

PIRATAS E CORSÁRIOS NA IDADE MODERNA

Autor: Nelson Rocha Neto

Orientador: Geraldo Pieroni

INTRODUÇÃO

Desde o desenvolvimento das navegações, surgiram os piratas. Até mesmo nas épocas remotas das navegações dos primeiros mercadores do Mediterrâneo, os bandoleiros do mar já faziam seus saques. No mar Egeu, os piratas cários prejudicaram todo o comércio grego. Em todos os mares em que havia a atividade marítima é na antigüidade que encontramos igualmente próspera a pirataria. Nos mares da Ásia, os malaios, pareciam nascidos exclusivamente para exercer a arriscada, porém lucrativa, atividade de bandoleiro do mar.

Na Idade Média, surgiram pelo Mediterrâneo piratas cristãos e muçulmanos; sabe-se que as atividades realizadas por eles não tiveram limites. Desde a segunda metade do século VIII, os normandos, com seus barcos, estudavam as correntes atmosféricas, deixando-se levar pelo vento. Apareceram pelas costas da Espanha, saquearam Santiago e Compostela e outras cidades. De pagãos converteram-se ao cristianismo, estabeleceram-se na Sicília ao sul da Itália, onde fundaram reinos expulsando os muçulmanos que ali residiam. Os piratas normandos, adentraram a Jerusalém, passando-se por Cruzados, na esperança de enriquecer, atraídos pelo generoso botim das terras orientais. No litoral da Península Ibérica, grupos de espanhóis muçulmanos instalavam-se

no Mediterrâneo oriental. Formados por renegados de suas cidades, aterrorizaram Alexandria, apoderando-se de todo o comércio.

Embora as práticas dos assaltos pelo mar sejam remotas, podemos dizer que a “Era de glória” da pirataria estende-se por volta dos séculos XVI ao XVIII. Considerada a “Idade do Ouro” da pirataria, devido à comercialização de mercadorias via marítima entre diversas nações. Por volta do ano de 1724, o inglês Charles Rivington, em Londres, publicou a obra: Uma história geral dos roubos e crimes de piratas famosos, de autoria do capitão Charles Johnson. A obra vendeu cerca de um milhão de exemplares, tornando-se um *best seller* repentinamente, ganhando um segundo volume no ano de 1726. Escrito de forma jornalística, Charles Johnson narra os feitos dos piratas mais famosos do Reino Unido, fato este que permaneceu a principal fonte de referência sobre os hábitos, costumes e comportamento dos bandoleiros de alto-mar do início do século XVIII.

Pouco se sabe sobre a origem do capitão Charles Johnson que não deixou nenhum outro registro conhecido escrito. Historiadores divergem sobre a origem obscura de Charles Johnson. Registros da marinha real inglesa constam um capitão chamado Charles Johnson em serviço no período de 1700. Também um profissional escritor do teatro de comédia tinha o mesmo nome, e que permaneceu por muito tempo em cartaz em

Londres, com a peça sobre a vida do pirata Henry Avery, intitulada: O pirata de sucesso. Devido ao forte apelo popular, o tema atraiu muitos escritores profissionais, como por exemplo, Daniel Defoe, o escritor da obra Robson Crusoe, um conhecido jornalista e autor da época. Dentre as obras de Defoe, constam novelas sobre piratas e biografias sobre o pirata Henry Avery, além de altos de processos de piratas famosos de sua época.

Durante muito tempo, a obra de Charles Johnson foi atribuída a Daniel Defoe. Dotado de uma escrita moderna e popular, considerada por muitos como um jornalismo pioneiro, Defoe possivelmente acabou servindo de inspiração para diversos redatores com a mesma liberdade de apropriação da informação alheia, em uma época em que o jornalismo transitava entre o anonimato e era politicamente manipulado.

Dentre as supostas identidades do capitão Charles Johnson, David Cordingly, o curador da exposição inglesa sobre piratas e organizador da re-edição inglesa da obra, afirma que Johnson realmente existiu. Já o historiador Phillip Gosse, argumenta que “o autor, embora insista em condenar aquele modo de vida, demonstra conhecimento em detalhe de métodos, regras e procedimentos da pirataria”, levantando assim, uma hipótese de Charles Johnson ter sido um pirata.

Independente da origem do capitão Charles Johnson, o fato é que sua obra constituiu a primeira crônica historiográfica sobre piratas. Baseado nos registros oficiais e extra-oficiais, Charles Johnson assume uma postura de jornalista e até mesmo de um historiador, recontando as histórias dos piratas. Johnson manipula as informações, servindo-se das técnicas e vícios do jornalismo sensacionalista, incluindo factóides ao lado de informações oficiais e depoimentos pessoais, recriando diálogos e reflexões das personagens envolvidas.

Além dos piratas descritos por Charles Johnson, os corsários também apareceram ao longo da história. O relato de sir Richard Hawkins contrapõe alguns pontos referentes ao estratagema e organização em alto mar. Oriundo de uma família nobre, o navegador Richard Hawkins não se define como um corsário e despreza qualquer ato considerado de pirataria.

A busca pelo rico butim, que as empresas de navegação poderiam oferecer, atraiu muitos marinheiros com a esperança de enriquecerem facilmente. Dentre esses marinheiros estava Anthony Knivet, que se alistou na empresa do capitão Thomas Cavendish, o qual, atraía jovens com a promessa financeira de enriquecer mediante a autorização e pilhagem de navios e cidades.

Para a historiadora portuguesa Ana Maria Pereira Ferreira, é difícil distinguir Corso e Pirataria no ponto de vista jurídico. A pirataria não é justificável, não dependendo de nenhuma autoridade, já o corso exerce-se em determinadas situações, seja contra um Estado inimigo ou armando represálias contra estrangeiros, sempre protegidos pela “carta de corso” concedida pelo Estado de origem ou que contrata os serviços de um corsário. Suas pesquisas estão baseadas nos estudos do Direito Português e nos aspectos econômicos e sociais do corso e da pirataria.

O foco dos historiadores Eric J. Hobsbawm e Jean-Claude Schmitt concentra-se no estudo a partir das margens da sociedade, buscando contá-la a partir da uniformidade em áreas pouco pesquisadas. Os relatos dos piratas e corsários fornecem muitas informações quanto ao meio-ambiente do banditismo, permitindo-nos reconstituir acontecimentos remotos para a compreensão do nosso próprio período. Esse interesse dos historiadores pelas margens deve-se, ainda mais, ao desenvolvimento da nossa própria sociedade.

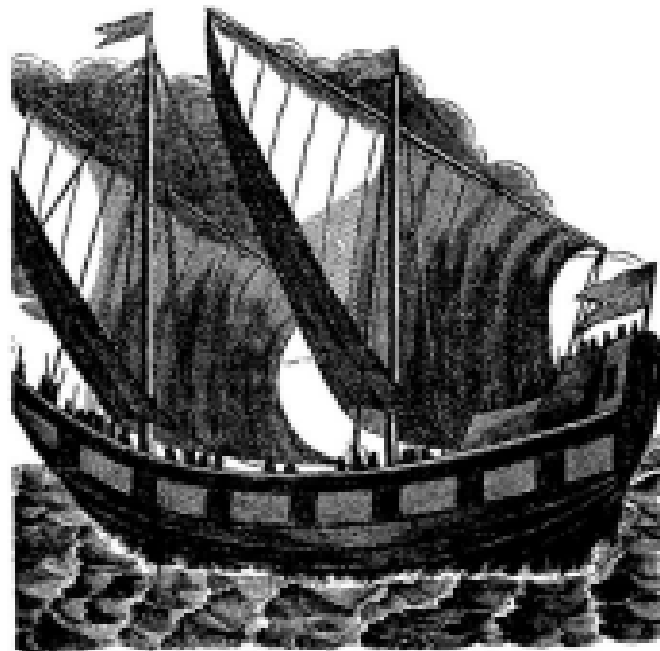
No primeiro capítulo deste trabalho, será abordado o desenvolvimento do comércio do período que abrange a Idade Moderna. A transição do feudalismo para a expansão mercantil revolucionou comercialmente as nações européias que travavam uma concorrência comercial, voltando seus interesses para as colônias do Novo Mundo. As ações tomadas pelas nações, que progressivamente tornar-se-iam potências buscando a hegemonia dos mares, surtiram efeitos na economia das suas cidades. O desenvolvimento marítimo foi o fator fundamental para a constituição das potências mundiais. No segundo capítulo trataremos a questão da formação e organização da pirataria e do corso. Como a pirataria foi sendo sistematicamente abafada pelos detentores do poder, inseridos no contexto referente aos marginais, explorado pelos historiadores E. Hobsbawm e Jean-Claude Schmitt.

Atualmente quando falamos em piratas e corsários, somos remetidos as “Jolly Roger”, à bandeira da caveira e das tóbias cruzadas, que tinham um significado claro nos códigos de sinais do século XVII. Porém, a “Jolly Roger” hoje em dia, serve apenas como uma curiosidade, vista como um ícone de certa rebeldia. Não apenas das ilhas das Caraíbas, passando por Cuba a Trinidad, todos aproveitam a “herança dos piratas”, como também do lado da “Spanish Main”, o caribe continental, revivem e re-aproveitam a história dos piratas.

1. OS COMERCIANTES PRÓSPEROS

Não são poucos os que não poupam quem mais sofre e depois ainda vivem felizes sob a proteção dos lordes, graças ao ouro que trazem na barca e botam nos seus bolsos. (autor desconhecido, 1583).

FIGURA 4 – Nau mercante



NOTA: Figura extraída de <http://gutenberg.org>. Acesso em: 11 jun. 2008.

Transformações estruturais marcaram a transição do feudalismo para a expansão mercantil, constituindo a “primeira etapa do processo de unificação do mundo”. (FALCON; RODRIGUES, 2006, p. 05).

Desmedidas mudanças ocorreram na vida econômica européia englobando aproximadamente os séculos XV até o XVII. Uma suposta

Revolução Comercial abrangeu a transição da economia semi-estagnada, localizada em grande parte estável da Idade Média para o que viria a se desenvolver em um sistema capitalista, ativo, de contexto mundial, dos tempos modernos. (BURNS, 1993). O ímpeto lucrativo tornou-se mais acentuado, fazendo um maior número de pessoas viverem das atividades comerciais e industriais, migrando das cidades do norte da Itália, desvinculando-as de serem os centros de iniciativa e prosperidade econômicas da Europa, para a Espanha, Portugal, Inglaterra, França e Holanda. Alterações significativas geraram riquezas sem precedentes para a Europa, modificando estruturalmente sua cultura material e organização social.

Por volta do século XVI, a expansão das conquistas ultramarinas alastrou-se aceleradamente graças à cobiça de espanhóis e portugueses no comércio com o Oriente. Marinheiros contratados pelos monarcas ibéricos visavam quebrar a hegemonia das cidades italianas de Veneza e Gênova, procurando descobrir uma nova rota comercial via Oriente, livre da fiscalização italiana, não visando, a princípio colonizar novas terras. (BURNS, 1993).

Portugal e Espanha, no início da *Idade das Explorações*, eram as únicas nações empenhadas ativamente na exploração de novas rotas comerciais que tentaram guardar segredo sobre suas conquistas. Porém, mercadores estrangeiros infiltrados nos portos de Lisboa e Sevilha observavam o movimento, relatando tudo o que ouviam e viam para seus soberanos. Subornavam marinheiros e copiavam mapas, atizando os governos com toda a informação que colhiam. (HALE, 1974).

Em matéria de pioneirismo, os portugueses foram os primeiros a desbravar o mar nos Tempos Modernos, na busca pelas especiarias. Desenvolveram embarcações diversas e de grande valia para a navegação;

destacamos aqui a invenção da caravela e da nau, significativas no progresso da navegação lusitana. (TAPAJÓS, 1960).

Em aproximadamente meados do século XV, os portugueses haviam desbravado o sul da costa africana até a Guiné. O navegador Vasco da Gama contornou a extremidade meridional africana chegando até à Índia, fazendo dos portugueses os pioneiros da navegação oceânica na transição para a Idade Moderna. Porém, os espanhóis lançaram-se na empreitada náutica pioneira portuguesa com o genovês Cristóvão Colombo, apoiado pelos soberanos espanhóis Fernando e Isabel, que constituiu a base da ambição espanhola de conquista de quase todo o *Novo Mundo*, posteriormente seguido por outros conquistadores como Hernán Cortéz e Francisco Pizarro.

A primeira montagem do sistema de colonização ocorreu com a chamada hegemonia ibérica. Colonizadores portugueses e espanhóis organizaram-se ao longo dos séculos XV e XVI, comercializando os valiosos produtos orientais: a produção colonial de açúcar, o tráfico negreiro e a mineração dos metais nobres. Esta fase permanece praticamente inalterada até meados do século XVII, na qual, as demais potências procuravam meios de atacar diretamente o sistema comercial montado pelas nações ibéricas. A pirataria e o corso deram o direcionamento a esta fase da concorrência ultramarina. (NOVAIS, 1986).

Guiados pelo exemplo espanhol, ingleses e franceses não tardaram em estabelecer territórios na América do Norte, embora não tenham constituído um *Império Franco-Britânico* no Novo Mundo, semeado com a conquista da Virgínia em 1607. Já os holandeses lançaram-se na tentativa de constituir um *Império Colonial* no início do século XVII, somente com a conquista da sua independência. (BURNS, 1993).

Os navios dessas emergentes potências marítimas desbravaram os sete mares, o que resultou na fundação de impérios coloniais em abundância, expandindo o comércio e atingindo proporções de um empreendimento mundial. Gênova e Veneza em pouco tempo mergulharam no esquecimento.

Mercadorias acumulavam-se, congestionando os portos e armazéns devido ao enorme volume das atividades comerciais e variedade dos artigos de consumo:

Às especiarias e tecidos do Oriente, haviam-se juntado o fumo da América do Norte; o melado e o rum das Índias Ocidentais; o cacau, o chocolate, a quina e a cochinilha da América do Sul; e o marfim, os escravos e as penas de avestruz da África. Além desses artigos, até então desconhecidos ou obtidos em quantidades reduzidas, aumentou enormemente o suprimento de outros produtos já conhecidos. (BURNS, 1993, p. 405).

Com a conquista de terras ultramarinas, cresceu a expansão referente à extração de metais preciosos. Porém, por volta do ano de 1540, as importações de prata, oriundas das minas do México, Bolívia e Peru, geraram uma baixa no preço da prata, limitando certas quantidades de ouro para as transações de crucial importância. A economia européia baseou-se na prata por algumas décadas, gerando uma inflação de enorme proporção, não atingindo, no entanto, todas as partes da Europa ao final do século XVI. (BURNS, 1993).

1.1. As chaves para as barreiras do oceano

Podemos dizer que alguns fatores importantes ocorreram durante esse período histórico de transição do que conhecemos por Idade Média para a Idade Moderna. O desenvolvimento do sistema bancário considerado

outrora pela Igreja Católica pouco respeitável, era praticamente monopolizado por judeus durante a Idade Média. O “aparecimento das casas bancárias particulares edificaram posteriormente a fundação dos bancos dos governos, destinando-se ao atendimento das necessidades monetárias dos estados nacionais.” (BURNS, 1993, p. 407).

Houve também mudanças fundamentais no sistema manufatureiro criado pelas exclusivistas corporações de ofício na Idade Média, que rapidamente entrava em extinção. O surgimento de atividades fora do sistema corporativo tais como a mineração, a fundição de minérios e a indústria da lã, estimularam progressos técnicos e formas de organização muito semelhante à que chegou até a contemporaneidade. (BURNS, 1993).

O trabalho doméstico executado pelos artífices em suas próprias casas substituiu as oficinas e a relação artesão-mestre, mediante a um salário combinado: “A matéria-prima era comprada por um empresário e distribuída a cada um dos trabalhadores, cada um dos quais devia realizar a respectiva tarefa em troca de um pagamento estipulado.” (BURNS, 1993, p. 408).

Com o tempo, o sistema doméstico estendeu-se a diversos campos de produção, desvinculando-se das antigas impugnações contra o lucro. O financiador podia difundir seus negócios como bem entendesse e inserir novas técnicas redutoras de custos ou aumento do volume de produção. Embora os baixos salários predominassem, não havia um horário regular de trabalho, o trabalhador contava com sua família para ajudá-lo em algumas tarefas e não havia uma supervisão por parte de um capataz. Porém, essa mão-de-obra não estava organizada com eficácia, permanecendo dispersa do ponto de vista de alguma ação conjunta.

Uma tentativa de organização comercial, foi a criação de uma associação de comerciantes unidos em prol de um empreendimento

comum, buscando uma formação de companhias regulamentadas. Seu objetivo era basicamente a manutenção de um monopólio comercial em alguma parte do mundo, cooperando para o lucro de todos, obedecendo a certas regras definidas em comum acordo. (BURNS, 1993).

Uma nova forma de organização mais sólida e de maior alcance nasceu durante o século XVII, a qual buscava a assinatura de quotas de capital por um considerável número de investidores; uma sociedade por ações. Os clientes tornavam-se co-proprietários, mesmo não tomando parte nos negócios da companhia, obtendo participação nos lucros na proporção do dinheiro investido. Estas organizações formavam uma unidade estável, não estando submetidas a alguma reorganização na morte ou retirada de algum investidor. (BURNS, 1993).

Embora uma grande parcela das sociedades por ações tenham sido organizadas para fins empreendedores mercantis, posteriormente organizaram-se algumas destas para fins industriais. As principais delas garantiram o privilégio do governo que lhes concedia monopólio em certa localidade e vasta autoridade sobre seus habitantes. Temos como exemplos: A Companhia Inglesa das Índias Orientais, que governou a Índia; A Companhia Holandesa das Índias Orientais; A Companhia da Baía de Hudson; A Companhia de Plymouth e a Companhia de Londres. (BURNS, 1993).

Desde a revivescência do comércio no século XI, a moeda vinha sendo utilizada nas transações comerciais. Contudo, nenhum país possuía um “sistema monetário uniforme”. (BURNS, 1993, p. 410). As próprias moedas muitas vezes eram adulteradas devido às freqüentes modificações dos padrões monetários dos países europeus. O desenvolvimento do comércio e da indústria alavancaram a necessidade da adoção de um sistema monetário estável e uniforme. Os Estados mais

importantes, do ponto de vista comercial vigente, adotaram um sistema-padrão de dinheiro para ser usado em todas as transações dentro de seus limites geográficos. (BURNS, 1993).

1.2. A guinada no mercado

Podemos apontar a época de apogeu do mercantilismo, o período entre 1600 e 1700, porém, muitas das suas práticas estenderam-se até aproximadamente o fim do século XVIII. Entretanto, não podemos ligar o mercantilismo a nenhum modo de produção em particular.

Durante a Idade Moderna, as idéias e práticas mercantilistas modificaram-se, tornando, portanto, enganosa a concepção de que algumas delas tenham ficado estabelecidas e inalteradas nos países durante três séculos. Entre o final da Idade Média e o final do século XVIII, as idéias e práticas mercantilistas transformaram-se ao longo do tempo e do espaço. (FALCON, 1987).

Destacamos, mesmo que grosso modo, alguns elementos que determinaram o caráter mercantilista para os historiadores: o ideal de uma nação auto-suficiente tornando o país independente de fornecedores estrangeiros; o paternalismo cujo governo exerceria a função de um guardião sobre seus cidadãos e ainda, tornar a nação sólida formando um império através da aquisição de colônias, uma vez que, estas existiam para o proveito das metrópoles. As colônias abasteciam as metrópoles com produtos tropicais, navais ou artigos que as metrópoles não pudessem gerar. Seu papel era produzir matérias-primas e consumir o máximo possível de produtos manufaturados. (FALCON; RODRIGUES, 2006).

Com a tentativa de expandir o comércio com o resto do mundo, as nações ibéricas tentavam ter acesso ao ouro e a prata existente dentro dos seus limites coloniais. A prosperidade de uma nação era determinada

pela quantidade de metais preciosos, quanto maior o ouro e a prata, maior eram os impostos recolhidos pelo Estado, o que conseqüentemente o tornaria mais rico e poderoso. (BURNS, 1993).

Uma grande parcela dos governantes empenhavam-se em uma ferrenha disputa na aquisição de colônias, concedendo privilégios de monopólio as companhias comerciais e procuravam controlar as atividades econômicas dos seus cidadãos. As leis inglesas elizabetanas eliminavam o ócio dos seus cidadãos, estimulando a produção, criando posteriormente as Leis de Navegação. (MARQUES; BERUTTI; FARIA, 2003).

A rainha da Inglaterra, Elisabeth I (1533-1603), para fixar preços, outorgou autoridade aos juízes em fins do século XVI. Regulamentou-se então as horas de trabalho, obrigando todo cidadão fisicamente apto a trabalhar, exercendo alguma atividade produtiva. Oliver Cromwell durante seu governo, promulgou a primeira das Leis de Navegação, em 1651. Essa lei tendia a invalidar a ascendência holandesa no setor dos transportes, determinando que todos os produtos coloniais exportados para a metrópole fossem embarcados em navios ingleses. Por volta de 1660, uma segunda Lei de Navegação foi aprovada, proibindo o envio de certos artigos enumerados para os portos do continente europeu. Esses produtos deveriam primeiramente ser enviados para os portos ingleses, onde, após uma fiscalização e mediante o pagamento dos direitos alfandegários, poderiam ser reembarcados para outros portos. Ficando evidente no princípio de que as colônias deveriam beneficiar e enriquecer a metrópole. (BURNS, 1993).

O emprego mais severo que podemos apontar sobre o mercantilismo, consolidou-se na França de Luís XIV (1643-1715). O Estado francês pode ser considerado a mais perfeita prática absolutista, graças à política do primeiro ministro Jean-Baptiste Colbert. (FALCON; RODRIGUES, 2006).

Podemos verificar várias formas de governo durante o período mercantil. Dentre elas, três tipos predominaram naquele período: monarquia absoluta, despotismo esclarecido e monarquia britânica. (MENDONÇA, 1988). Lembrando que, estas expressões são construções a *posteriori* revestidas de sólidas ligações ideológicas.

A monarquia absoluta consistia na figura centralizada do rei, seu poder não era dividido com nenhuma outra autoridade. Os soberanos exerciam poderes concebidos como sagrados, recebidos diretamente de Deus; seu surgimento data de aproximadamente do início do século XVI. (MENDONÇA, 1988).

O despotismo esclarecido buscava reforçar a própria autoridade, agindo como os soberanos absolutistas do poder, para tornar reflexivo o governo, unificando seus territórios e povos. O despotismo refletia as idéias do século XVIII, procurando estabelecer uma ordem racional, legitimado pelo desejo de “fazer a felicidade do povo, pelas intenções filantrópicas que propagava.” (MENDONÇA, 1988, p. 107).

Já a monarquia britânica, caracterizava-se por um “regime representativo, eletivo, aristocrático e liberal”. Era hereditária, mas não absoluta. O parlamento tinha funções amplas, essa assembléia limitava o poder do soberano mantendo sessões periódicas, porém, a existência do parlamento e de um gabinete autônomo diferenciava-se do que conhecemos na contemporaneidade. (MENDONÇA, 1988, p. 109).

Portanto, foi nesse período Moderno que acompanhamos a constituição dos chamados Estados-nações, decorrente de um longo processo, no qual, gradualmente os reis aos poucos, foram enfraquecendo ou suprimindo os poderes locais e o poder supranacional eclesástico. (MARQUES; BERUTTI; FARIA, 2003).

Assim, os Estados europeus da época moderna, traçaram um paralelo entre a autoridade dos reis medievos e o poder real em processo de centralização; além da necessidade da extração de metais preciosos e especiarias, havia o desejo de agradar a Divina Providência com a conversão dos pagãos do além-mar. Ao adotar uma crença divina, essa conversão dos silvícolas mostrava seu lado prático, domesticando os chefes tribais, para deixá-los mais cooperativos. (HALE, 1974).

FIGURA 5 – Destruição de uma embarcação mercantil por piratas



NOTA: Figura extraída de <http://gutenberg.org>. Acesso em: 11 jun. 2008.

1.3. Infortunado legado

Conforme vimos, o entusiasmo comercial inaugurou os negócios com fins lucrativos, *santificando* a acumulação de riquezas e estabelecendo a concorrência como base da produção e do comércio. A abundância de metais preciosos, combinada com um aumento populacional, levou a uma alta dos preços e a uma demanda significativa de produtos.

A princípio, a concepção teológica da igreja católica, referente ao lucro, que durante a Idade Média baseava-se na ideia de uma economia fechada e auto-suficiente dos feudos, designava o comércio como uma atividade marginal, por isso a igreja condenava a usura nas operações comerciais. Com o desenvolvimento da expansão marítima e comercial por volta do século XVI, a moral econômica da igreja entrou em choque com as atividades crescentes dos financiadores. A realidade das descobertas marítimas contradizia os dogmas clericais, abrindo margem às múltiplas interpretações das Escrituras Sagradas, desencadeando inúmeras dúvidas e pensamentos ambíguos. Assim, as descobertas de outras terras no além-mar e povos não cristianizados levaram o homem ocidental a questionar cada vez mais seus limites mentais e materiais, formando novas concepções de mundo. (LENZ, 2004).

Negociantes expandiam suas atividades progressivamente e banqueiros concediam créditos, na medida em que, seus clientes, a maioria nobres, não conseguiam saldar suas dívidas. O empobrecimento tomava conta das cidades e o banditismo progredia nas áreas rurais. Os salários não acompanhavam a escassez, trazendo calamidade às castas mais baixas em grande parte da sociedade europeia. Em algumas regiões, aristocratas empobrecidos uniam-se às turmas de desocupados que erravam de cidade em cidade. A ascensão da casta burguesa, em

formação até então, ao poder econômico, iniciou a europeização do mundo ocidental e desencadeou o restabelecimento da escravidão. (BURNS, 1993).

Já por volta do ano 1000, a escravidão estava praticamente extinta na maior parte da Europa. Porém, o desenvolvimento da mineração e da agricultura de *plantations* nas colônias inglesas, espanholas e portuguesas, provocou uma procura maior de mão-de-obra qualificada. No início, os conquistadores europeus tentaram escravizar os silvícolas, mas estes se mostraram muito frágeis às doenças infecciosas européias. (BURNS, 1993).

Por volta do século XVI, uma mercadoria foi acrescida ao comércio colonial: a importação de escravos negros africanos, que solucionava a falta de mão-de-obra qualificada para os trabalhos agrícolas tropicais, fornecendo produtos como fumo, açúcar e algodão. (BURNS, 1993). Assim sendo, “o tráfico negreiro, outrora monopólio português, passava a ser objeto da concorrência internacional.” (NOVAIS, 1986, p. 38).

Na colônia portuguesa, o Brasil, a introdução da lavoura açucareira escravista está relacionada à *retirada* dos holandeses do nordeste brasileiro. Servindo de modelo para os holandeses devido a sua estada dominante na colônia açucareira lusitana, permitiu uma proximidade com o setor produtivo dessa mercadoria: o açúcar, em ascensão na Europa, incorporando as técnicas de produção. Assim, os holandeses estabeleceram uma economia açucareira nas Antilhas, tendo como base a mão-de-obra escravista. (NOVAIS, 1986).

Destacamos a participação ativa da Inglaterra, no que se refere ao tráfico negreiro desde o século XVI, aproximadamente, na maior empresa resultada em grandes lucros, até então capitaneada pelo navegador e corsário John Hawkins. Na Inglaterra formou-se a *Royal Afrincan*

Company, mostrando que o “tráfico negreiro passava a ser o nervo da concorrência colonial.” (NOVAIS, 1986, p. 39).

A França, por volta dos séculos XVI e XVII, prejudicou o comércio espanhol próximo às Ilhas Canárias. Eram frequentes os saques às frotas espanholas que carregavam ouro das Antilhas para a Europa. Fazendo com que os espanhóis procurassem todas as garantias para as suas expedições mercantis, logo, os navios mercantes passaram a ter companhia a curta distância de galeões armados, formando o sistema das *Frotas e Galeões*, que durou aproximadamente até meados do século XVIII. (TAPAJÓS, 1960).

Países como Holanda e Inglaterra avançaram em larga escala no processo de novas técnicas agrícolas. Na Inglaterra, os cercamentos, *enclosures*, expropriou os camponeses de suas terras, diminuindo o número de aldeias. A conversão das terras de cultura em terras de pastagem ocasionou a queda do preço dos cereais e o aumento no preço da lã. (MARQUES; BERUTTI; FARIA, 2003). Esse processo não se deu de forma pacífica, a forte resistência dos camponeses e infortúnios relegados pelos proprietários da terra, ocasionaram uma grande desgraça que se abateria, como descreve Thomas Morus em sua obra *Utopia*, datada de 1516:

Os inumeráveis rebanhos de carneiros que cobrem hoje toda a Inglaterra. Estes animais tão dóceis e tão sóbrios em qualquer outra parte, são entre vós de tal sorte vorazes e ferozes que devoram mesmo os homens e despovoam os campos, as casas e as aldeias. (MORUS, ap. MARQUES; BERUTTI; FARIA, 2003, p. 41-42).

Podemos destacar que, com a introdução de novas culturas como a do milho e da batata, a população começou a crescer, ocasionando um excedente de mão-de-obra liberada para o trabalho. Pois, por volta do

século XVIII, aos poucos a população pobre deixou de morrer de fome. (BURNS, 1993).

1.4. Opulenta prosperidade

A Europa consistia basicamente em um mosaico de Estados afortunados e independentes, disputando entre si a hegemonia pela riqueza e poder. (HALE, 1974). Sua população no século XVII expandia-se consideravelmente, embora ainda conservasse características medievais. Porém, não nos cabe exagerar na idéia desse processo de urbanização antes de 1800. Cidades devastadas pelas guerras ou despovoadas por epidemias e pestes, rapidamente foram tomadas pelo crescimento urbano por volta do século XVI. Vejamos alguns exemplos dados pelo historiador Jean Delumeau:

As cidades são frágeis mas tenazes. [...] Em 1500, só cinco cidades da Europa tinham 100 000 habitantes ou mais; em 1600 havia já onze ou doze cidades dessas. No princípio do século XVI, classificam-se do seguinte modo: Constantinopla (250 000). Paris (talvez 200 000), Nápoles (150 000), Veneza (cerca de 105 000), Milão (100 000?). (DELUMEAU, 1994, p. 256-257).

Nas cidades e vilas é certo que ocorreu um aumento significativo da população devido ao comércio e a indústria em desenvolvimento, mas, estas cidades abrigavam aproximadamente 100.000 habitantes. No entanto, a maior parcela dos trabalhadores concentrava-se nas áreas rurais e a grande parcela da mão-de-obra industrial era formada por artesãos. (DELUMEAU, 1994).

Algumas profissões como: o professor, o artista, o advogado, o escritor e o médico conseguiram maior notoriedade e remuneração do que tinham na Idade Média. O urbanismo não dominara, mas houve

melhorias nas condições de vida dos europeus. Alguns alimentos como a batata e o milho ajudaram a suprir a fome da população e o padrão de vida da alta casta social manifestou-se no crescente consumo de açúcar, chocolate, café e chá. Estes alimentos foram acrescentados à dieta média e valorizaram-se diversos tipos de mercadorias, assim como propagou-se a indústria de tecidos de linho e algodão, além dos móveis de mogno. Artigos que outrora eram essencialmente de luxo, já faziam parte da realidade europeia. (BURNS, 1993). Bem mais conhecidas vieram a ser, porém, as chamadas especiarias, de preço unitário elevado e consumidas em pequenas quantidades na culinária, na perfumaria e na medicina. (FALCON; RODRIGUES, 2006).

As cidades possuíam autonomia e administravam a si próprias, estabelecendo rigorosas regras sobre suas respectivas atividades econômicas e restrições referentes ao comércio praticado por estrangeiros. Os Estados monárquicos dos séculos XV e XVI encontraram os primeiros elementos de sua política econômica; o mercantilismo que começa a se afirmar na segunda metade do século XV, estendendo os limites das até então, jovens monarquias nacionais. O Estado tomava cuidado para evitar a saída de numerário e exportações de ouro e de prata, intervindo na atividade econômica e combatendo a concorrência de outros países, evitando fuga de grande vulto de numerário. Respondendo aos interesses de alguns mercadores e beneficiando as necessidades financeiras do soberano, traçou-se uma fina linha entre poder monárquico e a prosperidade nacional. (DEYON, 1973).

Rotas mercantis terrestres e marítimas ligaram os grandes centros comerciais europeus entre si. Devido às condições políticas opostas, incluindo os efeitos resultados da Guerra dos Cem Anos, levaram à decadência as grandes feiras, porém, intensificaram as comunicações

marítimas entre o Mar Mediterrâneo e o Mar do Norte, beneficiando no Atlântico os portos ibéricos. (FALCON; RODRIGUES, 2006).

Os navegadores ao longo da Idade Moderna, observaram que todos os mares constituem um só e que possuindo provisões, habilidade e coragem, poderiam alcançar qualquer região do mundo que tivesse uma costa oceânica, podendo também, regressar ao seu ponto de partida. As teorias geográficas que predominavam na Europa desde a Antigüidade clássica nos escritos de Ptolomeu caíram por terra com o *achamento* do continente americano ou com o desbravamento marítimo pelo Oceano Pacífico. (HALE, 1974).

É importante nos lembrarmos que esses navegadores exploradores eram em sua maioria homens pouco inclinados a escrever. Prestavam valiosos relatos aos soberanos a quem serviam, mas que guardavam para si inúmeras informações, na esperança de monopolizar os rendimentos das terras ou rotas marítimo-comerciais recém descobertas.

Esta linha temporal, compreendida como *Idade das Explorações*, é, em termos gerais, associada ao Renascimento, um ponto de vista, claro e objetivo nos estudos dos fenômenos naturais e das realizações do homem com uma postura crítica e racional.

As inovações marítimas desenvolveram-se através do rápido aperfeiçoamento das suas técnicas. Os governos e seus financistas elaboraram navios e instrumentos de cartografia e navegação mais eficientes, tornando as distantes viagens marítimas possíveis, investindo na abertura de novas rotas comerciais marítimas para a Índia, China e Japão. Porém, para a realização das longas viagens, era necessário investir no emprego da tripulação marinheira.

Um instrumento de fortalecimento dos Estados surgiu para destruir e conter os carregamentos navais de nações inimigas, produzindo

homens eleitos capitães que comandavam embarcações tripuladas por uma gama variada de pessoas, que não se constituía apenas sob homens recrutados. Dentre estes tripulantes estavam refugiados políticos, ex-escravos libertos, soldados, religiosos, nobres europeus, mulheres e crianças, formando assim, *profissionais* que faziam da arte da navegação uma empresa disposta a servir qualquer governo que os empregasse mediante a uma recompensa adequada. Capitães mercenários, hábeis navegantes, traçaram o mapa do mundo que conhecemos, por mares até então, *nunca dantes navegados*. (HALE, 1974).

Em aproximadamente 1724, o Capitão Charles Johnson alertava a população inglesa publicando um livro intitulado: *Uma História Geral dos Roubos e Crimes de Piratas Famosos*, que logo na sua introdução faz uma interessante análise sobre a propagação da pirataria ao longo da história, que segundo o autor, *tornaram o terror do mundo mercantil*:

[...] não será despropositado, a modo de introdução, mostrar, através de alguns exemplos extraídos da História, o grande perigo que paira sobre os navios e colônias de reinos e comunidades de nações, devido ao crescimento desse tipo de ladrão. Os piratas só se fortalecem por negligência dos governos em algum período particular de trepidação histórica, que não os destroem antes de reforçarem seus bandos. Esse é o caso, quando se permite um pirata que seja percorrer os mares sem merecer qualquer atenção dos governos. Pouco a pouco, esse pirata vai se tornando cada vez mais poderoso, às custas de sangue e riquezas dos outros, para só então ser suprimido. (JOHNSON, 1724, p. 23).

Podemos ver essa crítica inserida na epígrafe que abre este capítulo. A estrofe do poema datado de 1583 de autoria desconhecida, embora anterior aos escritos do senhor Charles Johnson, reflete com indiferença o protecionismo exercido pelo Estado na manutenção da exploração naval mercantil, atividade que se mostrava muito lucrativa.

Para ajudar-nos na compreensão desse trabalho, o historiador Eric J. Hobsbawm traça-nos variações sobre a propagação do banditismo:

O bando de salteadores está fora da ordem social que aprisiona os pobres; é uma irmandade de homens livres, e não uma comunidade de pessoas submissas. Contudo, não pode apartar-se inteiramente da sociedade. Suas necessidades e atividades, sua própria existência, fazem com que ele estabeleça relações com o sistema econômico, social e político convencional. (HOBSBAWM, 1976, p. 81).

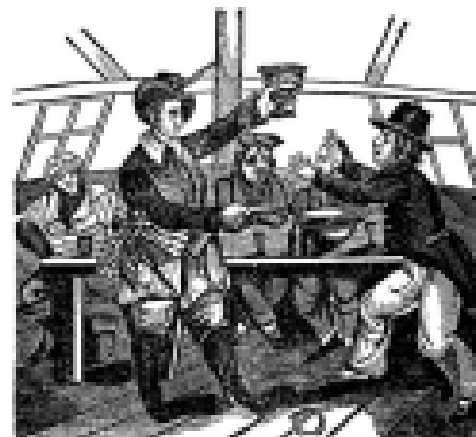
Tendo em vista estes aspectos, no capítulo a seguir será abordada a questão da pirataria e do corso inseridos nesse contexto. Podemos dizer que a pirataria foi apenas banditismo? Existia um código de leis que regia a disciplina em alto-mar? Qual era a diferença entre um pirata e um corsário? Estas são apenas algumas reflexões que retomaremos no capítulo seguinte.

2. Os irmãos da costa do Caribe

Minha viagem não foi a única, nem foi a última. Foi a mais famosa e a menos frutífera. Começou uma empreitada coberta de empecilhos, mas parecia de glória quase certa, terminando numa tragédia, que só me deu cicatrizes e prejuízos. Vim, vi, mas não venci. Mesmo assim, dou-me por satisfeito, se Deus proteger a quem me leia com algum proveito. (Richard Hawkins, 1603).

A conquista do *Novo Mundo* e o contínuo tráfego de riquezas que trazia consigo, vieram a ser prontamente uma poderosa isca atrativa nas águas do Atlântico para pirataria do *Mundo Antigo*, que até então, havia tomado conta do Mediterrâneo e demais mares interiores. O brilho dos tesouros da América e das Índias prontamente atraíram bandoleiros dos mares dispostos a se apoderarem do botim que

FIGURA 6 – Confraternização pirata



NOTA: Figura extraída de <http://gutenberg.org>. Acesso em: 11 jun. 2008.

aquelas terras de domínios ibéricos extraíam. Logo, com a formação das primeiras frotas navais lusitanas na Índia, piratas franceses saqueavam a costa ocidental da África por volta do ano de 1504. Mais tarde, os interesses voltaram-se para as Antilhas, visando a dominação do comércio espanhol, o centro comercial da América. O *El Dorado*, atraía em larga escala navegadores de todo o Velho Continente. (ENCICLOPÉDIA Universitas, 1952).

Galeões espanhóis carregados com um atraente botim de ouro e prata atraíam, como um poderoso imã, o interesse de bandidos para o desespero de alguns desavisados comerciantes. Por volta do ano de 1536, novamente os franceses saqueavam portos no Panamá

e Havana, mantendo também, posteriormente, ataques regulares na região da Flórida. Devido aos inúmeros ataques franceses bem sucedidos, não tardou para que a rivalidade naval entre as nações inglesa e posteriormente a holandesa atingissem seu auge, deflagrando uma guerra que perduraria por décadas entre os soberanos Filipe II e Elizabeth I. Graves conseqüências atingiram a Espanha e Portugal, sendo que esta última estava sob poder castelhano. (ENCICLOPÉDIA Universitas, 1952).

Os ataques dos piratas não se limitavam apenas as embarcações espanholas e portuguesas, atacavam também as povoações das desguarnecidas ilhas litorâneas. Os franceses apoderaram-se das várias pequenas Antilhas, praticamente abandonadas pelos ibéricos, como a parte norte do Haiti, conhecida até então por Hispaniola, além dos territórios de Dominica, Guadalupe, Marigalante, Martinica, Santa Lucia e Tortuga. Houve uma tentativa de expandir seus domínios mediante a fundação de uma colônia no Brasil, a França Antártica, não limitando suas atividades ao mar das Antilhas e proximidades. Os britânicos, dentre suas conquistas nos mares caribenhos estão os territórios: Antingue, Barbados, Bermudas, Montserrat entre outros. O conflito entre Espanha e Holanda deveu-se à luta pela independência desta última, onde diversas contendidas eclodiram, cabendo a Holanda a posse dos territórios de: Curaçao, Tobago e Santo Eustáquio. (TAPAJÓS, 1960) Estas ilhas das Índias Ocidentais, segundo Charles Johnson, concentraram mais piratas do que em qualquer outra parte do mundo. A principal razão deste contingente marginal residia nas muitas ilhas desertas que continham atracadouros seguros, servindo para a manutenção e limpeza das suas embarcações, além de outros interesses:

Essas ilhas têm abundância do que, de modo geral, precisam com mais urgência: água fresca, madeira boa, frutas, legumes, aves, tartarugas, mariscos e muito peixe. Trazendo apenas uma bebida forte, os piratas podem ficar ali o tempo que quiserem. Descansam e preparam seus barcos para novas expedições, sem a menor pressa ou preocupação de que notícias da sua presença cheguem aos ouvidos de quem possa vir perturbá-los. (JOHNSON, 1724, p. 28-29).

Estas ilhas, também conhecidas por *Keys*, uma denominação para designar as pequenas ilhas como entrepostos comerciais, constituíram uma população de agricultores, caçadores e açougueiros. Mulatos, mestiços e *alcatraces*, designação para nascidos da mistura do negro e índio, constituíram a diversidade das etnias nas Índias Ocidentais. (ESQUEMELING, 1678).

2.1. Piratas, Corsários, Bucaneiros e Flibusteiros

Durante a primeira metade do século XVI até meados do século XVIII, podemos apontar que o principal campo de ação da pirataria realizou-se nas ilhas dos mares do Caribe. No entanto, faz-se necessário uma definição de termos com o intuito de evitarmos possíveis confusões entre piratas, corsários, bucaneiros e flibusteiros.

A origem do termo *pirata* vem do grego, *peiratès*, designado desde a Antigüidade para: *aquele que procura fortuna no mar*. Na Grécia Antiga, poetas conhecidos como *aedoi* declamavam cânticos dedicados em sua maioria a temas místicos, com o auxílio de instrumentos musicais de corda. Dois exemplos destes poemas épicos cantados estão nas obras clássicas gregas: *Íliada* e *Odisséia*. Na obra *Odisséia*, é descrita a viagem de retorno de Ulisses da cidade de Ílion ou Tróia até seu lar, localizado na ilha de Ítaca. (FUNARI, 2004).

Estes poemas estão atribuídos aos tempos Homéricos. A princípio, os aqueus, conforme designado em alguns escritos egípcios, desenvolveram os segredos da arte da navegação tornando-se os *povos do mar*, embora o esmero na arte da navegação na antigüidade esteja comumente atribuído aos fenícios. No trecho retirado da obra *Odisséia*, Homero relata duas supostas origens da escravidão: a guerra e a pirataria. O guerreiro Ulisses relembra da fama que os marinheiros cretenses tinham perante Ítaca, onde abundavam as práticas de rapinagem marítimas ainda em desenvolvimento. (HOMERO, 1981).

O industrioso Ulisses lhe replicou: "Ah! Porqueiro Eumeu, começaste por andar errante da pátria e dos progenitores, sendo ainda criança. Pois bem, fala-me com toda sinceridade. Saquearam então uma cidade de largas ruas, onde residiam teu pai e tua venerável mãe? Ficaste só, junto das ovelhas e dos bois, e os piratas te raptaram em suas naus e vieram vender-te, por bom preço, ao dono deste palácio?" (HOMERO, 1981, p. 143).

Vemos então que Homero, independente da veracidade de sua existência tão discutida entre os historiadores, cunhou a palavra que designaria os homens que comerciavam escravos, pilhavam e destruíam cidades costeiras e embarcações.

Com o passar dos séculos, a "pirataria" (VAINFAS, 2000, p. 487) na Idade Moderna, designou os marinheiros constituídos das mais diversas nacionalidades, que viviam das pilhagens de navios ou dos saques as cidades das Antilhas ou do litoral. Posteriormente, isso se tornou um procedimento autônomo, sem proteção legal dos Estados, estimulado cada vez mais por interesses materiais sem considerações morais ou religiosas. (VAINFAS, 2000).

Em contrapartida, os corsários, também chamados de gentleman pirate, constituíram-se, em sua maioria, por piratas que recebiam

de seus soberanos cartas de corso ou *cursus* tendo liberdade para assaltar e aprisionar embarcações e povoações inimigas dos Estados pelo qual disponibilizavam seus serviços. Praticavam atos de guerra, não sendo vistos como simples bandoleiros do mar. (TAPAJÓS, 1960). Observamos a autoridade da afirmação de E. Hobsbawm sobre a definição categórica referente à oficialização do pirata em corsário que trabalhava representando o governo, cujo oferecesse seus serviços: "[...] capitães de veleiros na era pré-industrial podiam tentar a sorte em golpes de pirataria (ou o contrário), mesmo quando não usassem os bons ofícios dos governos para se transformarem em corsários, isto é, piratas oficiais." (HOBBSAWM, 1969, p. 84).

Quanto aos *bucaneiros*, a origem do termo vem do francês, *boucaniers*, designação para os primeiros colonizadores da ilha de *Hispaniola* ou Haiti, formados por homens que se dedicavam à caça de porcos e gado selvagem. Exportavam couro e carne moqueada no *bouc*, uma espécie de grelha usada para preservar a carne para a venda e consumo, técnica idealizada pelos selvícolas *Arawak* das Caraíbas. Estes colonos, que tiravam seu sustento através do *boucan*, passaram a ser conhecidos por *bucaneiros*. Eles não atendiam às leis e diretrizes dos governos vigentes. (TAPAJÓS, 1960).

O termo *flibusteiro* não tem uma origem definida. Historiadores divergem sobre sua origem nas derivações do inglês; *free-booters* ou *flyboats*, ou do neerlandês; *vlieboot* ou *vrij vuiter*. Em ambas as línguas, os significados assemelham-se a barcos voadores, barcos rápidos ou navegantes livres. Independente da origem, os *bucaneiros*, ao manterem contato com piratas contrabandistas e mercadores, formaram um mundo à parte na ilha de *Hispaniola*, logo depois transferido para *Tortuga*. Essa troca de relações originou uma nova sociedade de foragidos organizada

auto-intitulada: *Irmãos da Costa* ou *Frères de la Cote*, que pilhavam as populações litorâneas, tendo como bases de operações a baía de *Tortuga* e *Port Royal*, localizado na Jamaica e também em *Madagascar*. (TAPAJÓS, 1960).

Vimos então que a diferença entre corsário e pirata está no ponto de vista jurídico. A pirataria representa uma ação básica, não transferindo nenhuma justificação nem estando subordinado a nenhuma autoridade. O corso tem o consentimento do Estado, exercendo-se em situações definidas como, por exemplo, opondo-se contra súditos de um estado inimigo ou repreendendo estrangeiros mesmo que em períodos de paz. (FERREIRA, 1985). Caso de Richard Hawkins, que se intitulava um livre empreendedor inglês, abençoado pela graça divina e pela bondade da coroa britânica.

Pirata ou "corsário" é alguém que, em tempo de paz ou suspensão de hostilidades entre principados, pilha, rouba e tira proveito de navios vindos de países sem conflitos com o seu. Os ingleses, porém, não estavam em paz, nem se sabia de qualquer tratado assinado, decretando boas relações de amizade da Inglaterra com a Espanha. Assim sendo, estávamos em guerra. Toda guerra, por princípio, implica em assaltar navios de país inimigo. Isto, portanto, não é nem pode ser considerado um ato de pirataria. (HAWKINS, 1603, p. 411).

Percebemos pelas palavras de Sir Richard Hawkins, oriundo de uma famosa família de navegadores da aristocracia inglesa do século XVI, um apreço pelo corso, confundindo-se nas definições entre corsário e pirata. É nítido que, como um homem de seu tempo, Hawkins não se veja como um corsário, embora empregue artifícios do corso para explicar suas atitudes contra embarcações de nações inimigas em tempos de guerra. O senhor Hawkins mostra-se preocupado com o avanço da

pirataria na Inglaterra, relatando a punição exemplar a todos aqueles que desacatassem a lei e a ordem dos mares, eximindo a proveniência de atos de pirataria oriunda do Reino Unido:

Piratas são empreendedores desonestos, que traficam o que colhem, pilhando inocentes sem licença ou aprovação de seus príncipes. Muitas vezes, pilotam navios com modelo e bandeira inglesa, mas foram seqüestrados dos nossos portos ou roubados de seus mestres em meio a uma longa viagem. Em qualquer território do Reino Unido, sempre que descobertos, estes desordeiros são recolhidos para cárceres em terra firme. O castigo imposto pelos lordes revela-se mais severo do que se caíssem nas mãos de um povo estranho, onde seus crimes não fossem conhecidos. (HAWKINS, 1603, p. 412).

É compreensível a dificuldade de distinguirmos a pirataria e o corso na análise da realidade. Não podemos rotulá-los de forma arbitrária. Suas raízes etimológicas e seus reflexos no cotidiano perfilam-se na facilidade com que o pirata e o corsário trocam de papéis. Embora *peiratès* e *cursus* contenham praticamente a mesma designação: aquele que procura fortuna no mar, seus vestígios servem para evidenciar a debilidade dos limites, a imaginação e a instabilidade das personagens, não definindo, portanto uma tipologia. (FERREIRA, 1985).

A pirataria e o pirata assumem-se, pois, como forma primária de banditismo. O corso representa o início da responsabilidade internacional e, em paralelo, o aproveitamento da marginalidade para fins de interesse público. Nesse sentido, o corso torna-se num facto político e conseguir dominá-lo terá o duplo propósito, nem sempre conciliável, de o subordinar aos designios da estratégia bélica e, em tempo de tréguas, reduzi-lo o mais possível. (FERREIRA, 1985, p. 5).

Corsário, pirata e mercador são frutos de uma única realidade, pois, com o desenvolvimento das trocas mercantis, ocasionou um meio de vida a todos. Com a amplitude mercantil, proveniente das cidades

mediterrâneas em meados do século XII, foram marcados pelo avanço da pirataria e por consequência do curso punitivo. Nos séculos seguintes, o agravamento deveu-se a multiplicação dos conflitos e vários fatores contribuíram para a difusão dos salteadores:

Existem, decerto, notáveis variações de região para região. Tais variações se devem em parte à geografia, em parte à tecnologia e à administração, e em parte à estrutura social e econômica. O banditismo floresce quase invariavelmente em áreas remotas e inacessíveis, tais como montanhas, planícies não cortadas por estradas, áreas pantanosas, florestas, ou estuários, com seu labirinto de ribeirões, e é atraído por rotas comerciais ou estradas de grande importância, nas quais a locomoção dos viajantes, nesses países pré-industriais, é lenta e difícil. Frequentemente, basta a construção de estradas modernas, que permitam viagens fáceis e rápidas, para reduzir bastante o nível de banditismo. Favorecem-no a ineficiência administrativa e a burocracia. (HOBSBAWM, 1969, p. 14).

Turbas de salteadores formados por membros de castas criminosas ou grupos de proscritos maltrapilhos procuravam as boas graças através da rapinagem em alto-mar, carecendo de raízes locais, não estando confinados pelos limites de um território, formando parte de uma ampla rede de um submundo atuante em áreas de pilhagem estratégicas, como feiras e mercados ou um quartel-general para operações mais abrangentes. Podemos tomar como sinônimos os termos: piratas, bucaneiros e flibusteiros para a melhor compreensão deste trabalho, visto que englobam basicamente a mesma categoria de piratas que pilhavam pelo seu próprio proveito. Veremos a seguir, outros aspectos das práticas do corso e da pirataria que puseram em polvorosa Estados e mudaram parâmetros do desenvolvimento marítimo.

2.2. A política interna e a disciplina de bordo dos navios

FIGURA 7 – A prisão do pirata Charles Vane realizada pelo Capitão Holford



NOTA: Figura extraída de <http://gutenberg.org>. Acesso em: 11 jun. 2008.

Resta-nos perguntar: Como estavam constituídos os bandos de salteadores que reformularam os contornos do mundo em que vivemos? Navegantes vistos a todo o momento nos portos e estaleiros, foco das rodas de conversas da nobreza e dos populares. Tripulações formadas, principalmente, por ex-soldados, mercadores e uma malta de escorraçados

de suas moradias nos campos, pela fome ou pela peste. Pilotos almejando experiência ou ascensão profissional. Fidalgos dispostos a servir ao rei, à igreja e às suas próprias necessidades financeiras; compostos também, por estrangeiros das mais variadas origens. Veremos adiante, que a vida em alto-mar não carregava o romantismo imortalizado e descrito pelo escritor escocês Robert Louis Stevenson na sua obra *A Ilha do Tesouro*.

A duração das viagens era de difícil previsão, guiada dentro dos limites impostos pelos ventos e pelas marés. As condições de vida a bordo durante as longas viagens eram precárias, não apenas para os padrões contemporâneos, mas também, para os padrões de vida da época. Todos os navios faziam água. Mesmo com o emprego das bombas hidráulicas, a água cobria continuamente o fundo do casco do navio, resultando na proliferação dos ratos, insetos e vermes, misturados ao desleixo dos hábitos higiênicos da tripulação. (HALE, 1974).

Em matéria de provisão, as longas viagens criavam uma enorme calamidade, conseqüência do grande número de homens necessários para executar os trabalhos no convés. Era preciso reservar mantimentos ao longo das viagens, entretanto, alguns fatores dificultavam o trabalho da conservação e estoque dos alimentos: "a tendência do trigo e dos biscoitos de bordo a se estragarem ou serem atacados por bichos; e a rapidez com que os barris de vinho ou de água mais bem feitos mostravam vazamentos sob o constante balanço do navio." (HALE, 1974, p. 81).

A capacidade de um comandante de navegar por onde quisesse estava limitada com os problemas referentes à alimentação, obrigando-o a navegar indiretamente por rotas alternativas, assumindo grandes riscos na busca de assegurar um abastecimento de víveres para a tripulação. A dieta ideal para os marinheiros seria a ingestão de 3500 calorias por dia, em média, se fosse constantemente disposta. A comida de bordo

oscilava durante as viagens, de festins que correspondiam aos hábitos alimentares dos que viviam em terra e a tempos de escassez. Os alimentos bons para o consumo esgotavam ao fim de poucos dias, obrigando-os posteriormente a consumirem alimentos prejudicialmente salgados e secos, por vezes, transformados em uma massa viscosa tomada por vermes, e a água putrefada, dependendo assim, os marinheiros, das chuvas para renovar o estoque de água para o consumo. O marujo inglês Anthony Knivet descreve como estava a tripulação capitaneada pelo navegador Thomas Cavendish, ou Candish como preferiam seus contemporâneos, pouco depois de um mês de partida de *Plymouth*, na Inglaterra, até Ilha Grande, no Brasil:

Nossos homens brigavam por comida como se fossem judeus, e não cristãos, e aqueles que conseguiam o melhor bocado escondiam-se em algum buraco, ou embaixo de alguma árvore na mata, e assim ficavam enquanto tivessem o que comer. (KNIVET, 1625, p. 38).

Vemos que com a fome estabelecida a bordo, era necessário que determinados homens desembarcassem em alguma terra incógnita, para a coleta de víveres na tentativa de saciar a fome de toda a tripulação, porém, o clima frio das noites em alto-mar dificultava esta tarefa. Usamos para exemplificar a precariedade das roupas da tripulação, outro relato do senhor Knivet:

[...] chegando ao clima frio sem roupas eu tinha pouca esperança de sobreviver, pois naquele lugar um homem podia estar bem de manhã e à noite morto de frio. Aconteceu comigo de ir a terra buscar algum alimento, pois as provisões de nosso navio eram poucas, e, ao voltar a bordo, meus pés estavam molhados e eu não tinha uma muda de roupa. Quando acordei na manhã seguinte, meus pés estavam tão dormentes que não conseguia mexer as pernas. Ao tirar minhas meias, alguns dedos saíram junto, e vi que meus pés estavam negros

feito fuligem e não conseguia mais senti-los de todo. Não mais conseguia caminhar. (KNIVET, 1625, p. 51).

Além da fome generalizada, e o frio, as doenças propagavam a bordo e a tripulação vivia confinada, na maioria das vezes superlotada, infestada de piolhos e pulgas, além de literalmente apodrecer, quase sempre, sofrendo da doença profissional dos marinheiros: o escorbuto. Uma empresa com destino à Índia, por exemplo, era considerada de sucesso se apenas 20% da tripulação morresse vítima do escorbuto. (HALE, 1974). A bordo de sua embarcação, o *Dainty*, Richard Hawkins descreve-nos alguns sintomas da doença que deixava um navio sem mãos capazes de trabalhar e fazia com que os homens perdessem a razão:

Um por um, os homens foram atacados por um tipo de edema ou inchaço, que os marinheiros se acostumaram a chamar de escorbuto. Esta doença é sempre mencionada como um perigo predominante das zonas tórridas e dos países de clima quente. [...] o escorbuto aumenta o mal-estar dos homens com uma tormenta por dentro do corpo, que é dominado por uma indolência insuportável. [...] muitos só conseguem se mover carregados nos braços. Outros são enlouquecidos pelo desespero e pedem sem parar que uma alma caridosa os ponha a dormir para sempre com um tiro. [...] A doença provoca um desejo insaciável de beber água, causando um inchaço geral do corpo, principalmente nas pernas e nas gengivas. Muitos vêem seus dentes se soltarem da queixada sem sentirem qualquer dor. (HAWKINS, 1603, p. 109).

Para evitar as enfermidades na tripulação, o capitão procurava estabelecer uma rotina de bordo, desviando as recordações referentes aos seus lares e afastá-los do jogo, além de outros pensamentos e do ócio, que para o capitão-mor, poderia significar problemas futuros: “o vigor da juventude faz com que muitos percam a cabeça, causando grandes alterações e perturbações, altamente prejudiciais à harmonia

dos homens a bordo.” (HAWKINS, 1603, p. 92). Percebemos que era necessário separar a tripulação em grupos, onde cada qual era incumbido de realizar as tarefas impostas pelo seu superior.

Em alguns navios, as tarefas eram delimitadas para três dias da semana: no primeiro dia, treinamentos com as armas; no segundo dia, manutenção e conservação do navio e no terceiro dia, higienização da tripulação. Os dias alternavam-se entre um dia de labuta e um dia de folga, no qual, cada grupo realizava todas as tarefas uma vez por semana. Na chegada do sétimo dia ninguém trabalhava, caso as condições marítimas favorecessem, reservavam para render graças à Divina Providência. Entretanto, era também, um dia de intensa atividade coletiva:

O Sabbath [...] os homens tinham que cumprir suas obrigações com o próximo em público. Acertavam velhas contas, pediam desculpas a quem tinham abusado, enganado ou ofendido. As confissões públicas eram julgadas pela maioria, que passava o tempo determinando quantos golpes de palmatória merecia cada condenado por faltas graves com seus companheiros. (HAWKINS, 1603, p. 93).

Sabemos que a maioria das embarcações durante a Idade Moderna funcionavam como se fossem empresas ou organizações militares, havendo uma hierarquia de bordo com tarefas bem definidas. Faziam parte dessa hierarquia o capitão, os mestres e a tripulação, cada um com sua tarefa a ser desenvolvida para o sucesso da empresa.

Os mestres deveriam ser os mais instruídos e fluentes nas lides da arte da navegação, eram os principais homens de confiança de um capitão. Dentre suas obrigações, estavam escolher suas equipes e auxiliá-los nas divisões das tarefas como, por exemplo: a orientação e disposição das velas, cuidados com as cordas, presilhas, entre outras, seja no mar ou no porto.

O *piloto-mor* estava incumbido do manejo do leme, timão e instrumentos que colocasse nas mãos de seus assistentes, observando sempre como o navio velejava, os ventos, o clima, anotando a posição do sol ou estrelas.

O *mestre barqueiro* e seus assistentes estavam responsáveis pela manutenção do navio, mantendo-o sempre limpo e arrumado e os botes sempre equipados. Suas tarefas englobavam manutenção das redes de proteção, velas bem reparadas, janelas polidas e protegidas, portinholas fechadas, entre outras. Deveriam relatar também, pontos do navio que precisassem de eventuais reparos e reforços ao *mestre carpinteiro*. Os mestres barqueiro e carpinteiro trabalhavam na maioria das tarefas em conjunto.

O *mestre despenseiro* era o responsável pela conservação dos víveres e outros artigos de primeira necessidade, respondendo pela boa ordem do porão do navio. Estava sob seu cargo, as quantidades precisas e suficientes para matar a fome da tripulação, sempre mantendo informado o capitão sobre o estoque dos alimentos. Deveria manter discrição sobre a quantidade dos víveres junto ao resto da tripulação.

O *canhoneiro* e os *artilheiros* eram os responsáveis pela lubrificação e polimento de toda a artilharia do navio. Orientando a posição dos canhões, preparação das buchas e cartuchos, separação de pólvora, e tudo mais que se utilizava em combate, desde armas que utilizassem pólvora até as armas brancas. Os artilheiros dependiam da constante vigilância do canhoneiro para o disparo certo. Determinavam o ângulo correto e quantidade da pólvora para um disparo preciso.

O *capitão* era a alma do navio. Eleito pela maioria da tripulação, intervinha quando as circunstâncias exigiam uma satisfação pública. Além de convocar reuniões com os mestres, organizar celebrações festivas, sermões ou discursos. Era o responsável em aplicar as leis e punições de bordo, manter os mestres sempre ocupados e dar um jeito da tripulação cumprir o que

mandavam seus superiores. Abaixo, temos um exemplo de uma votação para capitão, conclamado pelo pirata Lorde Dennis, após a morte do capitão Howel Davis pelas mãos dos portugueses. Bartholomew Roberts acabou eleito como novo capitão, no qual, agradeceu com as seguintes palavras: “Uma vez com as mãos na lama, sei que serei melhor comandante do que marinheiro.” (JOHNSON, 1724, p. 214).

“Nós, os homens a bordo, somos a origem de todo o poder do capitão” [...] “Nós podemos destituir do cargo qualquer petulante que exceda sua autoridade. Se resistir, podemos executá-lo e jogá-lo no mar para que sua memória sirva de aviso a seus sucessores. Assim, meu conselho é que escolhamos um homem de coragem mais ou menos honesto enquanto ainda estamos sóbrios.” (JOHNSON, 1724, p. 214).

O capitão deveria estabelecer o bom convívio de seus subordinados a todo custo, mesmo arrancando sangue do lombo dos inconformados. Deduzimos que nestas condições que “só uma ideologia e a disciplina férrea podem impedir que em tais circunstâncias os homens se degenerem em lobos [...]” (HOBSBAWM, 1969, p. 65).

Uma medida utilizada pelo capitão Richard Hawkins para evitar as rebeliões e motins, tão frequentes nas viagens em alto-mar, e ficar a par de todas as atividades recorrentes em sua embarcação, foi fazer valer a lei da palmatória. Servindo também com uma maneira de punir a todos os tripulantes que não estavam agraciados pela Divina Providência, pois, praguejavam e desacatavam seus superiores, usando expressões de baixo calão que eram atribuídas aos infortúnios obtidos com o decorrer da viagem. Logo, a palmatória mostrou-se eficiente, corrigindo as atitudes da tripulação:

Em qualquer lugar do mundo, os marinheiros são famosos por desobedecer a Deus e desacatar seus superiores, vociferando pragas e maldições virulentas com incontáveis expressões do mais baixo calão. [...] Ficou estabelecido que, diariamente, depois das orações da manhã,

a tripulação de cada navio escolheria um corregedor. Ele era obrigado a passar o dia inteiro prestando atenção nas conversas dos outros. Carregava uma tábua ou palmatória amarrada na cintura e uma Bíblia na mão esquerda. Sempre que visse e ouvisse alguém praguendo ou dizendo palavrões, era tarefa sua castigar o “boca suja” no ato, com uma lambada nas mãos ou nas nádegas. [...] Assim, este vício de linguagem foi totalmente corrigido. (HAWKINS, 1603, p. 122-123).

Constituiu também como parte da tripulação o *escrivão*, encarregado de relatar sobre a viagem e cuidar do livro de contabilidade; o *grumete*, aprendiz de marinheiro; o *pajem* que servia os oficiais de bordo; o *barbeiro* que era o responsável pelos escassos cuidados com a higiene da tripulação. Posteriormente, com o desenvolvimento da empresa das navegações, não tardou para que representantes da Igreja católica embarcassem na missão de difundir os ensinamentos cristãos aos marinheiros e aos silvícolas infieis das novas terras.

Embora fosse restrito o número de tripulantes instruídos nas letras, alguns poucos homens liam, em sua maioria, romances de cavalaria ou folhetos religiosos. Os músicos de bordo estavam empregados na tarefa de divertir a tripulação quanto para enviar sinais. Porém, o modo mais comum de espantar o tédio eram os jogos proibidos, como por exemplo, cartas e dados, além das celebrações festivas, caso o tempo e as provisões permitissem. Temos um exemplo de um momento de diversão dos tripulantes da armada de Richard Hawkins, que descontavam sua vingança nos tubarões, culpados por muitos dos ferimentos e aleijamentos diários causados nos homens-do-mar:

Quase todos os dias, a tripulação não descansava até pegar dois ou mais tubarões. Não que gostassem tanto assim de comê-los. [...] Nos meus navios, os homens pegavam tubarões para se divertir. [...] Os tubarões vivem muito tempo fora d’água, prolongando por várias horas a agonia de tudo o que sofriam nas mãos dos marujos. Depois de uma luta corporal intensa, dois homens seguravam o bicho e um terceiro

amarrava uma tora de madeira no rabo. Em outro, amarravam uma bacia vazia na cauda e punham os dois tubarões a dançar no convés. Também punham uma canga ou arrieiros na cabeça do tubarão e apostavam quem aguentava mais montado no seu lombo, enquanto o peixe corcoveava mais do que cavalo xucro. Se o tubarão derrubasse todos que tentassem domá-lo feito um potro, ganhava o direito de voltar para o mar com vida. Antes, porém, arrancavam seus olhos inteiros para secar ao sol e usá-los como bolas de gude. [...] Os homens demonstravam uma capacidade inesgotável para inventar novos jogos e passatempos, vingando-se nos tubarões com entusiasmo e regozijo. (HAWKINS, 1603, p. 127).

Para a embarcação chegar ao seu destino, era necessária a condução da tribulação sob o comando de um capitão e seus mestres, com o intuito de lutar sob a insígnia de alguma corte ou motivados por um interesse comum de fazer fortuna. “A guerra faz a fortuna desses homens de armas familiarizados com a violência, mas cada trégua lança-os de volta nas estradas.” (SCHMITT, 1990, p. 276).

2.3. A diplomacia dos canhões

FIGURA 8 – Piratas executam cônsul francês



NOTA: Figura extraída de <http://gutenberg.org>. Acesso em: 11 jun. 2008.

“Se o infortúnio me atormenta, a fortuna me contenta” (HAWKINS, 1603, p. 62), já dizia Richard Hawkins. Destinos cobertos de percalços transformavam-se em venturas cobertas de glórias. A Era da pirataria engloba o século XVI até meados do XVIII, onde monopólios comerciais estavam à mercê de um bando de ladrões, livres das amarras da lei e da ordem, para tomar qualquer atitude ou pilhar o que lhes chamassem a atenção, até que a forca ou o canhão os eliminasse. Não seria exagero considerarmos que nenhuma nação dominava os mares, mas sim, os corsários e piratas, “o banditismo [...] cresce e toma proporções epidêmicas em épocas de tensão e desagregação social. Tais épocas são também aquelas em que as condições para essas explosões de violência se tornam mais favoráveis.” (HOBSBAWM, 1969, p. 64). Considerados uma ameaça para os mercadores e as autoridades, que tentavam edificar um império, ninguém era mais temido nas rotas comerciais do que os comandantes piratas que delas roubavam ouro e mercadorias, não necessitando assim, de outra alternativa de diálogo, senão o das armas.

Entre alguns piratas das Caraíbas, vigoravam as mesmas leis comuns; a corsários de outros mares, o lema era: “Sem presa, a empresa não paga.” (ESQUEMELING, 1678, p. 72). Fortalecendo assim, o primeiro artigo dos contratos dos piratas. Um fator, que contribuiu imensamente para a difusão da pirataria na Era Moderna, foi a guerra que se estabeleceu entre as nações Inglaterra e Espanha.

O conflito anglo-espanhol (1585-1604) permaneceu inconclusivo até meados do século XVIII, deixando milhões de marinheiros dispensados das esquadras de suas nações. Esse conflito resultou na destruição da *Invincível Armada*, uma enorme esquadra organizada, por volta de 1588, pelo soberano espanhol Filipe II (1527-1598), com o intuito

de frear as incursões inglesas nos domínios espanhóis. A armada era composta por cerca de 30.000 marinheiros a bordo de 130 navios de artilharia pesada, visto que, uma parcela da tripulação era formada por portugueses e o que havia de mais avançado na época em termos de navegação lusitana. Filipe II dispunha de alguns dos melhores galeões de guerra do mundo.

Não tardou para que a rainha da Inglaterra Elisabeth I, também conhecida pelos ingleses como Isabel I, financiasse a primeira viagem de circunavegação inglesa, capitaneada pelo corsário Francis Drake (1545-1596) e seguidos pelo exemplo da bem sucedida empreitada de Drake, outros corsários destacaram-se, como por exemplo: John Hawkins, tio de Francis Drake e pai de Richard Hawkins; Robert Withrington e Christopher Lister, que organizaram incursões a Salvador na Bahia; Thomas Cavendish, que saqueou Santos, São Vicente, Espírito Santo e Ilha Grande; James Lancaster que em companhia do pirata holandês Venner, apresentaram-se no porto de Recife; Henry Morgan que posteriormente tornou-se governador da Jamaica, entre muitos outros. (TAPAJÓS, 1960).

Ao longo da Idade Moderna, muitas batalhas entre as nações mercantis eclodiram, e nesse período de conflito, quase todos os marinheiros encontravam-se empregados em embarcações, porém, elas sempre eram intercaladas com períodos de paz. Durante estes períodos pacíficos, parte do contingente das esquadras era dispensada de seus serviços, resultando em multidões de marinheiros desocupados que perambulavam pelos portos. Os marinheiros que continuavam no ofício trabalhavam dobrado por um baixo salário, o que aumentava cada vez mais o descontentamento contra os mercadores para quem trabalhavam, como o Capitão Charles Johnson nos relata:

Nunca se soube de um “man-of-war” comissionado que, depois de anos de serviço, não dispense um contingente de homens que passam a disputar as vagas nos navios, oferecendo-se para trabalhar três vezes em cada 24 horas. Os mercadores se aproveitam da situação, baixando ainda mais os salários dos marujos. Os que conseguem se manter no mar ganham pouco, trabalham mais e comem menos. Essa exploração alimenta o descontentamento entre os homens, tornando-os ansiosos por qualquer mudança. (JOHNSON, 1724, p. 17).

Logo, os navios nos tempos de guerra tornavam-se os berçários dos piratas nos tempos de paz. Charles Johnson esboça uma interessante comparação entre os bandoleiros das estradas e os dos mares, ou seja, para o senhor Johnson, os piratas em alto-mar tinham a mesma sagacidade dos ladrões em terra firme:

Os ladrões conhecem as estradas mais movimentadas, onde é mais provável acharem uma boa vítima. Os piratas também conhecem bem as melhores latitudes para interceptar navios. Quando sentem falta de mantimentos, material de navegação ou qualquer coisa em especial, trafegam ao longo das rotas mercantis, onde têm certeza de que encontrarão uma presa. (JOHNSON, 1724, p. 18).

Atraídos pelo exotismo e pelo medo dos possuidores, estes profissionais do crime e da mendicidade formulavam um vocabulário próprio para a comunicação entre os bandos mais organizados ou ladrões informais. Progredia assim, uma cultura própria, com seus signos, regras de honra, suas práticas e seu vocábulo enigmático, as gírias dos especialistas da rapinagem, mendicância e do crime. (SCHMITT, 1990).

Para a economia do banditismo, era necessário que estabelecessem relações com o sistema econômico, social e político de seu meio. Careciam de pouca coisa, além daquilo que seus companheiros consumiam, podendo dar-se por saciados em poder adquirir em grande número, sem o esforço da labuta do homem comum.

Examinemos, em primeiro lugar, a economia do banditismo. Os ladrões têm de comer, e de se abastecerem de armas e munições. Têm de gastar o dinheiro que roubam, ou vender os resultados de seus saques. A rigor, no mais simples dos casos, eles necessitam de muito pouca coisa [...] (HOBSBAWM, 1969, p. 81).

Grande parte destes bandidos viviam em uma economia monetária, mesmo que os que estivessem em sua volta não utilizassem grande quantidade de dinheiro, como por exemplo, os camponeses. Onde e como conseguiam equipamentos, como arcabuzes, mosquetes, pistolas, sabres, cintos, botas, e outros utensílios? Comprando e vendendo, pois, uma vez que possuíssem demasiada quantia em dinheiro do que o povo local, seus custos poderiam constituir matéria prima necessária na economia, sendo redistribuída, através de comerciantes, e, por conseguinte, sendo mais efetiva na medida em que os bandidos gastariam parte de seus recursos em determinada região aumentando seus gastos e transações.

Tudo isso significa que os bandidos necessitam de intermediários, que os ligam não só ao resto da economia local, como também às redes maiores de comércio. [...] Pois, nos lugares onde os bandidos se especializam em assaltar viajantes - como o fazem os bandidos sensatos, se têm a sorte de viver nas proximidades de rotas importantes de transportes -, necessitam de informações a respeito de embarques e comboios, e não lhes é possível passar sem algum mecanismo para a revenda do botim, que pode muito bem consistir de mercadorias para as quais não existe procura local. Obviamente, os intermediários são ainda necessários para os seqüestradores que exigem resgate pela libertação de seus prisioneiros. (HOBSBAWM, 1969, p. 83).

Richard Hawkins relata sobre o comércio de grandes lucros e muito praticado pelos comerciantes, o tráfico negreiro. A transação entre nativos e navios, na maior parte dos casos, era realizada em terra firme. Os negros eram negociados em Angola para serem vendidos na região do

Rio da Prata, onde trabalhariam nas minas. Temos assim uma idéia sobre o investimento dos intermediários e o destino do capital empregado:

O comércio beneficia Cochanilla, um porto de entreposto [...] Lá, encontram-se muitas barcas estreitas, de homens que vêm comerciar o ano inteiro. Dizem que carregam todo o tipo de mercadoria, abastecendo Potosi e os povos do Paraguai. O dinheiro que ganham retorna para suas vilas, que ficam distribuídas pela costa do Brasil. (HAWKINS, 1603, p. 161).

Os piratas e corsários contribuía, assim, para a acumulação de capital local, seja negociando mercadoria escassa em determinado lugar, agiotando, seqüestrando personalidades influentes ou roubando caravanas passageiras. No entanto, um salteador jamais se tornaria um fidalgo, pois, “nas sociedades em que floresce o banditismo, a nobreza e a fidalguia não são recrutadas entre a plebe.” (HOBSBAWM, 1969, p. 83). Levado pela maquinação da riqueza e do poder, um bandido, pelo quanto mais bem sucedido fosse, representaria em parte a casta marginal da sociedade e integraria parte do sistema da elite. (HOBSBAWM, 1969).

[...] os representantes da autoridade e das classes dominantes repetem incansavelmente que a malta provém do submundo da cidade, que o amotinado e o criminoso são a mesma coisa. Em tempos de revolta, a liberdade de matar e de saquear atrai sem dúvida muitos marginais, que talvez ignorem tudo acerca dos motivos da insurreição. [...] Contudo, essas revoltas não são obras dos marginais, mesmo que estes participem e se aproveitem delas: as dissensões políticas no seio das classes dirigentes (entre nobreza e patriciado, entre patriciado e burguesia...) [...] (SCHMITT, 1990, p. 283).

O salteador transita além da necessidade de estabelecer contatos comerciais, formando um centro de força armada, constituindo por vezes, o “braço” político. O bando simboliza um objeto com o qual o sistema local necessita firmar temporariamente a convivência entre elementos e

grupos antagonicos, buscando uma restauração do equilíbrio prejudicado pelas desavenças. (HOBSBAWM, 1969).

Em determinadas regiões, os governos vigentes aprenderam como firmar relações diplomáticas com os salteadores. De certa forma, estes bandidos encontravam-se integrados a uma sociedade estabelecida. Adiante, veremos um exemplo sobre essa relação entre o soberano e o pirata. Na qual, é descrita a boa relação que mantinha a Inglaterra e Holanda, cabendo ao capitão-mor, no caso, Thomas Cavendish, fazer cumprir a lei, caso apreendesse alguma embarcação que não fosse espanhola ou portuguesa, primeiramente investigando se estavam sob serviço de soberanos que mantinham boas relações comerciais:

Seis ou sete dias depois de partir da costa da Inglaterra, demos com dezenove naus flamengas durante a noite. Desconhecendo seu objetivo, nossa almiranta capturou-lhes uma enquanto o restante escapou. Pela manhã, o mestre de nossa presa flamenga foi trazido perante o capitão-mor e dele tivemos notícias de que uma frota de navios havia partido de Lisboa para o Brasil, o que nos alegrou bastante. A nau flamenga vinha com um carregamento de sal, do qual o capitão-mor tirou três toneladas para sua própria provisão. O flamengo também nos mostrou uma licença que possuía para navegar pelos mares, selada e assinada por Sua Majestade. Logo que nosso capitão-mor a viu, ordenou que todos a bordo devolvessem tudo o que haviam tomado da nau flamenga, e ele próprio pagou pelo sal que havia pego. (KNIVET, 1625, p. 34).

Desde por volta do século XVI, a Inglaterra foi o maior aliado comercial de Portugal, e em pequena escala, do Brasil. Porém, após a deterioração das relações com a Espanha e a anexação de Portugal por Filipe II, o comércio com os ingleses nas costas brasileiras substituiu-se pelo *privateer*, ou seja, navios privados ingleses tinham autorização da coroa para saquear e atacar embarcações de outras nacionalidades, em troca deveriam pagar parte do botim para o governo. (HUE, 2007).

Essa prática logo se difundiu entre outras nações, como por exemplo, na França e na Holanda. Devastavam vilas, incendiavam engenhos, saqueavam navios, tentavam reduzir ao máximo as fontes de lucro das nações rivais, porém, não chegavam a destruí-las por completo.

Para as abordagens mar adentro de outras embarcações, estrangeiras ou inimigas, a “escória dos mares” seguia alguns procedimentos. Primeiro, propunham a possibilidade de uma rendição pacífica. Preparavam a tripulação para a abordagem e disparavam um tiro de alerta com o outro navio fora do alcance da artilharia. Utilizavam a técnica de intimidar o inimigo, exibindo as peças da artilharia e armas dos tripulantes. Segundo, indagavam sobre as intenções da tripulação do barco que cruzava o seu caminho e questionavam se as nações a quem serviam, mantinham boas relações. Embora não fosse uma regra, era considerado um procedimento corriqueiro em todos os mares, o emprego da palavra porque poupava por muitas vezes as companhias mercantis de constrangimentos, contratempos e pendengas judiciais, como esta que o senhor Hawkins nos relata:

Um militar de alta credibilidade me contou que dois *men-of-war* ingleses se confundiram numa noite escura e se assaltaram de sobressalto. Os navios terminaram de borco, os homens salvaram-se agarrados nos seus detritos espalhados pelo mar. Além de danos, sofreram perdas de carga e homens. O general que me contou o caso disse que isto aconteceu “única e exclusivamente” pelo fato das tripulações meterem os pés pelas mãos e trocaram tiros antes de trocarem algumas palavras. (HAWKINS, 1603, p. 77).

Já o Capitão Charles Johnson, narra-nos a abordagem feita pelo capitão pirata inglês Henry Avery, a uma embarcação que julgava ser proveniente de um mercador holandês. Porém, quando a embarcação identificou-se hasteando uma bandeira de procedência

mongol, sorratamente Henry Avery abordou-a, demonstrando estar fortemente armado e que a luta seria sangrenta. A bordo do navio mongol, encontrava-se a filha predileta do *Grand Mongol*, que seguia em peregrinação ao santuário sagrado de Meca. Embora estivessem fortemente armados, a embarcação guardava muitos artigos valiosos de luxo, ouro, prata, entre outros, preferiram a rendição temendo pela vida da filha do *Grand Mongol*.

Alguns piratas acharam que o capitão talvez não fosse o bravo que se dizia, temendo enfrentar navio tão grande. Henry Avery, entretanto, estava apenas enganando a vítima. Enquanto manobrava o navio como se hesitasse atacar, as chalupas da companhia foram silenciosamente cercando a presa, uma pela proa, outra pelo quarto do castelo. Nesses barcos, homens armados até os dentes se preparavam para tomar o navio à força, quando este recolheu a bandeira e se entregou, evitando derramamento de sangue. (JOHNSON, 1724, p. 54-55).

Este episódio cancelou a viagem dos mongóis à Meca e deflagrou uma tensão nos soberanos da Inglaterra e da Mongólia. Assim, o *Grand Mongol*, organizou batalhões de infantaria e artilharia para expulsar qualquer inglês que se encontrasse pela costa da Índia. O fato causou alarde na Companhia das Índias Orientais, que temiam uma retaliação, fazendo com que o governo inglês se retratasse perante o soberano mongol e não rompessem suas relações comerciais. (JOHNSON, 1724).

Fatos como esses comprovam a integração do corso e da pirataria no seio dos interesses da coroa, na qual, estabelecia um conjunto de regras que possibilitasse distinguir os conceitos de inimigo, neutro e aliado, indexando parâmetros para a garantia dos cumprimentos dos contratos. Porém, em alto-mar, algumas regras eram ignoradas,

juramentos esquecidos e o desenvolvimento alcançado através da diplomacia entre as nações, diluíram-se com a deflagração das guerras. (FERREIRA, 1985).

Muitos governantes, com a desculpa de impedir o comércio de atravessadores estrangeiros emitiam grande número de concessões para navios de guerra, autorizando-os a apresar todas as embarcações estrangeiras encontradas a menos de cinco léguas da costa de suas ilhas. Essa medida tomou enormes proporções, saindo de controle dos governos, aumentando significativamente a rapinagem em alto mar, ocasionando a revolta de uma parcela da sociedade, exigindo dos governos uma maneira de suprimir a ação dos piratas.

2.4. Quem se rende, se arrepende

O pirata era considerado um “*hostis humanis generis*”, ou seja, um inimigo da humanidade, o qual, não poderia estabelecer um acordo ou juramento. Os príncipes e Estados que descuidassem de seus deveres, não favorecia os instrumentos para conter esse tipo de roubo, sucumbido na própria desgraça. (JOHNSON, 1724, p. 427). Percebemos que o sistema político, na circunstância geradora da pirataria, deflagrou dois efeitos: desenvolveu, preservou e propagou o banditismo, e conseqüentemente, integrou-o ao sistema político. Possivelmente estes efeitos existiram mais sólidos onde a figura do Estado fazia-se ausente ou ineficaz, por conseguinte, tornavam as sedes regionais de poder inconstantes.

Todas as sociedades rurais do passado estavam habituadas à escassez periódica - más colheitas e outras crises naturais - e a catástrofes ocasionais, imprevisíveis em si, mas que certamente viriam a ocorrer mais cedo ou mais tarde, como guerras, conquistas

ou o rompimento do sistema administrativo do qual eram uma parte pequena e remota. Todas essas catástrofes tendiam a multiplicar o banditismo de um tipo ou de outro. Todas elas tendiam a passar, muito embora as perturbações políticas e as guerras tendessem também a deixar atrás de si bandos de salteadores e outros tipos de marginais por um considerável período de tempo, sobretudo se os governos eram fracos ou divididos. (HOBSBAWM, 1969, p. 16).

Essa proliferação de bandoleiros tornou-os um perigo iminente a todo “homem de respeito”. (HOBSBAWM, 1969, p. 93). A partir deste momento, perdeu-se a estrutura para a integração dos salteadores na vida política conforme à regra comum. O bandoleiro passou a subsistir relegado a margem da sociedade e da lei.

Nos períodos em que a paz reinava entre as nações, surgiram inúmeras desculpas para aumentar as apreensões de embarcações. O método mais usual era a detenção dos bens transportados, corrompendo o mais honesto marinheiro. Os atos de pirataria geravam coléricos atos, contribuindo assim, para que a represália recaísse em qualquer navio que tivesse a mesma insígnia do corrompedor. Esta ação acabava por sair da área da guerra privada e colocava em perigo a própria segurança das nações. (FERREIRA, 1985).

Com o fim das guerras, os corsários e os piratas, para os governos, não tinham mais serventia alguma, devido ao elevado custo de manter suas frotas, acabou levando os soberanos a anularem as antigas comissões e autorizações das práticas das apreensões marítimas. O modo de vida que tantos marinheiros estavam habituados, logo, estava repentinamente interdito por lei. Grande parcela destes marinheiros estava composta por soldados, os quais incorporaram seus conhecimentos de disciplina militar ao modo de vida marítimo, que, para garantir seu sustento, facilmente prosseguiram operando por conta própria.

Entre esses marginais, desempenhavam papel importante os soldados, os desertores e ex-militares. [...] Homens que voltavam de longe, sem amo nem terra, representam um perigo para a estabilidade da hierarquia social. Os ex-militares, tal como os desertores, constituem matéria-prima natural para engrossar as fileiras do banditismo. (HOBSBAWM, 1969, p. 28).

A disciplina imposta pelo Estado sustentava a idéia de conter as atividades da multidão ociosa, transformando-os de perturbadores da paz em preservadores da ordem. Charles Johnson relata uma das medidas que os governadores adotavam, com o intuito de controlar as atividades marginais de seus ex-parceiros do crime:

[...] quando a multidão de desocupados ameaça a segurança pública. Os governantes costumam convocar "patrulhas de bando", empregando bandidos e desordeiros aposentados e arrependidos para percorrer as ruas da "city" e controlar seus semelhantes e ex-parceiros de bagunça. As quadrilhas de delinqüentes, então, perdem seus homens mais destacados para cargos oficiais nas patrulhas e se dissolvem. (JOHNSON, 1724, p. 69).

Porém, ao invés de dissolverem as atividades da pirataria, o Estado, agravou a proliferação da criminalidade. Com o desenvolvimento econômico, as elites passaram a encarar os bandos como ameaças que deveriam ser destruídas, "e não como mais um entre os fatores que entram no jogo do poder." (HOBSBAWM, 1969, p. 93). Não tardou para que a criação de uma legislação suprimindo a pirataria entrasse em vigor na Inglaterra e em outras partes da Europa. Destacaremos alguns artigos da lei contra a pirataria em vigor na Inglaterra, por volta do ano de 1724:

Assim, eram investigados, ouvidos e julgados como atos de pirataria: a captura de navios e mercadorias de um determinado país aliado; o serviço prestado por marinheiros a embarcações de nação hostil para com a coroa; caso o ato de pirataria fosse cometido em mar aberto, seus

responsáveis seriam julgados pelas leis da nação que os capturou; piratas dominados durante um levante de presos, deveriam ser enforcados no mastro principal do navio, sem qualquer solenidade judicial, e caso alguma autoridade em terra negasse julgá-los, as vítimas poderiam fazer justiça com as próprias mãos; o roubo de navio ancorado, com a tripulação em terra, por ladrões vindos em botes; seqüestro e detenção do mestre do navio sob exigência de um resgate; roubos e assassinatos cometidos em mar aberto ou em águas fora da jurisdição do almirantado; os condenados por crime de pirataria deveriam ser enforcados, sem a assistência de um sacerdote, não tendo assim, direito à extrema unção, perdendo também, todos os seus bens, não repassados aos seus herdeiros; acordo feito com pirata, motim a bordo e fuga com o navio; receptação, proteção e participação nos lucros. O julgamento dos piratas nos processos deveriam acontecer separadamente. (JOHNSON, 1724).

Piratas e corsários construíram a fortuna dos seus soberanos, porém, foram sendo excluídos gradualmente. O Estado, cada vez mais centralizado, elaborou um conjunto de normas que reduziu o fenômeno da pirataria e justificou a pilhagem diante às outras nações. (FERREIRA, 1985). A perseguição aos piratas, generalizou-se por volta do século XVIII.

Além das leis de punição contra a pirataria, conscientemente foram elaboradas pelas autoridades, estruturas de integração, baseadas no modelo familiar, buscando fortalecer um plano de enquadramento social.

[...] fidalgos rurais empobrecidos proporcionam uma fonte inesgotável de elementos marginalizados. As armas são privilégio seu; a luta, sua vocação e a base de seu sistema de valores. Boa parte dessa violência é institucionalizada em atividades como a caça, a defesa da "honra" pessoal e familiar, duelos, desagравos, etc., ou canalizada por governos cuidadosos para fins politicamente úteis ou pelo menos inofensivos, com o serviço militar ou a administração colonial. (HOBSBAWM, 1969, p. 31).

O historiador Jean Claude-Schmitt, utiliza a hipótese básica de que “uma sociedade se revela por inteiro no tratamento de suas margens.” (SCHMITT, 1990, p. 285). Oferecendo duas possibilidades de tratamento para os marginais: uma de integração e outra de exclusão. Desde por volta da Idade Média, o tratamento dispensado pelo soberano a certos ofícios urbanos, mesmo estes desempenhando um importante papel na economia urbana, eram julgados como atividades desonestas. Alguns exemplos de ofícios indignos e impuros estavam relacionados às profissões de: açougueiro e carrasco, limpador de fossa, tintureiro, tecelão, comerciante, entre outros. Todos estes ofícios, de alguma forma, estavam ligados a atividades “heréticas”, visto que estas, punham em contato com o sangue, e a usura era vista com desconfiança e reprovação pela Santa Igreja, todos estes estavam maculados pelo seu trabalho. (SCHMITT, 1990).

Devemos nos lembrar que a concepção de trabalho, como entendemos hoje, não tinha uma definição. Empregava, a maior das hipóteses, a “pena física e moral, consequência do Pecado original”, no qual, era uma “oferenda feita a Deus de todo esforço.” (SCHMITT, 1990, p. 269).

Em todas as épocas, por exclusão ou integração dos marginalizados, estabeleceu-se o raciocínio de vantagem social. O Estado instituiu a idéia de que os marginalizados pudessem contribuir beneficiando materialmente e coletivamente os cofres públicos. Os Estados auxiliaram a integração dos comerciantes, usurários, tecelões e, por outro lado, rejeitaram os ociosos fisicamente capazes de produzir com o fruto de sua labuta. Portanto, foi na Era Moderna que a margem transferiu-se para a periferia.

Mas, como o governo determinou a apreensão dos depredadores do comércio, fato este, que acarretava em incontáveis prejuízos para

as nações? O recurso extremo para todas as vítimas da pirataria, residia em um julgamento das presas, investigado perante a queixa dos prejudicados, buscando uma validação dentro da lei. Desenvolviam-se, juridicamente, medidas práticas, selecionando e reprimindo uma fonte de lucro tradicional que tinha como base o oceano. (FERREIRA, 1985).

Embora tenhamos destacado uma força considerada suficiente para a supressão dos ditos piratas, achamos cabível, para mais efetivamente terminar com eles, seguir recomendação do nosso Conselho particular, emitindo esta proclamação. Nós, desta maneira, prometemos e declaramos perdoado a qualquer um dos ditos piratas, que - até o dia 5 de setembro, do ano da graça de 1718 - venha se entregar a um dos nossos secretários de estado na Grã-Bretanha e Irlanda, a governador ou vice-governador de qualquer plantação de além-mar. Cada um e todos estes piratas que se entregarem, conforme dito acima, devem receber a graça do perdão para crimes cometidos antes do dia 5 de janeiro de 1716. (JOHNSON, 1724, p. 36).

Este é um trecho da proclamação assinada pelo rei George com a finalidade de eliminar os piratas que infestavam as ilhas do Caribe. Em nome de Sua Majestade inglesa, o capitão Wood Rogers, foi incumbido da missão de fundar um governo na ilha de Providence. (JOHNSON, 1724).

O inglês Edward Teach, nascido em Bristol, na Inglaterra, por algum tempo navegou como marinheiro de privateers, patrulhando a costa da Jamaica. Porém, nos seus anos de serviço à marinha real inglesa, Teach nunca ascendeu a um posto de comando ou de confiança por seus superiores. Em meados do ano de 1716, Teach adentrou para o bando do capitão Benjamin Hornigold, pouco antes deste entregar-se às autoridades em Providence, nos termos do perdão real em vigor. Assim, Teach alcançou o posto de capitão da embarcação, construindo uma carreira de roubos pelas Índias Ocidentais, no qual, sua fama foi tão grande entre os marinheiros que passou a ser conhecido por Blackbeard,

ou seja, Barbanegra, chamado assim devido a sua densa barba que cobria a sua face. (JOHNSON, 1724).

Atraídos pelo benefício do perdão real, Barbanegra e cerca de vinte tripulantes entregaram-se ao governador da Carolina do Norte, Charles Eden, pois, com essa anistia, garantiriam vínculos de amizade com as autoridades. Assim, o governador Eden, realizou um tribunal do vice-almirantado sob sua jurisdição. O vice-almirantado devolveu para os ex-piratas, o navio, *Queen Ann's Revenge*, que teria sido capturado de próprios mercadores ingleses em tempos de paz, sob a justificativa de recompensá-los por ataques realizado aos espanhóis no passado. (JOHNSON, 1724).

Um sensato chefe de salteadores cuidará de se aliar apenas à facção local dominante, capaz de lhe garantir proteção efetiva, mas mesmo que não aceite tutela, pode estar bastante seguro de que os figurões locais o tratarão como um aliado em potencial e, conseqüentemente, como um homem com quem se devem manter boas relações. (HOBSBAWM, 1969, p. 90).

Por volta do ano de 1718, Barbanegra agiu protegido por uma licença de mercador, na região das Bermudas, saqueando assim, um navio francês carregado de cacau e açúcar. Um tribunal foi organizado para saber a procedência da carga, não chegando à conclusão alguma, visto que, o navio francês, fora levado ao governador sem nenhum marinheiro a bordo. Inocentado de prática ilegal da pirataria pelo júri, Barbanegra rendeu boa carga para os armazéns públicos. (JOHNSON, 1724). Charles Johnson narra-nos a complacência envolvendo o governo com as atividades de Barbanegra:

Posavam de comerciantes, vendendo os frutos dos saques a outros barcos. Faziam amigos dando presentes caros a pessoas importantes. As miudezas roubadas eram trocadas por alimentos. Nem sempre

esses rufiões cultivavam a honestidade ou o espírito de generosidade. Às vezes pagavam, às vezes tiravam descaradamente das mãos do dono o que lhes agradasse. Não pagavam nada, nem diziam nada, sabendo que ninguém ali teria coragem de lhes apresentar a conta. (JOHNSON, 1724, p. 83).

Diante da intensidade das ações predatórias de Barbanegra, plantadores, barqueiros e comerciantes pressionaram as autoridades para tomarem as devidas providencias mediante a tamanha desgraça que se abatera sobre os mares do Caribe. Alexander Spotswood, governador da Virginia, promulgou a Lei de Incentivo a Detenção e Morte de Piratas, por volta de 1719. Naquela ocasião, foi recrutado ao primeiro tenente da marinha britânica, Robert Maynard, a missão de captura ou morte do bando de Barbanegra:

O tenente só não morreu porque um dos seus homens, vendo-o todo ensangüentado, veio em seu auxílio e abriu um horrilante talho no pescoço do pirata. Teach caiu cuspidando sangue pela boca e Maynard levantou-se, sofrendo apenas um pequeno corte nos dedos. A luta corporal continuou, deixando o mar ao redor do navio tingido de sangue. Barbanegra se levantou, recebeu mais um tiro da pistola de Maynard, mas ficou de pé e continuou lutando com fúria, até receber 25 ferimentos, cinco dos quais à bala. Caiu morto tentando engatilhar a pistola. (JOHNSON, 1724, p. 90).

Charles Johnson busca narrar os fatos de forma sensacionalista para prender a atenção do leitor. Constatamos que, pela narrativa, o bandido, no caso o pirata Barbanegra, tornou-se um símbolo, embora, essa transformação tenha acontecido de certa forma passageira.

Integrados ao Estado, os estabelecimentos das estruturas jurídicas e instituições regulamentadoras da pirataria e do corso, transformaram-se em um modelo de guerra naval, autorizado pelos soberanos e administrado contra as nações inimigas, com a finalidade de provocar

o maior dano possível ao comércio estrangeiro e seu abastecimento bélico. Justificando a marginalidade do pirata, pois, ele não passa de “um fora da lei não somente a nível externo mas no próprio país de origem.” (FERREIRA, 1985, p. 55). Fato que moldou os piratas e corsários, produtos dos governos vigentes.

CONCLUSÃO

A relação dos piratas e corsários entre os governos é um fenômeno curioso, pois suas façanhas pessoais não impediram que fossem um tanto transitórias. Os piratas constituem a história recordada, confrontando com a história oficial dos livros. Adaptando parte da história que é menos um registro de fatos e daqueles que os realizaram, quando dos códigos dos resultados teoricamente fiscalizados, mas que na prática sem controle, moldaram o mundo dos piratas.

A história a partir das margens busca uma renovação do centro, e este procedimento contribui necessariamente para uma história em construção, remetendo-nos do centro à periferia e da periferia ao cerne do objeto de estudo, sobretudo, através dos discursos e das práticas marginais e exclusivas, manifestadas por transformações dos sistemas sociais e econômicos.

A multiplicação do corso e da pirataria na Idade Moderna está relacionada com a crise do século XIV, na qual, afetou a economia rural e o mercado urbano de trabalho. Os detentores do poder, confiaram os primeiros indícios da acumulação primitiva do capital, reprimendo e posteriormente corrigindo as atitudes dos ociosos, procurando coagir os salários em períodos de diminuição da mão-de-obra, visando manter os lucros dos mestres dos navios e esvaziar das ruas todos os desocupados em períodos de salários escassos, pondo fora de perigo a ordem social.

É no decurso da Idade Moderna, que presenciamos o estabelecimento das estruturas jurídicas e institucionais que estabeleceram as distinções e regulamentações dos exercícios dos corsários e dos piratas. O corso converteu-se em um modelo de guerra naval, consentido pelo Estado, submetido contra as embarcações das nações inimigas, com o intuito de causar vasto prejuízo ao seu comércio. Já o pirata é, em teoria, um fora da lei não exclusivamente no nível externo, mas em sua própria nação de origem, diminuindo as diferenças e confundindo-se em uma rotina o lícito do ilícito.

A condição da pirataria e do corso na Era Moderna projetou o acabamento dos mecanismos de controle e concepções jurídicas, não conduzindo a uma pacificação nas disputas marítimas. As normas comportamentais governativas dissipavam-se com a desordem interestatal.

As conquistas ultramarinas iniciadas pela expansão ibérica, gradualmente motivaram outras nações marítimas a reagirem para a expansão dos seus domínios. Assim, o corso e a pirataria lucraram com a convivência e o amparo dos próprios governos. Logo, o oceano, tornou-se comum a todas as nações. Todavia, no Oceano Índico, os ibéricos sustentaram o mesmo sistema de rapinagem marítima que sofriam no Oceano Atlântico, buscando os mesmos interesses financeiros. A história do corso e da pirataria levou muitos séculos para decompor seus costumes e proveitos, a procura da fortuna pelo mar, aprumou a inversão das figuras do pirata e do corsário.

FONTES

EXQUEMELING, John. **Bucaneiros da América**. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 2007.

HAWKINS, Richard. **A viagem do pirata Richard Hawkins 1590/1594**. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 2005.

[HTTP://GUTENBERG.ORG](http://gutenberg.org).

JOHNSON, Charles. **Uma história geral dos roubos e crimes de piratas famosos**. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 2003.

KNIVET, Anthony. **As incríveis aventuras e estranhos infortúnios de Anthony Knivet**. Memórias de um aventureiro inglês que em 1591 saiu de seu país com o pirata Thomas Cavendish e foi abandonado no Brasil, entre índios canibais e colonos selvagens. HUE, Sheila Moura (org.) Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2007.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BURNS, Edward McNall. **História da civilização ocidental: do homem das cavernas às naves espaciais**. 3. ed. São Paulo: Globo, v.2, 1993.

DELUMEAU, Jean. **A civilização do renascimento**. Lisboa: Estampa, 1994.

ENCICLOPÉDIA Universitas enciclopédia de iniciación cultural. Madrid: Salvat Editores, 1952. Tomo 10.

ENCICLOPÉDIA Universitas enciclopédia de iniciación cultural. Madrid: Salvat Editores, 1952. Tomo 12.

ENCICLOPÉDIA Universitas enciclopédia de iniciación cultural. Madrid: Salvat Editores, 1952. Tomo 13.

FALCON, Francisco. **Mercantilismo e transição**. São Paulo: Brasiliense, 1989.

FERREIRA, Ana Maria Pereira. **O essencial sobre o corso e a pirataria**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1985.

FUNARI, Pedro Paulo. **Grécia e Roma**. São Paulo: Contexto, 2004.

HALE, John R. **Idade das explorações**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1974.

HOBBSAWM, Eric J. **Bandidos**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1976.

HOMERO. **Odisséia**. São Paulo: Abril Cultural, 1981.

LENZ, Sylvia Ewel. **Francesco Guicciardini**: O renascimento da história. Londrina: Eduel, 2004.

MARQUES, Adhemar Martins; BERUTTI, Flávio Costa; FARIA, Ricardo de Moura; **História moderna através de textos**. São Paulo: Contexto, 2003.

MENDONÇA, Nadir Domingues. **O uso dos conceitos**. Rio de Janeiro: Vozes, 1988.

NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)**. São Paulo: HUCITEC, 1986.

RAMOS, Fábio Pestana. O ataque de piratas ingleses e holandeses às embarcações da carreira da Índia entre 1497 e 1653: a desarticulação do império português no oriente. **TodaVia**, Londrina, v.1, n.2, p. 13-24, set. 1999.

RODRIGUES, Antonio Edmilson; FALCON, Francisco. **A formação do Mundo moderno - A construção do ocidente dos séculos XIV ao XVIII**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2006.

SCHMITT, Jean-Claude. A história dos marginais. In: LE GOFF, Jacques. **A história nova**. São Paulo: Martins Fontes, 1993. p. 261-290.

TAPAJÓS, Vicente. **História da América**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1960.

VAINFAS, Ronaldo. **Dicionário do Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000.

Esboço não assinado de uma carta de corso da rainha da Inglaterra para Richard Hawkins.

Nós, a rainha Elizabeth, pela graça de Deus, etc..., damo-nos por satisfeitos com o fato de que nosso servidor e escudeiro Richard Hawkins deverá empreender uma longa viagem pelas costas das Índias Ocidentais, do Brasil, da África, da América e outros territórios dos mares do Sul, com um navio pesado, um barco leve e um escaler. Caberá a ele tomar as medidas que se fizerem necessárias contra o rei da Espanha, seus súditos e agregados. É nossa vontade e disposição que Richard Hawkins e seus parceiros usufruam, pacífica e igualmente, de recompensa por tudo que venham a obter, se apossar ou impringir aos nossos inimigos, seja em terra ou no mar, reservando para nós, nossos herdeiros e nossos sucessores, a quinta parte dos tesouros, jóias e pérolas apreendidos ou descobertos na dita viagem. Sob por virtude desta Comissão, nós e nossos sucessores prometemos aqui proteção e favorecimento a Richard Hawkins, estendendo esta nossa graça a seus parceiros. Ficam assim outorgadas e ratificadas, a ele e seus substitutos, as mesmas liberdades de governo conferidas a qualquer um dos nossos súditos embarcados em empreendimentos semelhantes por aqueles mares e costas, devendo ser creditado a nós e a nossos sucessores tudo que ele ou a sua companhia venha a fazer contra o dito inimigo, seus súditos e agregados. Testemunhas: nós, etc... (HAWKINS, 1603, p. 19).

1. Todo homem a bordo deve obedecer civilizadamente às ordens do capitão, o qual terá direito a uma cota e meia na divisão de todos os espólios. O mestre, o carpinteiro, o barqueiro e canhoneiro receberão uma cota e um quarto.
2. Se um homem conspirar para fugir ou esconder qualquer coisa da companhia, ele será desterrado, com uma garrafa de pólvora, uma garrafa d'água, uma arma de mão e algumas balas.
3. Se um homem roubar qualquer coisa ou jogar a dinheiro, com o valor de uma peça de ouro ou mais, ele será desterrado ou fuzilado.
4. Se, em qualquer momento, encontrarem naufragos, eles só poderão vir a bordo assinando os artigos deste contrato. Quem embarcar sem o consentimento da companhia, sofrerá a punição que o capitão e tripulantes acharem mais cabível.
5. Se um homem agredir outro enquanto estes artigos estiverem em vigor, ele sofrerá a “Lei de Moisés”, recebendo 39 chicotadas nas costas nuas.
6. Se um homem disparar sua arma, fumar no porão sem tapar o cachimbo, ou carregar uma vela acesa fora de uma lanterna de vidro, ele sofrerá a mesma punição do artigo anterior.
7. Se um homem não mantiver suas armas limpas e prontas para combate, ou negligenciar seus deveres, ele será excluído da divisão do espólio, sofrendo outras punições que o capitão e companhia considerarem cabíveis.
8. Se um homem perder uma junta em combate, receberá 400 moedas de ouro. Se perder um membro, 800.

9. Se o homem que encontrar uma mulher tentar se intrometer com ela sem seu consentimento, ele sofrerá execução sumária. (JOHNSON, 1724, p. 372-373).

PROCLAMAÇÃO DE RECOMPENSA PELA DETENÇÃO OU MORTE DE PIRATAS

Emitida pelo tenente governador e comandante-em-chefe de Sua Majestade na colônia e domínio de Virginia.

Aqui e agora, por este Ato da Assembléia, realizado em sessão pública aberta na capital, Williamsburg, no décimo primeiro dia de novembro, no quinto ano do reino de Sua Majestade, é promulgada a Lei de Incentivo a Detenção e Morte de Piratas. Por esta, fica, entre outras coisas, estabelecido que, a partir de e depois de 14 de novembro, no ano do Nosso Senhor de 1719, quem deter um ou mais piratas, seja em terra ou no mar, pode matar a um ou a todos, em caso de resistência, desde que o encontro se dê entre os graus 34 e 39 da latitude norte, até 100 léguas do continente da Virginia, ou nas terras da Virginia e da Carolina do Norte. Aquele ou aqueles que trouxerem piratas para condenação, ou apresentarem ao governador e seu conselho provas da eliminação de piratas procurados pela Justiça, terão direito a receber dinheiro público das mãos do tesoureiro da colônia, como recompensa, em quantias estipuladas a seguir: Edward Teach, mais conhecido como capitão Teach ou Barbanegra, 100 libras; por qualquer outro comandante de navio, chalupa ou barco pirata, 40 libras; por cada tenente, mestre de armas, mestre quarteleiro, barqueiro ou carpinteiro, 20 libras; por cada oficial inferior, 15 libras; por cada homem a bordo de navio, barco ou bote, 10 libras; a mesma quantia será paga por pirata capturado em navio, barco ou bote desta nossa colônia ou da Carolina do Norte, dentro do prazo estabelecido, de acordo com a quantidade e condições de tais piratas. Para o incentivo das pessoas que se disponham a servir Sua Majestade, prestando tão justo e nobre serviço a nação, acabando com

esse tipo de delinqüência, eliminando maus elementos que podem ser verdadeiramente chamados inimigos da humanidade, achei pertinente, com o consentimento do conselho de Sua Majestade, emitir esta proclamação, declarando aqui que as ditas recompensas deverão ser pagas prontamente e no valor exato, em moeda corrente, da Virginia, de acordo com as instruções ditadas. Mando e ordeno que esta proclamação seja publicada pelos xerifes nas suas respectivas sedes de condado, por ministros e pregadores nas igrejas e capelas de todas as paróquias e feitorias da colônia.

Entregue à Câmara do Conselho em Williamsburg, dia 24 de novembro de 1718, no ano de reino de Sua Majestade.

DEUS SALVE O REI. (JOHNSON, 1724, p. 85-86).

Spotswood