de utilizá-lo nesta travessia.¹¹⁷

A falta de capelães fazia-se desde a centúria anterior, quando os métodos usados para os conseguir também era baseado pela força, inclusive empregando a prisão. Sabemos da prisão de alguns aproximadamente em 1686, ganhando o interesse do poeta barroco Gregório de Matos, que zombava dos prisioneiros nos seus versos. Assim, escreveu sobre o curioso episódio vivido pelo padre Manuel Domingues Loureyro, que recusou a ordem real de ir como capelão à Angola, passando a ser preso e maltratado, devido à resistência das ordens emitidas pelo prelado. Gracejava o denominado “Boca do Inferno”: “Para esta Angola enviado vem por força do destino, um marinheiro ao divino [...] Por não querer embarcar com ousadia sobeja atado das mãos da igreja veio ao braço secular: a empuxões,

116 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, cx. 35, doc. 6477-6478, *Carta do arcebispo eleito D. Fr. Manuel de Santa Ignez para Francisco X. de Mendonça Furtado, na qual se refere à grande dificuldade de encontrar padres que fossem como Capellães nos navios que partiam para a Costa da Mina e outros portos, participando que fôra preciso prender o Padre Manuel Nunes de Mello e obrigar-o a embarcar*, 26 maio 1764.

117 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, cx. 35, doc. 6477-6478.

e a gritar deu baque o Padre Loureiro: riu-se muito o carcereiro, mas eu muito mais me ri, pois nunca Loureiro vi enxertado em Limoeiro”.¹¹⁸

A situação da falta de capelães chegou mesmo a atravessar o atlântico, dado que, segundo Pierre Verger, em 22 de abril de 1789, na nomeação de Francisco da Fonseca e Aragão como diretor da fortaleza de Ajudá, as instruções passadas não se enquadravam mais na organização das entradas das embarcações no porto, mas detinham um tom essencialmente a favor da obediência, zelo e respeitabilidade aos assuntos religiosos. Em uma dessas instruções, o diretor ficava incumbido de averiguar se as embarcações levavam capelães, e se por ventura utilizassem como subterfúgio a morte do profissional católico, obrigatoriamente deveriam provar por certidão ou algum documento oficial. Obviamente, na época essa era a desculpa maior para não aportarem com os capelães nessas plagas. O Conselho Ultramarino pedia expressamente ao diretor para não autorizar nenhuma embarcação a sair sem a presença dos capelães.¹¹⁹

No relatório apresentado pelo diretor, podemos constatar o descumprimento dos oficiais marítimos com o preceito quaresmal, não ouvindo nem mesmo as missas. Referindo-se especificamente ao capitão negro Manoel da Graça do Livramento, proprietário do bergantim Nossa Senhora da Graça e São João Nepomuceno, narrava o conflituoso episódio, após lhe indagar se trazia capelão: “Se levantou comigo irado, e atrevidamente respondendo-me não era de minha conta nem me devia importar com os navios, e que estas terras eram do Rei Daomé, e não de Vossa Majestade, que aqui não podia mandar ordens algumas”. O diretor deixou entrever uma proteção concedida pelo régulo daomeano ao capitão quando o aprisionou: “Prendendo eu este capitão por conta destas e outras grandes absolutas, como consta de um processo que mandei tirar e remeti,

118 Gregório de Matos, *Gregório de Matos: obra poética*, Rio de Janeiro: Record, 1999, v. 1, pp. 236-237.

119 Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 247-248.

fui obrigado a soltá-lo por instâncias de embaixadas e ameaças deste Rei, a quem o capitão subornou com deixas”.¹²⁰

Em 1783, agora no arcebispado do frei Antônio Correa, o assunto volta novamente à tona, se mantendo na mesma ótica da dificuldade de encontrar capelães dispostos a embarcar nas viagens destinadas aos portos africanos, mesmo com o aumento dos ordenados dados pelos capitães e proprietários. No ofício enviado ao ministro da marinha e ultramar, Martinho de Mello e Castro, o arcebispo ponderou que não conseguindo obter os sacerdotes por meios da “suavidade”, mandaria prender alguns, no objetivo de encaminhá-los às utilidades das salvação das almas ao longo da travessia atlântica. “Eis que muitos dos mesmos ainda avisados por mim se retirarão da Cidade, ou nela estão escondidos. Tem isto sido geral com grave detrimento das embarcações, que assim se demoraram, enquanto mandando eu prender este, ou aquele, ele já se tem ausentado”.¹²¹

O arcebispo, diante dessa permanência da reação de fuga ou de se esconder dos trabalhadores de cristo, perguntava a Sua Majestade o que ele poderia fazer, ainda com todas as súplicas aos ministros da justiça, que não encontravam os esconderijos e tampouco os foragidos. Contudo, se tal depoimento não encerra a complicada situação, para completar mencionava as notícias chegadas em seus ouvidos do provável costume de se esconderem em um dos conventos regulares - episódio amplamente lamentado pelo desrespeito das leis reais por parte dos sujeitos eclesiásticos.¹²²

Se na cidade era difícil encontrá-los, no Recôncavo e no sertão afirmava não ter nem mesmo os necessários nas necessidades básicas clericais. Na pretensão de não atravessar o atlântico, inventavam as desculpas mais vis, exemplo das moléstias ou de socorro de parentes, buscando ainda o amparo dos inúmeros protetores. A outra razão da

120 Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 247-248.

121 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, cx. 59, doc. 11358, *Offício do Arcebispo D. Fr. Antonio Corrêa para Martinho de Mello e Castro, no qual informa que, por falta de vaga, não podia D. Thereza Joaquina de Jesus entrar no Convento do Desterro e expõe as dificuldades que tinha para arranjar capellães que embarcassem nos navios que partiam para os portos d’Africa*, 21 nov. 1783.

122 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, cx. 59, doc. 11358.

continuação do problema foi a queda expressiva do número de clérigos vivendo no arcebispado local. Visto esse impasse, restava-lhe apenas enviar os “menos capacitados”. “Até aqui tenho mandado os que procedem menos bem, ou se podem considerar menos necessários nesta Bahia”.¹²³

No crepúsculo dos anos 1700, em 22 de agosto de 1799, a situação ainda permanecia, visto que no interesse de lucrar mais com o tráfico de escravos procuravam dar um desfecho na situação da obrigatoriedade de levar capelães nas viagens atlânticas. Numa carta enviada pelo príncipe regente D. João VI ao governador da Capitania da Bahia, D. Fernando José de Portugal, apresentaram-se alguns empecilhos desfavorecendo a realização do negócio, tornando-se “não mais ativo e vantajoso”, onde tudo levaria a crer que poderia ser um dos mais ricos para a Bahia, Minas Gerais, Cuiabá e Goiás.¹²⁴ A ida dos capelães nas embarcações entraria como um dos obstáculos, muito por conta do valor dos soldos dados na ocasião, citando o príncipe os consideráveis 450\$000 réis.¹²⁵

Na prática, os ajustes dos soldos já tinham sido feitos em 18 de julho de 1783, quando por um termo lavrado assinado pelo governador Marques de Valença e o arcebispo D. Frei Antonio Correa ficou decidido que os capelães que fossem para a Costa da Mina ganhariam 450\$000, não ganhando mais “pensão” alguma de rolos de tabaco. Os destinados aos portos de Cabinda e Luanda, receberiam 300\$000, enquanto os enviados aos portos de Angola e Benguela, 250\$000. Os arcebispos eram

123 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, cx. 59, doc. 11358.

124 Essa carta foi lida e mencionada por Luiz Vianna Filho, dizendo equivocadamente que os traficantes acabavam por conseguir a dispensa dos capelães nas embarcações. Ver em: Luis Viana Filho, *O negro na Bahia*, Salvador: EDUFBA: Fundação Gregório de Matos, 2008, p. 50.

125 APEB, Seção Colonial/Provincial, Ordens Régias, v. 88 doc. 29A e 29B, *Carta do Príncipe regente para D. Fernando José de Portugal, governador da Capitania da Bahia, declarando que o comércio com a Costa da Mina pode vir a ser dos mais prósperos para esta Capitania e também das Minas Gerais, Goiás e Cuiabá. Que o dito comércio não é mais ativo e vantajoso por causa dos obstáculos criados pelos ingleses, holandeses e franceses, pela obrigação de voltarem pelas Ilhas de São Thomé e Príncipe, a obrigação de levarem capelão e a proibição de se venderem às nações estranhas os negros resgatados por aquele comércio*, 22 ago. 1799. Agradeço à historiadora Daniele Santos de Souza por compartilhar este documento.

os responsáveis por buscar os capelães para as embarcações, cabendo negociações nos soldos em caso de algum capelão desejar embarcar voluntariamente.¹²⁶

Para escapar dos altos soldos, os donos das embarcações procuravam optar pelas negociações diretas com os capelães, isso explica os 100\$000 rs dados ao capelão do bergantim Seris, citado acima, quando viajou da Bahia para a Costa da Mina em 1803. Enfim, mesmo com os incentivos da Coroa, os traficantes continuavam resistindo em pagar um justo soldo.

A obrigação de levar os capelães perdurou ao longo de todo período colonial, talvez terminando no Império. A procura deles ganhou, em 1815, a página do jornal a *Idade D' Ouro do Brazil*, onde um aviso noticiava: “Precisa-se de um padre, para Capelão do Bergantim Conceição e Passos, que segue viagem para Angola, até 10 do mês que vem, aquele que quiser ocupar o dito lugar, procure a Adrianno de Araujo Braga, para com ele se ajustar”.¹²⁷ Os pedidos de dispensa deles perduraram até o ano de 1821, e a dona do brigue, denominado 10 de fevereiro, Maria Victoria Carolina de Sirqueira, pediu autorização para não levá-los na próxima viagem para a Costa da Mina.¹²⁸

Considerações finais

Os oficiais marítimos, ao buscarem se conectar e exercer as obrigações rituais da Igreja Católica, certamente se manifestaram através da vida material dos seus objetos sacros, de modo que, sendo na cidade de Salvador, nos mares do atlântico ou nos portos africanos, o catolicismo sempre perpassou pela mentalidade e imaginário desses homens, que

126 AHU, CU, Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, cx. 106, doc. 20766(1), *Officio do governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, no qual faz uma larga exposição sobre o commercio da Costa da Mina e o modo de restaurar a casa da Moeda da decadência em que estava*. Bahia, 5 jul. 1800.

127 *Idade d'Ouro do Brazil*, n. 65(1), 17 ago. 1815.

128 The National Archives (TNA), Kew, FO 315/61/11, caso Dez de Fevereiro (1821). Agradeço ao professor Nicolau Parés por compartilhar este documento.

não perderam a capacidade de pensar nesta religião ao longo das tarefas executadas no tráfico de escravos atlântico. Os pedidos ao final da vida, a um passo de passarem ao purgatório, quem sabe conseguindo uma vaga no paraíso, demonstram suas crenças cristãs.

Em todo caso, o tempo que durou a lei para levar capelães parece nunca ter sido cumprido regularmente no porto baiano, encontrando-se em constante crise essa função. Sem dúvida, o baixo valor dos soldos colaborou imensamente a favor da falta deles, nas embarcações, acrescentando os maus-tratos de todas as formas que potencialmente poderiam passar nas viagens atlânticas. Trata-se, como se pôde notar, de uma visão econômica, buscando o máximo de lucro nas negociações africanas, precarizando de várias maneiras os serviços prestados por tais profissionais, não garantindo as mínimas condições de trabalho nos tumbeiros.

Na ida dos capelães, dois assuntos prevaleceram concomitantemente, existindo uma defesa aguerrida pelo clero na salvação das almas dos africanos escravizados, centrado no batismo dos negros nas embarcações, trazendo as almas “demoníacas” ao grêmio da Igreja Católica, mas também a luta por melhores condições de trabalho dada aos capelães nas funções exercidas nas embarcações negreiras, sobretudo o pagamento de um soldo justo, probó e equivalente.

Todas essas realidades evidenciam que as engrenagens das realizações do tráfico negreiro também perpassaram pela presença da mentalidade, do imaginário e da essência do barroco católico influenciador da sociedade baiana colonial. Os objetos da cultura sacra, a busca da salvação das almas e o valor do catolicismo corroboram os propósitos para tal finalidade.

Recebido em 29 jul. 2022

Aprovado em 23 nov. 2022

doi: 10.9771/aa.v0i67.50356



O presente artigo tem por objetivo analisar a atuação dos trabalhadores marítimos no comércio de escravizados entre a Bahia, a Costa da Mina e Angola, no período compreendido entre os anos 1750 e 1808. Ele está subdividido em três eixos distintos. Primeiro, destacamos como os oficiais marítimos cultuavam o catolicismo, salientando, dentre outras características, a vida material. Num segundo momento, estudamos a maneira através da qual algumas práticas religiosas, próprias do catolicismo, manifestam-se na cultura marítima. Por fim, refletimos sobre os capelães no funcionamento do tráfico de escravizados. Todas essas realidades evidenciam que as engrenagens das ações do tráfico negreiro também perpassam pela presença da mentalidade, do imaginário e da essência do barroco católico, influenciador da sociedade baiana colonial.

Oficiais marítimos | Tráfico de escravos | Salvador colonial

SEAMEN, RELIGIOUS MANIFESTATIONS, AND SLAVE TRADE BETWEEN BAHIA AND THE AFRICAN ATLANTIC COAST IN THE BAROQUE AGE (1750-1808)

This article aims to analyze the role of seafarers in the slave trade between Bahia, Costa da Mina and Angola, in the period between 1750 and 1808. It is subdivided into three distinct axes. First, the paper highlights seamen's involvement in Catholicism, emphasizing, among other things, material life. Second, the paper examines the way in which some Catholic religious practices, were manifested in maritime culture. Finally, it reflects on chaplains' roles in the functioning of the slave trade. All these issues show that the workings of the slave trade permeated the mentality, imagination and the essence of the Catholic baroque, so influential in colonial Bahian society.

Seamen | Slave Trade | Colonial Salvador