

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

Bruno Alan de Freitas

**Uma análise da vida em alto mar no mundo atlântico britânico: marinheiros e
piratas, 1690-1730**

Florianópolis

2021

Bruno Alan de Freitas

Uma análise da vida em alto mar no mundo atlântico britânico: marinheiros e piratas, 1690-1730

Trabalho Conclusão do Curso de Graduação apresentado ao curso de História da Universidade Federal de Santa Catarina, como requisito parcial para a obtenção dos títulos de bacharel e licenciado em História.

Orientador: Prof Dr Waldomiro Lourenço da Silva Júnior

Florianópolis

2021

Freitas, Bruno Alan de

Uma análise da vida em alto mar no mundo atlântico britânico : marinheiros e piratas, 1690-1730 / Bruno Alan de Freitas ; orientador, Waldomiro Lourenço da Silva Júnior, 2021.

53 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de
Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em História,
Florianópolis, 2021.

Inclui referências.

1. História. 2. Marinha Real e Mercante. 3. Piratas. 4. Mundo Atlântico. 5. História Social . I. Júnior, Waldomiro Lourenço da Silva. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em História. III. Título.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
COLEGIADO DO CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

ATA DE DEFESA DE TCC

Aos 28 dias do mês de junho do ano de dois mil e vinte e um, às 14:30 horas, na sala por meio do ambiente virtual *Google Meet*, reuniu-se a Banca Examinadora composta pelos seguintes membros, Prof. **Waldomiro Lourenço da Silva Jr.** (Orientador e Presidente); Prof. **Tiago Kramer de Oliveira** (membro), designados pela Portaria Tcc nº 13/HST/CFH/2021, a fim de arguirm o Trabalho de Conclusão de Curso do acadêmico **Bruno Alan de Freitas** intitulado: “**Uma análise da vida em alto-mar no mundo atlântico britânico: marinheiros e piratas, 1690-1730**”. O Prof. **Victor Vilmar Alexandre** figurou como suplente. Aberta a Sessão pelo Senhor Presidente, o acadêmico expôs o seu trabalho. Terminada a exposição dentro do tempo regulamentar, o mesmo foi arguido pelos membros da Banca Examinadora e, em seguida, prestou os esclarecimentos necessários. Após, foram atribuídas, pelos membros da banca as seguintes notas: Prof. **Waldomiro Lourenço da Silva Jr.**, nota 8,5, Prof. **Tiago Kramer de Oliveira**, nota 8,5, sendo o acadêmico aprovado com a nota final 8,5. O acadêmico deverá entregar na Coordenadoria do Curso de Graduação em História em versão digital, o Trabalho de Conclusão de Curso em sua forma definitiva, até o dia 28 de julho de 2021. Nada mais havendo a tratar, a presente ata será assinada pelos membros da Banca Examinadora e pelo candidato.

Florianópolis, 28 de junho de 2021



Documento assinado digitalmente

Waldomiro Lourenço da Silva Junior

Data: 28/06/2021 15:53:44-0300

CPF: 299.383.808-32

Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

Prof. (Orientador):.....

Prof. (Membro):.....

(Candidato):.....



Documento assinado digitalmente

Bruno Alan de Freitas

Data: 28/06/2021 16:22:50-0300

CPF: 104.224.859-18

Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

.....



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
Campus Universitário Trindade
CEP 88.040-900 Florianópolis Santa Catarina
FONE (048) 3721-9249 - FAX: (048) 3721-9359

Atesto que o acadêmico(a) Bruno Alan de Freitas matricula n.º 16250440, entregou a versão final de seu TCC cujo título é Uma análise da vida em alto mar no mundo atlântico britânico: marinheiros e piratas, 1690-1730, com as devidas correções sugeridas pela banca de defesa.

Florianópolis, 06 de julho de 2021.



Documento assinado digitalmente
Waldomiro Lourenco da Silva Junior
Data: 06/07/2021 22:17:57-0300
CPF: 299.383.808-32
Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

Orientador(a)

AGRADECIMENTOS

A essência desse trabalho nasceu a muito tempo, mas só começou a ser efetivamente desenvolvido em um contexto onde infelizmente não tínhamos certeza do amanhã. Um período que me trouxe diversos desafios, horas dedicadas a leituras que as vezes não levavam a resposta que buscava, dificuldades na hora de traduzir termos e as vezes textos inteiros em uma língua a qual não era totalmente habituado, um teclado com tecla quebrada, problemas com ambiente que por vezes não era o mais propício, barulhos, interrupções. Mas mesmo em meio a tantas crises e inseguranças a pesquisa foi criando corpo.

O Trabalho de Conclusão de Curso pode ser uma experiência solitária, mas tive a felicidade de contar com pessoas maravilhosas ao meu lado, minha mãe, Delesia, que sempre me apoiou, não só nesse momento, mas a vida inteira e que foi a principal responsável por eu estar aqui. Meu pai, Altair, que a sua maneira buscava tirar alguns sorrisos quando eu estava tenso. Minha irmã, Sabrina, que me inspira e com a qual tive inúmeras conversas onde sempre me mostrou otimismo.

Dentro do ambiente universitário tive a oportunidade de encontrar meu grande amigo que me acompanha desde a museologia, João. Você fez dessa experiência muito mais leve e alegre, sou muito grato por nosso encontro. Pelas risadas, desabafos e todos os trabalhos que fizemos juntos, eu te admiro a muito tempo meu camarada, obrigado por sempre me acompanhar.

São tantos os nomes de pessoas que fizeram parte não só desse trabalho, mas de toda a minha jornada, obrigado por todo apoio, Isabela, Suzan, Daniele, Gustavo, Soraia, Filipe, Leticia, Natch, Sara e Liandra.

Sou grato também a meu orientador e professor Waldomiro, que elucidou algumas ideias orientou quando foi preciso e corrigiu tudo aquilo que era necessário, tenho certeza que esse trabalho não estaria dessa forma sem você.

Por fim gostaria de agradecer ao professor Tiago Kramer de Oliveira que avaliou e contribuiu para um melhor entendimento e construção deste trabalho, principalmente nas questões relacionadas ao modo como esses sujeitos lidavam e entendiam a morte.

RESUMO

Este trabalho possui como objetivo compreender o modo de vida dos marinheiros e piratas e algumas das razões que os levava a prática ilegal da pirataria no mundo atlântico britânico no período de 1690 a 1730. Para tanto será desenvolvida uma análise com foco na vida social desses sujeitos históricos, as práticas do seu dia a dia serão postas de forma a entender as pressões as quais eles estavam sendo expostos e a postura que adotavam perante elas. O trabalho é dividido em dois capítulos o primeiro focado na figura do marinheiro e o segundo na figura do pirata. A pesquisa é amparada por fontes primárias muito contempladas pela historiografia, como os diários de bordo de capitães da marinha mercante e Real, códigos de conduta piratas e a obra de Charles Johnson, *A General History of the Pirates* que é a principal referência para aqueles que buscam fazer uma pesquisa sobre a pirataria nos séculos XVII e XVIII.

Palavras-chave: Marinheiros, Piratas, código de conduta.

ABSTRACT

This paper aims to understand the way of life of sailors and pirates and some of the reasons that drove them to the illegal practice of piracy in the British Atlantic world in the period from 1690 to 1730. For that, it will be developed an analysis focused on the social life of these historical subjects, their daily practices will be put in order to understand the pressures to which they were being exposed and the attitude they adopted towards them. The work is divided into two chapters, the first focused on the figure of the sailor and the second on the figure of the pirate. The research is supported by primary sources that are often contemplated by historiography, such as the logbooks of captains of the merchant and Royal Navy, pirate codes of conduct and the work of Charles Johnson, *A General History of the Pirates*, which is the main reference for those who seek to make a research on piracy in the seventeenth and eighteenth centuries.

Keywords: Sailors, Pirates, Articles.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
1 CAPÍTULO I. A VIDA NA MARINHA BRITÂNICA	16
1.1 Recrutamento	17
1.2 Hierarquia e linguagem.....	19
1.3 Alimentação	22
1.4 Entretenimento.....	25
1.5 Doenças e relação com a morte	27
1.6 Religiosidade	30
2 CAPÍTULO II. UNIVERSO DA PIRATARIA	33
2.1 Recrutamento	34
2.2 Estrutura de comando	37
2.3 Alimentação	39
2.4 Entretenimento.....	41
2.5 Relação com a morte.....	43
2.6 Religiosidade	45
CONSIDERAÇÕES FINAIS	49
REFERÊNCIAS.....	52

INTRODUÇÃO

Pensar em como era a vida daqueles que no século XVII e XVIII se dedicavam a tirar do mar o seu sustento desperta muita curiosidade e muitas dúvidas, principalmente sobre o dia a dia destes sujeitos históricos; como chegavam ali, o que os motivava, comiam, bebiam; se existiam momentos de diversão e como eles aconteciam, quais eram as dificuldades que enfrentavam, qual a relação que tinham com a religião ou a morte. Foram perguntas como essas que deram origem à presente pesquisa. Mas, antes de começar a respondê-las, é preciso situar os sujeitos em uma perspectiva macro, contextualizar historicamente o tema e, por último, esclarecer os motivos que levaram ao desenvolvimento da pesquisa da forma como foi feita.

Uma das dificuldades para a realização deste trabalho é a barreira linguística. As principais obras que trabalham o tema são encontradas em grande maioria em língua estrangeira, principalmente o inglês. Porém, ao mesmo tempo que isso é um delimitador, também serve como incentivo para o aprimoramento. Traduzirei todos os termos e citações sempre que for possível. À exceção de dois termos em particular que perdem o sentido quando são traduzidos, sendo eles: *privateer* e *sea dog*.

Termos como esses, com os quais me deparei ao longo do processo de pesquisa, fazem parte dos desafios daqueles que se dedicam a estudar o tema, pois as diferenças que existem entre eles são ao mesmo tempo significativas e sutis. Quando alguém se propõe a estudar apenas um deles, é preciso fazer essa distinção.

Os *privateer* eram ladrões do mar sancionados por uma autoridade legal. Entendidos como uma força de guerra para aqueles que estavam no poder e os “empregava”, atuavam puramente como piratas “atacando e pilhando os navios inimigos da nação durante a guerra” (LEESON, 2009, p. 7, tradução nossa). Devido ao suporte do estado, não se encontravam na ilegalidade.

Bucaneiro foi originalmente um caçador desenvolvido e adaptado no sistema colonial para a realidade da América central. Eles estavam estabelecidos principalmente na ilha de Hispaniola, hoje Haiti e República Dominicana. Os principais incentivadores desta prática eram a Inglaterra, França e Holanda, que buscavam obter lucros sem fazer grandes investimentos e ao mesmo tempo se livrarem da presença destes piratas em seus próprios domínios. Sendo assim, o incentivo dado por estas nações, aliado às investidas do governo espanhol para acabar com a pirataria, fizeram com que os *bucaneiros* passassem a atacar mais incisivamente as embarcações espanholas. O período de maior crescimento desta prática coincide ainda com o declínio do império espanhol como uma super potência militar e econômica. Muitos dos

bucaneiros foram antes *privateers*, sendo que ambos eram uma espécie de pirataria, na qual por vezes se misturavam de forma indistinguível (Ibidem, 2009).

Os *corsários* por sua vez, também contavam com o aparato estatal para legitimar seus atos, sendo conhecidos como os piratas de carta, pois uma das únicas características que os diferenciavam dos piratas comuns é que tinham um documento promulgado pelo estado que confirmava a atuação em nome dele. A diferença encontrada entre *privateer e corsários* é que o último poderia escolher seus alvos também com base na religião (Ibidem, 2009).

Sea Dog é o termo usado para identificar os *privateers* ingleses do século XVI, sendo o mais famoso deles Francis Drake, capitão e político da era elisabetana.

Trabalharei com dois grupos em particular, os marinheiros e os piratas propriamente ditos. Os marinheiros são aqueles que se dedicaram a trabalhar no mar sob a bandeira da marinha mercante, de pesca ou de guerra, este último que no caso desse estudo agia principalmente em nome do estado britânico, por mais que ele não fosse conhecido dessa forma pelos sujeitos do seu tempo. Já os piratas se distinguem das denominações mencionados anteriormente por não agirem em sanção do estado e por não fazerem distinção de quem atacar, todos eram possíveis alvos e sendo considerados bandidos por todas as nações, não obedeciam às leis de fora de seus vínculos.

Apesar do presente estudo se desenvolver no intervalo de tempo de 1690 à 1730, período conhecido como a era de ouro da pirataria, antes de chegarmos a esse ponto, é preciso olhar para o passado e ver alguns fatores históricos específicos que possibilitaram um aumento nas atividades ilegais marítimas.

Com a chegada de Cristóvão Colombo nas ilhas de Hispaniola no século XV, era criada uma nova rota marítima, onde os protagonistas da exploração eram a Espanha e Portugal, em um momento em que a Inglaterra praticamente abdicava do comércio marítimo por estar voltando atenção aos conflitos externos com a França na Guerra dos Cem Anos (1337-1453) e para os conflitos internos, Guerra das Duas Rosas (1455-1485). Nesse momento essas duas potências da época iniciam um processo de expansão e abertura de novas rotas comerciais que mais tarde serão alvo de diferentes formas de exploração, como a realizada pelos piratas e *corsários*.

Em 1494 era firmado o Tratado de Tordesilhas onde Espanha e Portugal delimitam seus domínios nos territórios ultramarinos das Índias ocidentais, neste período há um aumento muito grande no controle daqueles que passavam de forma ilegal na região do Caribe. É importante destacar que não se tinha um entendimento claro de onde era essa linha imaginária, o que gerava alguns desentendimentos e desencontros entre esses dois impérios.

A primeira metade do século XVI era marcado pelo início das investidas dos *privateers* franceses contra o comércio transatlântico da Espanha. Período no qual Henrique VIII cria a esquadra naval permanente da Inglaterra (1546). Já a segunda metade do século é o momento em que os *privateers* ingleses, os *sea dogs*, aumentam sua presença no Caribe e mais atacam o comércio espanhol.

É no início do século XVII que os ataques dos *privateers* holandeses causam grandes danos a Espanha e Portugal assim como a toda a sua estrutura de comércio. Eles capturaram o nordeste brasileiro (1630) e se projetavam a estabelecer colônias no Chile (1642). É importante ressaltar que nesse momento esses *privateers* estavam afiliados a corporação comercial holandesa a *Companhia holandesa das Índias Ocidentais*. Sendo o principal marco da pirataria realizada por eles a captura da frota espanhola em 1628 e o estabelecimento de colônias permanentes em Curaçao, Suriname e outras partes da costa da América do Sul (LANE, 1998).

No cenário de enfraquecimento do poderio espanhol no século XVII que surgiram os primeiros *bucaneiros* na região de Hispaniola. Neste mesmo período, a Marinha Real inglesa passou por uma reforma promovida por Oliver Cromwell, reestruturando e “eliminando a política de favorecimento e a burocracia instaurada no almirantado, construindo arsenais de guerra para suprir a demanda de navios, estimulando a construção de embarcações”(LISBOA, p. 97).

O termo *bucaneiro* era primeiramente usado para identificar os homens que viviam da caça de javalis e gado selvagem na parte oeste da ilha de Hispaniola, animais que eram remanescentes dos assentamentos espanhóis evacuados pelas autoridades metropolitanas em 1603, ato motivado pela suspeita de que os habitantes estavam fazendo comércio com nações rivais europeias (KUHN, 2010). Os principais objetos de desejo destes sujeitos eram tabaco, bebida, pólvora e mosquetes que obtinham através da troca em Tortuga, local onde eles se tornaram “predadores do mar” e que viria a ser a sua base. A repressão do império espanhol contra esses caçadores foi feita por meio do massacre de manadas de javalis e gado selvagem em 1630. Mesmo tirando o seu principal meio de subsistência, não obtiveram sucesso na tentativa de expulsá-los de seus territórios, isso acabou sendo um golpe duro para o próprio império, já que uma das alternativas encontradas por esses caçadores para continuarem a viver foi através do roubo marítimo, motivo pelo qual os *bucaneiros* ficaram conhecido.

Os *bucaneiros* foram muito importantes para as potências europeias, pois serviram para desestabilizar o império espanhol. Mas, com o tempo e com o aumento no número de marinheiros, eles foram perdendo espaço e começaram a se tornar ainda mais um incômodo, principalmente para as forças que os incentivavam, França e Inglaterra.

O final do século XVII e início do XVIII é marcado pelo desaparecimento dos *bucaneiros* e surgimento dos piratas, que diferente dos antecessores, se reconheciam como tal e agiam de acordo com os próprios interesses, sem o aparato estatal, navegavam sob o Jolly Roger¹ e se dava início ao período que mais tarde ficou conhecido como a era de ouro da pirataria. Um dos motivos para o aumento das atividades piratas no período se deve as próprias ações das potências europeias, já que elas incentivaram e patrocinaram a prática enquanto lhes era útil, estimulando os *privateers*, *corsários*, *bucaneiros* e *sea dog*. Assim, contribuíram para a criação de uma grande massa de ladrões que com o passar do tempo perderam espaço.

Com a Guerra de Sucessão Espanhola (1701-1714), voltou a ter uma demanda por *privateers*, nessa ocasião alguns piratas, quando tinham essa opção, optavam por atuar sob a tutela do estado. Mas, com o fim da guerra, mais uma vez se veem desamparados e em número muito maior. Neste momento os soldados desmobilizados enchem as fileiras dos piratas “enquanto a marinha alistou mais de 53.000 homens em 1703, o número diminui para 13.430 em 1715.” (RITCHIE apud KUHN, 2010, p. 15, tradução nossa). A Guerra de Sucessão deixou um grande número de marinheiros desemparedados. Além disso, abriu uma rota comercial que viria a ser foco dos ataques piratas devido ao grande volume de riquezas que transitavam por ela.

Apesar da série de discussões que o período implica entre os historiadores, principalmente referente a sua delimitação temporal, parece-me razoável afirmar que a sociedade pirata teve um enfraquecimento muito grande com a morte de alguns dos capitães mais notáveis da época, como Samuel Bellamy em 1717, Edward Teach em 1718, Charles Vane em 1721 e Bartholomew Roberts em 1722. Curiosamente, segundo Angus Konstam, “o pior desses excessos de piratas foi limitado a um período de oito anos, de 1714 a 1722, então a verdadeira idade de ouro não pode nem mesmo ser chamada de 'década de ouro” (KONSTAM, 1999, p. 96, tradução nossa). Então, na mesma medida que o período foi o de maior atuação dos piratas, também é o momento em que perdem força novamente. O fim dessa era é efetivamente marcado pela morte de Oliver La Buse em 1730, o último dos grandes capitães.

Ao pensar nesses sujeitos é comum criar uma narrativa que destoe da realidade da época, isso acontece por nos encontrarmos tão longe do período abordado e pelas representações do tema que temos hoje, quando a figura principalmente dos piratas é muito romantizada. Neste trabalho, não construirei uma crítica ao cinema ou as interpretações feitas por ele. Mas, não poderia deixar de citar a visão muitas vezes distorcida que é criada, pois ela representa um dos

¹ Nome pelo qual a bandeira preta e suas alegorias que referenciavam a morte ficaram conhecidas.

motivos da construção deste trabalho, em mesma medida outro motivador se deve ao pequeno número de produções e traduções feitas em língua portuguesa. Dificultando o acesso a esse tipo de informação para aqueles que desejam fazer uma pesquisa ou apenas saciar a curiosidade sobre o tema.

Os marinheiros que serão trabalhados no primeiro capítulo, são representados por apresentarem características próprias construídas na vida em alto mar que muitas vezes diferiam daqueles que estavam fora de seus vínculos. Além disso, a marinha normalmente era o ponto de partida para os homens que desejavam ou eram obrigados a trabalhar no mar. Não obstante, era a partir da identidade construídas por eles que se desenvolveram muitas das características que se refletiam na vida e na forma de agir dos próprios piratas, que normalmente vinham dessas comunidades de marinheiros.

A história da marinha e dos marinheiros caminhava junto a da pirataria, mas com diferentes atores, nessa pesquisa darei enfoque principalmente a marinha inglesa, que como já fora apontado, com Oliver Cromwell passou a investir cada vez mais na construção de navios para a defesa de seus domínios. Além do mais no século XVII foram aprovadas “Leis e Regulamentos Marciais” que autorizavam o recrutamento forçado e a pena de morte para quem resistisse. Mostrando a importância dos marinheiros para a expansão do comércio da Inglaterra e do sistema mercantilista, pois era através deles que os continentes se conectavam e era feita a manutenção desse sistema.

E é a partir dessa perspectiva de importância e identidade dos marinheiros que Braithwaite atribuiu o termo *hidrarquia*, usado para “designar dois fenômenos inter-relacionados do fim do século XVII: a organização do Estado marítimo, feita a partir do topo, e a organização dos marinheiros, feita por sua própria conta, a partir da base.”(apud LINEBAUGH; REDIKER, 2008).

O objetivo dessa pesquisa é construir uma narrativa acerca de como era a vida dos sujeitos que iam ao mar e entender alguns dos motivos que os levava a prática da pirataria. Esse é um trabalho de história social sobre os marinheiros e piratas, que se inspira na linha de pesquisa de autores como Marcus Rediker evidente em obras como “Hidra de Muitas Cabeças”(LINEBAUGH; REDIKER, 2008), “Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750”(REDIKER, 1989) e “Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age”(REDIKER, 2004) . A questão motivacional será trabalhada do ponto de vista social e imediato. Partindo de uma abordagem micro da vida cotidiana e como ela era impactada por agentes internos, neste caso a própria estrutura da marinha e por agentes externos como os piratas. Tendo em vista a

amplitude do campo de pesquisa da história social e as diversas possibilidades existentes, bem como as limitações de espaço relativas a uma pesquisa de conclusão de curso, não serão abordadas profundamente questões políticas e econômicas ao longo da monografia apesar de elas estarem presentes e se mesclarem no ponto de vista da história social. Mesmo que não se trate de uma abordagem isolada ela, é centralizada nas questões diárias.

Apesar da clareza quanto à existência de condicionantes de ordem estrutural que limitam e empoderam as ações de grupos e indivíduos, as motivações consideradas mais de perto aqui no tocante ao engajamento nas referidas atividades se inserem no âmbito da agência dos sujeitos históricos. O interesse é identificar e problematizar impulsos ligados a necessidades materiais e subjetivas; atitudes de mudança relacionados à subsistência, à perspectiva de mobilidade geográfica e social, e à autorrealização, considerando o enfrentamento às diversas dificuldades impostas pelo estado, pela desigualdade social e pela vida no mar, procurando entender como ela afetava as decisões daqueles sujeitos.

Tendo isso em vista, escolhi trabalhar com dois capítulos que abordarão os mesmos pontos onde respondo como era feito o “recrutamento”, como se desenvolviam as “relações hierárquicas”, no que consistia a sua “alimentação”, como se davam os momentos de “entretenimento”, a forma como se relacionavam com as “doenças e a morte” e por último a “religião”. A diferença fica a cargo do alvo, sendo o primeiro capítulo centrado na figura do marinheiro e o segundo na figura do pirata.

1. CAPÍTULO I. A VIDA NA MARINHA BRITÂNICA

Como mencionado anteriormente, o marinheiro era muito importante para a manutenção do sistema mercantilista, e para o próprio capitalismo que ganha força no século XVII. Já que em ambos os sistemas os navios, os marinheiros e os bens que passavam por eles, ou seja, o comércio realizado por esses homens, era responsável pela manutenção da economia e das conexões feitas no próprio sistema.

Nesse momento, a forma encontrada pelo império britânico para abastecer as colônias, movimentar o comércio e encher os cofres da realeza era através da triangulação do comércio. Esta também era a forma adotada pela maioria dos impérios europeus da época. A Inglaterra “fornecia as exportações e os navios; a África, a mercadoria humana; as plantações, a matéria-prima colonial”(WILLIAMS, 1975, p. 57). Nesse tipo de comércio a coroa recebia lucro a cada nova negociação, tanto na “aquisição” dos negros na costa da África, onde utilizavam dos produtos manufaturados produzidos na metrópole como principal moeda, quanto na troca destes negros por produtos nas colônias, nas ilhas das Índias Ocidentais onde buscavam principalmente o açúcar, e na volta desses bens a metrópole. Esse tipo de comércio proporcionava além dos lucros a coroa, a manutenção das colônias “o comércio triangular e o comércio associado às ilhas açucareiras, devido à navegação que incentivavam, eram mais valiosos para a Inglaterra do que suas minas de estanho ou carvão” (H.H.S Aimes, apud WILLIAMS, 1975, p. 61).

A marinha mercante podia ser considerada o motor da economia, pois todas as conexões eram feitas a partir dela, tendo em vista principalmente o conceito de monopólio da época, onde não era permitida a participação de outras potências nos assuntos que diziam respeito as colônias, desta maneira elas não podiam comprar produtos que não fossem ingleses ou que não tivessem sido levadas primeiro para Inglaterra, além disso só era permitido o transporte de mercadorias por navios ingleses. É importante destacar que nesse momento havia pouca distinção entre os navios mercantes - incluindo os negreiros - e de guerra, logo, medidas como essa faziam com que houvesse um aumento no volume de navios, marinheiros e na representação de força militar no período. O crescimento dessa marinha pode ser associada ainda a forma como a economia das ilhas açucareiras era movimentada, devido a exportação de seus produtos agrícolas e importação do alimento, cujo qual tinha como base o peixe “um artigo caro ao coração de todo mercantilista, porque propiciava o emprego dos navios e o adestramento dos marinheiros”(WILLIAMS, 1975, p. 66).

1.1 Recrutamento

Como é apresentado por Rediker e Linebaugh, a marinha mercante do século XVII vinha com uma proposta nacionalista presente na Lei de Navegação e a Lei de Disciplina Naval, que declaravam que os navios ingleses deveriam ser obrigatoriamente operados por marujos ingleses, porém isso não era refletido na realidade. A diversidade era gigantesca e proporcionada pela própria marinha que, ciente das péssimas condições de trabalho, adotou a ideia colonial de diversificar os povos para que não se unissem em motim. Aliado a isso há uma ampliação do sistema de navegação que não condizia com a capacidade de manutenção do estado, que por sua vez faz uso da força para tentar controlar a situação, levando os marujos ao serviço forçado, em duras condições de trabalho onde “para os marinheiros, os recrutadores representavam escravidão e morte” (LINEBAUGH; REDIKER, 2008, p. 163).

Mesmo diante desse cenário, é na década de 1690 que ocorre a consolidação de um estado marítimo no país, “quando a Marinha Real se tornara o maior empregador de mão de obra da Inglaterra, seu maior consumidor de material e seu maior empreendimento industrial” (Ibidem, p. 160). Porém, o reconhecimento dessa consolidação não resolve o problema de fornecimento de mão de obra e continuam a adotar uma série de medidas para aumentar o recrutamento.

Em 1691, a frota era ocupada por voluntários. Neste momento, foi proposto o modelo de recrutamento emergencial, que estabelecia que cada menino de até 14 anos, filho de pais que recebiam esmolas deveria ser contratado e submetido ao estado. Eles eram mandados à Greenwich para receber educação voltada para o mar (LINDSAY, 1877, p. 16). Lindsay ainda aponta que:

Todos os navios mercantes eram obrigados a pegar um aprendiz para cada seis ou dez homens, de acordo com os negócios que estavam envolvidos; e uma proporção desses meninos era mandada a bordo de um navio de guerra, enquanto os outros eram distribuídos para aprender os ofícios ligados ao mar, carpintaria, calafetadores, veleiros, o mestre ficava ocupado de empregar um número deles. (1877, p. 17, tradução nossa)

Desta maneira, a marinha mercante se conectava à Marinha Real, proporcionando a estes meninos uma espécie de estágio, onde poderiam aperfeiçoar suas habilidades e quando estivessem mais preparados, eram enviados ao serviço militar. Nesta mesma década ainda seriam encaminhadas uma série de propostas ao rei na tentativa de estabelecer um fornecimento frequente de marinheiros para o serviço militar e marinha mercante. Uma destas medidas era descrita na lei submetida a casa dos lordes e comuns “Um ato para o aumento do encorajamento dos marinheiros” (1695-6, tradução nossa), onde tentava incentivar o registro de homens na

Marinha Real através de alguns poucos benefícios, como subsídio a viúvas e filhos, um pagamento frequente de salários mesmo quando não estivessem servindo e, aparentemente o mais atrativo, a não obrigação do serviço na militar terrestre, ficando restritos apenas a marinha. De qualquer maneira, não conseguiram atingir suas metas, levando ao colapso do serviço de voluntários.

Robert Crosfeild (1974) aponta que os homens eram zelosos pelo serviço do estado, mas ainda são governados pelo interesse e autopreservação, o que justificava parte da rejeição à Marinha Real. Porém, com os benefícios propostos pelo reino, equidade de salário quando comparados ao serviço mercante e a possibilidade de desfrutar dos serviços de duas instituições de caridade contra uma provida pela marinha comercial, por mais que não cite quais eram, estes sujeitos passam a preferir o serviço real.

Ao falar da cultura marítima no final do século XVII e início do XVIII, é preciso ter consciência de que não é possível separar as experiências de trabalho vividas pelos marinheiros do serviço mercante e da Marinha Real, pois ambos desempenhavam papel similar dentro dos navios. A estrutura era praticamente a mesma, neste caso a diferença ficava a cargo dos objetivos de cada companhia. Tendo isso em vista, a abordagem se dará de forma mista, ora trazendo objetos relacionados a marinha mercante, ora da Marinha Real (REDIKER, 1989), pois como apresentado anteriormente, elas se mesclavam e por vezes se completavam, fazendo parte de um único processo de recrutamento, apesar das similaridades não se resumirem a isso.

A cultura dos trabalhadores marítimos era diversa em diferentes instâncias, isso se devia a uma série de fatores principalmente relacionados ao convívio de diferentes agentes dentro do navio, como Richard Simons bem observa “um navio não é impropriamente chamado de mundo de madeira [e] em várias ocasiões mostra diferentes temperamentos dos homens ali, tivemos alguns de várias nações, humores, e habilidades” (apud REDIKER, 1989, p. 155, tradução nossa). Na tentativa de dar rosto aos marinheiros, Rediker encontra um cenário de segregação de classe e gênero, um mundo restrito a homens que em sua maioria eram de classe baixa, pobres forçados ao trabalho ou atraídos pela chance de receber um salário².

Esse mundo de madeira era tido como viveiro de rebeldes (LINEBAUGH; REDIKER, 2008). Aqui se conectavam povos de todas as partes do mundo, ingleses, franceses, espanhóis e todos aqueles nascidos no pano de fundo da colonização europeia (REDIKER, 1989), além disso podiam ser encontrados africanos, bretões, irlandeses, americanos e escravos. Esses

² Não era incomum ver marinheiros com soldos atrasados por mais de dois anos (LINEBAUGH; REDIKER, 2008)

diferentes povos que iam muito além dos ingleses, constituíam grande parte da tripulação dos navios. E é com o estabelecimento da Lei de Navegação de 1651 que estipulava que três quartos da tripulação que importasse produtos ingleses fossem composta por marujos ingleses ou irlandeses que se passa a ter um controle um pouco maior daqueles que navegavam sob bandeira inglesa. O navio era entendido então como “não apenas o meio de comunicação entre continentes, mas também o primeiro lugar onde pessoas trabalhadoras de continentes diferentes se comunicavam. Seu madeirame concentrava todas as contradições do antagonismo social” (LINEBAUGH; REDIKER, 2008, p. 164)

De fato, esses marujos principalmente do serviço mercante vinham de todo canto do mundo, mesmo tão diversos, partilhavam de uma mesma realidade, como apresentado anteriormente eram homens pobres, em torno dos seus vinte anos de idade, dificilmente passavam dos trinta, dadas as duras condições de trabalho e vida. Aqueles que ultrapassavam essa marca normalmente desempenhavam funções menos desgastantes comparados aos marujos comuns, como os capitães, comandantes, cirurgiões e oficiais inferiores (REDIKER, 1989).

1.2 Hierarquia e linguagem

As relações de trabalho dentro de um navio eram afetadas por uma série de fatores, desde a hierarquia e divisão do trabalho ao entendimento técnico e a linguagem adotada para este fim. Segundo Rediker, esse conjunto de funções de trabalho, cooperação e disciplina espelhavam no navio um protótipo de fábrica:

O navio, cujo ambiente de ação fez dele algo ao mesmo tempo universal e *sui generis*, oferecia um cenário no qual grande número de trabalhadores cooperava em tarefas complexas e sincronizadas, sob disciplina escrava e hierárquica, com a vontade humana subordinada a equipamento mecânico, tudo em troca de pagamento em dinheiro (LINEBAUGH; REDIKER, 2008, p. 162).

E reforça “O marinheiro estava confinado em um ambiente de trabalho espacialmente limitado, forçado a cultivar hábitos e horários regulares e colocado em uma relação cooperativa com os outros trabalhadores e supervisores do trabalho” (REDIKER, 1989, p. 206, tradução nossa). Essa concepção é tida pela forma como o trabalho era desenvolvido, para que o navio funcionasse da maneira como foi projetado, havia uma relação de dependência entre os tripulantes de acordo com as funções que cada um desempenhava. A inibição de apenas uma dessas atribuições geraria um desequilíbrio na dinâmica de funcionamento do navio. Para tanto, havia uma forte divisão hierárquica.

O tamanho da tripulação de um navio, do marinheiro ao oficial, estava condicionado ao tipo de embarcação, distância que seria percorrida e natureza da viagem, de qualquer maneira os cargos tendiam a ser os mesmos, a variante ficava à posição de “general” que estava presente apenas em grandes campanhas, principalmente de navios mercantes que viajavam em grupo. O “general” tinha grandes poderes para lidar com as mais diversas situações, dentre estes, estava incluso o poder de invocar a Lei Marcial. Para este cargo era escolhido normalmente um mercador com amplo conhecimento de navegação (GUIN, 1967). Segundo Rediker (1989), a relação de autoridade estava condicionada ao tamanho da tripulação de acordo com a sua “disciplina paternalista”³, contudo isso não afetava a divisão hierárquica do trabalho.

Em seguida, o capitão, cargo de maior patente dentro do navio, responsável pelo funcionamento e tomada de decisões. Amplamente amparado pela lei, tinha autoridade absoluta sobre todos os tripulantes do navio, desde os oficiais ao marinheiro mais comum, ele “tinha o poder de fazer a vida tolerável ou insuportável, como ele desejasse” (DAVIS, apud REDIKER, 1989, p. 208).

A segunda linha de comando, ficava a cargo dos oficiais, mestres, carpinteiros, contramestres, artilheiros, comissários e cirurgiões, cada um deles tinham autoridade em suas áreas de atuação, com poderes muito menores quando comparados ao capitão, porém a hierarquia prevalecia dentro da tripulação (Ibidem, 1989).

Em seu nível mais baixo, estavam os marinheiros, a mão de obra, responsáveis pela execução das atividades coordenadas pelos oficiais e capitães.

Os marinheiros içavam as velas, colocavam o equipamento em forma, dirigiam o navio, mantinham os relógios, enchiam o porão, lavavam o navio e o mantinham limpo - eles eram os homens que faziam o trabalho, as tarefas domésticas, do dia-a-dia que mantinham o navio em movimento. (GUIN, 1967, p. 114, tradução nossa)

Estes marinheiros normalmente estavam em maior número se comparados com os outros membros, a exceção ficava a cargo das grandes viagens comerciais, quando para evitar motins e em ordem de suprir as prováveis baixas de oficiais, estes se apresentavam em grande número (Ibidem, 1967).

Como mencionado anteriormente, a tripulação dos navios era muito diversa, não sendo incomum encontrar pessoas de diferentes regiões dividindo o mesmo espaço no convés, isso se devia a tentativa de evitar motins, porém isso refletia negativamente na dinâmica do trabalho. Para que este fosse bem executado seria preciso certo nível de comunicação entre eles. A

³ Para saber mais sobre o assunto, ler o capítulo 5 “The Seaman as the ‘Spirit of Rebellion”, de Marcus Rediker em *Between the Devil and the Deep Blue Sea* (1989).

consequência dessa falta de comunicação pode ser evidenciada em um caso relatado por Woodes Rogers, quando um de seus marinheiros recém integrados a equipe, cometeu um crime ao atirar em um sentinela em Guayaquil, como um marinheiro estrangeiro, este não entendia bem as ordens proferidas em inglês e portanto não foi punido (ROGERS, 1712, tradução nossa).

O marinheiro novato, se chocava não só com uma diversidade cultural gigantesca, mas com uma linguagem totalmente diferente da que estava habituado, pois se encontrava dentro de uma das máquinas mais sofisticadas do mundo moderno e o processo de trabalho não poderia ser diferente, além de complexo. Como é bem abordado por Rediker:

O jovem estudou as diferenças entre proa e popa, bombordo e estibordo; como distinguir entre apoio, recife, equilibrar, enrolar e soltar as velas; como distinguir uma emenda de um nó. Notar a diferença entre harpias-gato e garras, alfinetes de amarração e ganchos para latas. Teve que aprender a divisão de trabalho do capitão ao taifeiro. Teve de aprender os vários tipos de embarcações brigue, neve, escunas, chalupas e muitos outros. Tinha de dominar os termos de cordame, mastros e velas. E precisava entender as manobras básicas do navio, como bater contra o vento, virando ou puxar a corda. (1989, p. 163, tradução nossa)

O entendimento dessa linguagem era essencial para a vida do marinheiro, ela estava diretamente ligada à sua posição na hierarquia do navio, ainda segundo Rediker (1989), um recém chegado só poderia ter uma “ascensão” quando tivesse o conhecimento da língua, onde então seria considerado um marinheiro, o que afetava diretamente o seu salário, além de que ele só seria aceito como membro da fraternidade dos marinheiros de alto mar quando fizesse um discurso. Este discurso marítimo não era tido como uma linguagem completa, apenas de trabalho, pois não englobava todos os aspectos da existência.

A língua era usada como uma representação de poder e quando não era suficiente para manter a ordem, ela era usada para lembrar as relações hierárquicas, transformada em ameaças para controlar a tripulação em momentos de apreensão, sob a perspectiva de punição, mas essas ameaças não ficavam restritas a este tipo de momento, como é apontado por Woodes Rogers (1712), quando Mr. Vanbrugh membro do conselho do navio, ameaça atirar um de seus homens aos lobos, apenas porque este tinha se recusado a carregar alguns corvos carniceiros que ele tinha atirado. Nesse episódio em particular, houve um revés, dadas as constantes contravenções de Mr. Vanbrugh, este foi considerado inapto a ocupar um cargo no conselho, sendo então substituído.

Além da exposição a uma linguagem técnica normalmente desconhecida por eles e que afetava muito as relações de poder dentro do navio, entra em questão a forma como se comunicavam com os outros membros da tripulação que não partilhavam da mesma origem. A comunicação faz parte da dinâmica da vida, das relações pessoais e trocas culturais, e quando sancionados a um espaço limitado por muito tempo, estes marinheiros acabam por desenvolver

uma linguagem própria apontada em *The Wooden World Dissected* como “grego para um sapateiro” (EDWARD WARD, 1795, p. 36, tradução nossa). Essa linguagem conhecida como “pidgin”, é descrita como uma língua mediadora, que tem como principal característica a simplificação radical (LINEBAUGH; REDIKER, 2008). Para Rediker, o *piding* tinha papel fundamental dentro do navio principalmente “nas situações em que as pessoas precisavam se fazer entender, o inglês *piding* era língua franca do mar e da fronteira [...] tornou-se instrumento, como o tambor ou o violino, de comunicação entre os oprimidos” (Ibidem, 2008, p. 166).

A realidade social dos marinheiros destoavam muito dos ideais da burguesia e dos princípios religiosos formais. Isso se refletia na língua. Estavam constantemente proferindo insultos e pragas para todos os cantos como menciona Uring que ao sobreviverem as ondas quebrando em sua embarcação os marinheiros fazem os juramentos mais amargos a situação em que se encontravam (URING, 1928). Nestes momentos, as relações hierárquicas se viam ameaçadas, frente aos descontentamentos da tripulação e as palavras proferidas pelos marinheiros. Por fim, a linguagem dos marinheiros era reflexo da sua realidade social, desde o *piding* apresentado por Rediker que era muito difundido nas comunidades de escravos dentro dos navios, até o inglês comum que não escapava das abreviações, insultos e a pobreza de vocabulário, que ficava ainda mais evidente quando se encontravam fora do navio (REDIKER, 1989).

1.3 Alimentação

Quando se pensa nas condições de vida no mar, nesse caso na alimentação, é preciso voltar as divisões hierárquicas, os marinheiros comuns não dispunham dos mesmos alimentos que os oficiais e capitão. Eles tinham uma alimentação pobre e frequentemente buscavam recursos no mar, para além disso, a sua dieta estava sob risco constante, as condições de armazenamento não eram boas principalmente para os alimentos frescos, estes assim se mantinham por pouco tempo, já que não contavam com um sistema de refrigeração, porém isso afetava a todos, não apenas os marinheiros comuns, mas é claro estes eram os primeiros a ficar sem os devidos alimentos. Para além da comida a bebida era muito presente na dieta dos marinheiros, por vezes muito mais do que o próprio alimento, ela desempenhava um papel de suma importância na vida deles e na manutenção do “bem estar social”, por mais contraditório que possa parecer, manter os homens bêbados facilitava o controle e imposição das relações hierárquicas.

Como é apresentado por Manwaring (1928, p. 38-39, apud GUIN, 1967, p. 115, tradução nossa) “nenhuma vida na costa. . . [é] comparável a este no mar, onde nos é fornecida boa comida e boa bebida, e boa companhia e bons divertimentos, sem o mínimo cuidado, tristeza ou dificuldade”, dando a entender que a vida dos oficiais não era tão difícil quanto a dos marinheiros comuns, proporcionando a eles até melhores condições do que em terra. A alimentação dos oficiais era diferente, desde a escolha dos alimentos até a forma como eram preparados. Guin descreve algumas dessas iguarias:

Somente de carnes, podem ser servidos pernas de porco, dedos do pé de porco, porcos inteiros assados, cabeças de porco assadas, intestino ou fígado de porco, filé de vitela assado, quartos traseiros de carneiro, traseiro de boi e costelas de boi. Complementando as carnes, havia aves de todos os tipos: galos de peru, patos, pássaros de Chipre, frangas, galinhas, gansos verdes. Os oficiais comiam muito menos peixe do que o marinheiro comum, embora às vezes se juntassem à carne e às aves lagosta e outras iguarias de frutos do mar. Em comum, todos no mar careciam de alimentos verdes e vegetais, embora ocasionalmente o prato de carne servido aos oficiais fosse acompanhado de couve-flor, repolho ou nabo. Quase sempre os oficiais concluía as refeições com iguarias: queijos de todos os tipos, tortas assadas, maçãs, pistache, tâmaras. Não faltavam bebidas para engolir esses ricos alimentos: ale e cervejas de todos os tipos, sidra e vinhos - canário, xerez, renano, clarete e vários outros são frequentemente mencionados. (GUIN, 1967, p. 115, tradução nossa)

Já Woodes Rogers relembra a fartura de alimentos que encontrara ao parar na ilha de Três Marias em 1709, não era a sua primeira passagem pela ilha e aponta a diversidade de aves as quais os oficiais tinham comido em um outro momento “Nós, os oficiais chefes, nos alimentávamos deliciosamente aqui, sendo raros nunca sem lebres, pombas, pombos e papagaios de vários tamanhos e cores, muitos com cabeças brancas ou vermelhas, com tufo de penas em suas coroas.” (ROGERS, 1712, p. 277, tradução nossa), aqui é possível observar que mesmo quando estavam em terra a alimentação dos oficiais era diferente das do marinheiro comum, porém ele logo retoma a dificuldade a qual se encontrara no momento e declara “gostaria que isso acontecesse, mas é em vão nos atormentar; pois logo teremos de nos comportar de outra forma, e voltar ao nosso velho alimento de porco e carne de porco quase podre, que devemos valorizar, e sinceramente desejaríamos ter mais” (Ibidem, 1712, p. 277, tradução nossa).

A realidade da dieta dos marinheiros era muito diferente dessa que foi apresentada. Macdonald (2006) observa que o principal problema da alimentação era logístico, dada a necessidade de fornecer suprimentos a uma quantidade grande de homens que não pisariam em terra por um longo período de tempo e que não contavam com um sistema de refrigeração e armazenamento eficiente para preservar os alimentos. A resposta estava em suprimentos que permitiam ser conservados sem perder sua usabilidade, normalmente passando pelo processo

de salga, decapagem ou secagem. Desta maneira, tradicionalmente a base da alimentação era feita de carne salgada, ervilha seca e biscoito duro.

Samuel Pepys em 31 de dezembro de 1677 (apud, MACDONALD, 2006, p. 9, tradução nossa) “elaborou um contrato de abastecimento que estabelecia a ração para cada homem em uma libra de biscoito e um galão de cerveja a cada dia, com uma ração semanal de quatro quilos de carne bovina ou quatro quilos de boi e duas de bacon ou porco com dois litros de ervilha.”. O alimento mais comum para os marinheiros eram os biscoitos ou pães, apesar de poder variar em formato em suma eram a mesma coisa, mas podem ser encontrados pelos dois nomes e podiam ser feitos de farinha de diferentes qualidades (MACDONALD, 2006). Era um alimento amado e odiado pelos marinheiros, enquanto tivessem pão e água poderiam continuar navegando.

Infelizmente essa fartura não refletia a realidade desses homens que trabalhavam no mar, que mesmo tomando medidas para reduzir o gasto de suprimentos, comendo peixes e tartarugas ao longo das viagens (ROGERS, 1712), sofriam com a falta de abastecimento que podia ser percebida em algumas canções "Eles se comportaram tão insolentes, eles de nossos marinheiros fizeram escravos, e trabalharam arduamente o dia todo como podiam. Com favas mofadas para comer, ou então um pequeno prato de peixe fedorento” (Naval Songs and Ballads, 1907, p. 172, tradução nossa) e em relatos, como apresentado por Woodes Rogers “Fomos forçados a permitir apenas 1 libra e meia de galinha, e 1 Pequeno Pedaco de Carne para 5 em uma Confusão, com 2 Litros de Água por Homem por 24 Horas, para Beber” (1712, p. 357, tradução nossa). São vários os registros de falta de comida e água o que gerava grandes descontentamentos que por vezes acabavam em motins, podendo levar alguns destes marinheiros a prática extremas.

Os oficiais sempre tinham preferência pela comida, e quando a comida começava a ficar escassa, os marinheiros em motim, planejavam aprisionar os oficiais, quando não tivessem mais nada, comeriam eles, começando pelo capitão e seguindo pelo ordem hierárquica (G. E. MANWARING, 1928, p. 44, 82, 83, 126, 208. 228, 238, apud GUIN, 1967, p. 115, tradução nossa).

O ato de beber era uma das atividades centrais da vida dos marinheiros. O álcool seja cerveja, vinho ou licor, estava diretamente ligado ao controle da tripulação e as relações sociais. Em um mundo limitado, os marinheiros não encontravam muitas atividades fora do serviço, desta maneira, a bebida servia para fortalecer as relações sociais dos marinheiros “era a semente que mantinha os corpos e alma dos marinheiros unidas” (SLUSH, apud, ROBINSON, p. 107, apud, REDIKER, 1989, p. 191), em um trabalho coletivo essa conexão é importante e até por isso não era friamente controlado pela marinha. Além de unir os marinheiros, servia como

forma de resolver as disputas da tripulação, reduzindo o estresse, e os fardos da vida marinha. Em datas festivas, como no natal, era dado uma quantidade extra de álcool para os marinheiros, não exatamente como uma compensação, mas para ajudar eles a esquecerem as péssimas condições que se encontravam (GUIN, 1967). Assim também servia para controlar as relações sociais, lembrando o valor do álcool para os marinheiros, que presavam por licor de boa qualidade, que além de permitir uma fuga da realidade, eram uma fonte de nutrientes.

Não apenas o ato de beber era comum, mas beber em excesso Woodes Rogers (1712) aponta que descobriram o contrabando de bens a bordo do navio ao conversarem com homens bêbados, em um outro momento, relata uma receita de remédio usada para controlar a ressaca causada pelo álcool. Pela consciência de como a embriaguez fazia parte da vida dos marinheiros é que ela aparece no artigo 3 do código de conduta da tripulação de Woodes Rogers (1712, p. 30), onde penaliza os marinheiros que estiverem embriagados em serviço, com a perda de sua parte nos saques realizados. Por fim, para mostrar o quão frequente ela era, a embriaguez não se restringia aos marinheiros, sendo possível destacar o caso do capitão Thomas Smith, que foi “dispensado do comando e multado em seis meses de pagamento em 1703 por corrupção, embriaguez e outros crimes” (Naval Songs and Ballads, 1907, p. LXVIII, tradução nossa).

1.4 Entretenimento

Apesar de muito do entretenimento e da vida social dos marinheiros estar ligada ao consumo de álcool, estes homens desempenhavam outras atividades, que fortaleciam seus vínculos e distraíam suas mentes. O batismo do marinheiro é um exemplo disso, assim como a dança, música e por vezes interpretações teatrais e sátiras.

O batismo do marinheiro era uma forma de perpetuar a cultura marítima, diretamente ligada ao ciclo da vida do trabalhador do mar (REDIKER, 1989). Era importante para a identidade coletiva e individual do marinheiro, a cultura marítima não se restringia ao trabalho, fazia parte de um todo em meio as diversas atividades desempenhadas pelos trabalhadores. A perspectiva de uma identidade própria era muito importante e até mesmo por isso que se desenvolve um ritual de passagem, para diferenciar os recém chegados daqueles que já passaram pelas mais diversas situações, os unindo ainda mais, pois o ritual de batismo passava a tomar um lugar importante no processo de aceitação de novos membros. Ele acontecia quando cruzavam a parte sul do mundo, onde todos os novatos e mais tarde tripulantes eram requeridos a passar pelo processo de iniciação (Ibidem, 1989). Para estes novatos só restavam duas

escolhas: ser mergulhado no oceano ou pagar um tributo. Francis Rogers descreve como o evento ocorria:

Cinco de nossos homens, não querendo pagar uma garrafa de conhaque e uma libra de açúcar, foram abaixados conforme o costume, sendo a primeira vez que passaram [o equador]. A maneira de se esquivar é esta; há um bloco preso ao braço do pátio principal, através do qual é enrolada uma corda comprida, uma das extremidades da qual desce, no tombadilho, a outra até a água, em cuja extremidade é amarrada uma vara de cerca de trinta centímetros e meio. travessas meio longas, nas quais a pessoa se senta, transversalmente, segurando firme com as mãos a corda que sobe com um nó corrediço em volta dela; quando está pronto, ele é hospedado perto do braço do pátio, pelas pessoas no tombadilho, e imediatamente é deixado correr. Seu próprio peso daquela altura o mergulha na água tão baixo quanto a quilha do navio; então eles o correm de novo o mais rápido que podem e então o servem três vezes, então ele está livre e pode beber com os outros que pagaram (p. 152, apud REDIKER, 1989, p. 187, tradução nossa)

O batismo também é citado por Exquemelin “Aqui, não vou deixar de mencionar a cerimônia que neste passagem, e alguns outros lugares, é usado pelos marinheiros, e por eles chamado de 'Batismo” (EXQUEMELIN, 1684, p. 10, tradução nossa). Mostrando a importância do evento que mesmo fora do contexto da narrativa não deixa de ser mencionado. O batismo permitia aos marinheiros a participação em uma série de atividades da comunidade – cantar, dançar, contar histórias e beber (REDIKER, 1989).

A música era uma das principais representações culturais dos marinheiros, ela estava presente em diferentes momentos, são vários os registros de canções, que falam dos mais diversos momentos da vida dos marinheiros, mas como mencionado anteriormente o uso desse tipo de fonte se faz complicado por se tratar de uma história oral, há uma grande dificuldade em averiguar e datar os fatos. De qualquer maneira não podem ser deixadas de lado “Além disso, as baladas descrevem com singular vivacidade e realismo certos aspectos da vida no mar, e fornecer a cor e vida que está faltando em registros formais de administração e cartas oficiais” (Naval Songs and Ballads, tradução nossa, 1907, p. vii) e mais a frente completa “Uma das características da literatura de baladas do último quartel do século XVII é o grande aumento no número de baladas que descrevem vidas, aventuras, amores, casamentos, encontros e despedidas de marinheiros.” (Ibidem, p. lix). Já a presença dos músicos pode ser destaca com maior facilidade, Woodes Rogers (1712) menciona um momento em que na tentativa de igualar as festividades dos habitantes locais, manda um de seus músicos a terra como um representante de sua cultura.

Dada a importância da música entre os marinheiros, é possível presumir que a dança também ocupa lugar significativo na vida destes, como John Baltharpe apresenta:

Às vezes, para afastar as preocupações; no castelo de proa dançamos o feno; às vezes não dance nada, apenas pule nisso, pois a boa dança passa pela multidão; mas na

minha palavra, eu vi marinheiros, dançarem mais ágil do que qualquer Taylors. (BALTHARPE, p. 22, apud REDIKER, 1989, p. 190, tradução nossa).

Woodes Rogers por sua vez menciona a forma festiva como receberam alguns oficiais e homens do governador a bordo do navio:

Teve um entretenimento a bordo hoje, onde tivemos a maioria de nossos oficiais e 4 cavalheiros espanhóis do governador. Dei-lhes as boas-vindas que o tempo e lugar permitiam, divertindo-os com música e com nossos marinheiros dançando até a noite, quando nos separamos já muito amigos. (ROGERS, 1712, p. 363, tradução nossa).

Rediker aponta que para além do ato de contar histórias destacado por Jeremy Roch “Assim, depois que os perigos passaram, agora são e salvo a história para nossos amigos que frequentemente contamos, e eles, para nos recompensar por nossa história, se esforçam para nos afogar em um copo de cerveja” (p. 105, apud, REDIKER, tradução nossa, 1989, p. 190), alguns marinheiros ainda cultivavam o hábito de ler⁴, porém sofriam com a maresia que destruía a maioria dos livros. Os jogos também ocupavam lugar na vida dos marinheiros e oficiais, estes últimos, segundo Ward (1795) ao invés de gastarem com prostitutas, fazem do carteadado seu entretenimento.

1.5 Doenças e relação com a morte

O ofício do marinheiro era uma atividade de alto risco, aqueles que acabavam por se dedicar ao trabalho em sua maioria sabiam das dificuldades que enfrentariam, a vida era dura e propícia aos mais diversos desastres. Um dos maiores problemas os quais tinham de enfrentar diariamente, estava relacionado ao adoecimento da tripulação. O navio proporcionava as condições necessárias para o desenvolvimento e propagação das mais diversas doenças. Dada as dificuldades em tratá-las quando se está isolado da sociedade, a constante falta de suprimentos básicos e os combates aos quais se envolviam, os marinheiros não tinham uma perspectiva de vida muito longa fazendo da morte parte do seu dia a dia.

A doença que era mais frequente entre os marinheiros no século XVII e início do XVIII era o escorbuto, ocasionado pela falta de vitamina C, como apresentado anteriormente a alimentação do marinheiro carecia de alimentos frescos, frutas e verduras o que facilitava o surgimento de doenças que se aproveitam da desnutrição. Guin (1967), traz uma descrição detalhada de como a doença era identificada pelos marinheiros, através de alguns sintomas,

⁴ Para saber mais acerca do letramento dos marinheiros e piratas, visitar a obra de FOX, Edward. 'Piratical Schemes and Contracts': Piratical Articles and their Society, 1660-1730.

como o cansaço, perda de apetite, presença de hematomas e sangramento nas gengivas. Apesar disso, os marinheiros não possuíam conhecimento científico para determinar as causas da doença e daí surgiam diferentes suposições e os mais diversos tratamentos em sua maioria ineficientes.

O escorbuto não era apenas letal, era cruel, as descrições de como a doença agia no corpo são no mínimo asquerosas, Bown traz uma memória de um cirurgião do século XVI em uma viagem Inglesa onde descreve como a doença o afetou:

Apodreceu todas as minhas gengivas, o que deu um sangue preto e pútrido. Minhas coxas e pernas estavam pretas e gangrenadas, e eu era forçado a usar minha faca todos os dias para cortar a carne a fim de liberar esse sangue preto e fétido. Também usei minha faca em minhas gengivas, que estavam lívidas e crescendo sobre meus dentes ... Quando cortei essa carne morta e fiz correr muito sangue preto, lavei a boca e os dentes com a urina, esfregando-os com muita força ... E o infeliz é que não conseguia comer, desejando mais engolir do que mastigar ... Muitos dos nossos morriam disso todos os dias e víamos cadáveres constantemente atirados ao mar, três ou quatro de cada vez. A maior parte deles morreram sem ajuda, morrendo atrás de alguma caixa ou peito, seus olhos e as solas dos pés roídos pelos ratos. (2003, p. 46, tradução nossa)

Desde o momento em que foi primeiramente registrada no século XV, ela passou a ser temida e reconhecida como uma doença que fazia parte da vida dos marinheiros em longas viagens. Se tornando uma preocupação para qualquer marinheiro, segundo Bown o “Escorbuto foi responsável por mais mortes no mar do que qualquer tempestade, naufrágios, combates e todas as outras doenças combinadas.” (2003, p. 8, tradução nossa) e mais a frente complementa dizendo que não era incomum um navio de guerra sair com 700 marinheiros e voltar poucos meses depois com cerca de 300, miseráveis e doentios. O escorbuto não era a única doença que fazia parte da vida destes homens, apesar de ser a mais letal, eles ainda tinham de lidar com disenteria, insolação entre outras doenças que não eram identificadas, mesmo com a realização de autópsia, onde um médico abria o corpo e examinava o intestino na tentativa de aprender o que ele podia enquanto estava com o corpo (GUIN, 1967).

A consciência dos desafios e das poucas chances de sobrevivem por muito tempo com o trabalho no mar era algo que podia ser percebido logo no momento em que se alistavam para servir, como é destacado por Rediker (1989) ao citar um verso popular, onde mostra que independente do capitão ao qual o marinheiro se unia no começo da viagem, ele por momento algum acreditava que teria outro. Além disso, a escolha da rede a qual iriam dormir também pode ser interpretada como um indício do quão conscientes eram dos perigos do mar, sabendo que seriam queimados com ela quando morressem, tratavam de escolher uma bela rede como leito, como mostra a preocupação de Jack Cremer na escolha da sua “uma boa rede, ou caixão, você pode chamar assim, porque [no mar] eles sempre enterram seus mortos em suas redes” (DAMPIER. *New Voyage*, p. 496-7, apud REDIKER, 1989, p. 194, tradução nossa).

Ainda sobre o assunto, Rediker (1989) aponta um caso onde o capitão Rice Harris após bater em um marinheiro já sem vida, ordena que ele seja colocado em uma rede em um barco salva-vidas, mandado para longe do navio e jogado no mar. Essa situação vai contra muitas das crenças e ideais dos marinheiros que preferem ser enterrados, alguns ainda sob uma cerimônia cristã. Apesar de ser um desejo básico, além de normalmente ser o último, vai na contra mão da realidade dos marinheiros que tendem a não ver terra por longos períodos mesmo com um número crescente de fatalidades. Os marinheiros não gostavam de carregar os corpos por muito tempo, pois não tinham como os manter conservados e o mau cheiro fazia do ambiente ainda mais insuportável. Desta maneira, Rediker aponta algumas situações onde os marinheiros tiveram de amarrar os corpos a canhões para que fossem arremessados ao mar e afundassem, ainda assim traz outro exemplo onde os corpos acabam por serem devorados por tubarões que passam a rodear o navio na espera da próxima refeição.

Os rituais de morte, seguiam uma linha simples, arremessando os homens ao mar quando não podiam estar em terra, içavam a vela a meio mastro, faziam uma rajada de tiros e algumas poucas preces, como pode ser observado na cerimônia descrita por Rogers:

Por volta das doze lemos as Orações pelos Mortos e jogamos meu querido irmão ao mar, com um de nossos marinheiros, outro perigosamente doente. Nós içamos nossas Cores, mas a meio mastro: começamos primeiro, e o resto o seguiu, disparando cada vez mais uma bala de armas pequenas. Todos os nossos oficiais expressaram uma grande preocupação pela perda de meu irmão, ele sendo um jovem muito ativo e esperançoso, com um pouco mais de vinte anos de idade. (ROGERS, 1712, p. 160, tradução nossa)

Apesar de terem um mesmo molde, as cerimônias podiam se realizar de forma mais grandiosa de acordo com a classe e status. Além da mudarem as cores da vela a meio mastro, armas de maior calibre e em maior quantidade eram disparadas, até mesmo os canhões podiam solenizar a ocasião. Para além de tudo isso, tinha uma preocupação maior na busca por um local adequado para realizar o enterro, que como mencionado anteriormente, era um desejo que tendia a não ser atendido (REDIKER, 1989).

O fato é que os marinheiros sabiam dos riscos aos quais estavam se submetendo, o que gerava certa aflição em relação ao destino que teriam seus familiares e dependentes, motivo do qual muitos dos homens se negavam ao serviço. Para aqueles que aceitavam o desafio, quando mortos podiam contar apenas com o apoio dos companheiros, um caso que exemplifica isso é citado por Rediker (1989) que descreve um ritual de morte que se passa vários dias após a morte do marinheiro. Neste ritual, os bens do homem morto são leiloados entre a tripulação, com o fim de arrecadar fundos para enviar a viúva e filho que agora se encontravam desamparados. Este exemplo mostra uma relação entre os marinheiros que vai além do trabalho, sugere uma

valorização da vida e irmandade, onde o destino de um poderia muito bem ser o destino de todos já que neste “mundo de madeira” a vida tende a caminhar em um mesmo ritmo. A preocupação dos marinheiros com os entes queridos que ficavam em terra é percebida pela marinha e pelo governo que em certo momento passa a criar medidas de auxílio aos dependentes a fim de aumentar o recrutamento, como pode ser percebido no artigo XXI, proposto pelo reverendo John Swanne (1709), que propõe uma facilitação no estabelecimento de qualquer comércio em qualquer cidade ou município corporativo para as viúvas dos marinheiros que morrerem em serviço de Sua Majestade (*The Manning of the Royal Navy: Selected Public Pamphlets, 1693-1873.*, 1974, p. 63, tradução nossa).

1.6 Religiosidade

Estar em alto mar significava um afastamento dos marinheiros não só da sociedade em terra, mas também de suas convenções, da vida e valores pregados pela religião cristã, caracterizadas por moldar os espíritos e a organização dos corpos. Para além deste distanciamento físico das instituições, o navio era propriamente um ambiente de trabalho e como já mencionado, atrelava a vida de todos a bordo, proporcionando uma relação contínua de companheirismo e ajuda mútua entre os marinheiros, sem deixar espaço para as meditações e súplicas normalmente “exigidas” pelas instituições religiosas. Dadas as condições as quais eram submetidos pelo trabalho, o multiculturalismo proporcionado pelo contato com diferentes povos e culturas, e ainda a origem normalmente plebeia dos marinheiros, fez com que eles fossem um dos povos mais irreligiosos do início da idade moderna (REDIKER, 1989).

Rediker trabalha a ideia de que a cultura marítima é moldada pelo confronto do homem com a natureza. Esse contato é extremamente violento em diferentes aspectos e a relação com as instituições religiosas não sai ileso, o espaço que Deus ocupa passa a ser questionado e o número de praticantes diminui entre os marinheiros “não há muitos que estão bem fundamentados nos princípios de sua religião” (MANDEVILLE, Bernard. *An Inquiry into the causes of the Frequent Executions at Tyburn*, 1964, p. 48- 49, apud REDIKER, 1989, p. 170, tradução nossa). E como é abordado ao longo do capítulo, o navio era um espaço pluricultural, sendo assim, era um lugar onde diversas crenças se faziam presentes, apesar de não ser o local ideal para as instituições religiosas, era possível encontrar representantes que vão do “católico ao protestante, da igreja da Inglaterra a Presbiteriana e Quaker. Quase todas as denominações foram representadas. Marinheiros africanos, asiáticos e nativos americanos estendem a gama

de crenças religiosas.”(REDIKER, 1989, p. 173, tradução nossa), além das crenças não formais que são difíceis de serem delimitadas.

Apesar de todas as condições as quais estavam submetidos, não se tem um anulamento total da prática e presença religiosa. Para estimular ainda mais a religiosidade, Carlos II estabelece alguns artigos que deveriam ser seguidos dentro dos navios de Sua Majestade dentre os quais estão “A adoração pública de Deus”:

1. Que todos os comandantes, capitães e outros oficiais no mar devem fazer com que a adoração pública de Deus Todo-Poderoso de acordo com a Liturgia da Igreja da Inglaterra estabelecida por lei seja solenemente ordenada e reverentemente realizada em seus respectivos navios e que orações e as pregações pelos respectivos Capelães nas Ordens sagradas dos respectivos Navios sejam realizadas com diligência e que o Dia do Senhor seja observado de acordo com a lei. (Charles II, 1661: An Act for the Establishing Articles and Orders for the regulateing and better Government of His Majesties Navies Ships of Warr & Forces by Sea. | British History Online”, [s.d.] tradução nossa)

E outro que remete aos palavrões e embriaguez que vão contra os ensinamentos da igreja:

2. Cada pessoa e pessoas em suas Majestades pega usando juramentos ilegais e imprudentes Maldições Execrações, Embriaguez, Impurezas, ou outras ações escandalosas em derrogação da honra de Deus e corrupção de boas maneiras devem ser punidos com prisão multa ou de outra forma como o Tribunal Marcial julgar apto (ibid, 1819, 311-314, tradução nossa)

Tais artigos mostram que a marinha não desempenhou papel passivo frente aos maus hábitos dos marinheiros e a falta de dedicação nos assuntos relacionados a igreja, pois fizeram da adoração uma obrigação para aqueles que iam ao mar sob a bandeira da marinha mercante e Real correspondentes a Carlos II. Com essa medida a presença de capelães passou a ser ainda mais frequente a fim de demonstrar algum controle e realizar os ritos religiosos. Entre as funções destes capelães dentro do navio estavam a realização de bençãos e missas, trabalho junto aos médicos no tratamento de doenças e realização de cerimônias de morte, além de poder atuar como um intermediador visando estabelecer boas relações e tratados.

O padre a bordo, foi zeloso ao concluir o tratado com os indianos a nosso favor, foi a terra essa manhã e retornou a bordo a tarde, enquanto em terra ele escreveu uma carta ao padre do lugar em nosso favor, recomendando a realização de trocas e expressando a civilidade que demonstramos a ele e aos outros espanhóis prisioneiros, além de suas expectativas [...]. (ROGERS, 1712, p. 251, tradução nossa)

Como é trabalho no subcapítulo anterior, é preciso ressaltar a consciência dos capelães quanto ao espaço que a religiosidade ocupa na vida dos marinheiros que pode ser percebida em *The Wooden World Ward* onde ao se referir ao papel dos capelães menciona “eles raramente molestam uma pobre alma moribunda com suas visitas, por que eles sabiamente consideram

que o marinheiro é um homem sem cerimônia” (EDWARD WARD, 1795, p. 30, tradução nossa), mesmo assim, os cristãos eram bastante frequentes, fazendo com que a presença da Bíblia fosse percebida com facilidade nos registros da época, e apesar de todo o afastamento os marinheiros preferiam ser enterrados com um mínimo de cerimônia normalmente ministrada nos moldes da igreja da Inglaterra, a serem deixados sem nenhum tipo de comoção.

Rediker aponta que “A irreligião tornou-se uma base para a comunidade, uma espécie de triunfo sobre uma situação natural ameaçadora” (1989, p.179, tradução nossa) trazendo uma percepção muito importante sobre as orações. A vida dos marinheiros está diretamente ligada ao seu ofício, a falta de espaço para os ritos religiosos fortalece as ações dos marinheiros, já que este seria seu último recurso de desespero. Desta maneira, ele então aponta que em momentos de crise, as orações só apareciam quando todos os esforços cabíveis aos marinheiros consequentemente aos humanos, já haviam se esgotado, onde nada mais poderia ser feito, trazendo um peso muito grande as orações, estas então não “deveriam” ser proferidas até este momento chegar e quando acontecia era percebido até mesmo pelos padres, o ar sinistro que pairava sobre todos (REDIKER, 1989). Como pode ser percebido em um verso de *Naval Warfare* de 1692, “Os espíritos dos franceses começaram a desmaiar; Para que eles rezassem para cada santo papista; Para ajudá-los em um momento de tristeza; No entanto, eles foram queimados e espancados sem parar” (Naval Songs and Ballads, 1907, p. 115, tradução nossa), mostrando que a prece só era realizada realmente em um último momento de desespero.

A vida dos marinheiros estava condicionada a ação do homem junto as forças da natureza e a potência desse último fator é fundamental na instituição de um mundo menos religioso, os marinheiros pregavam por outros valores não tão trabalhados dentro das igrejas e muito fortalecidos na vida no mar, como a ajuda ao próximo, solidariedade e um senso de sobrevivência.

2. CAPÍTULO II. UNIVERSO DA PIRATARIA

As atividades piratas do ocidente realizadas no final do século XVII e início do século XVIII tinham como principal alvo as rotas comerciais desenvolvidas e disputadas pelas grandes potências da época, que estavam localizadas principalmente no atlântico e movimentavam um rico mercado de ouro, prata, peixe, peles, escravos e açúcar.

A pirataria no atlântico era motivada por dois fatores principais, o primeiro deles era econômico, como já mencionado, se desenvolveu um forte mercado na região devido ao estabelecimento das colônias europeias, que necessitavam de frequente abastecimento de produtos manufaturados e escravos para que elas se mantivessem desenvolvendo. É importante destacar que a Companhia Real Africana que era principal exportadora de mão de obra escrava começa a perder o monopólio do tráfico a partir de 1698, dessa forma se abria a exploração para outras forças independentes, que começam a atuar na área e aumentar a presença de diferentes navios negreiros no atlântico. Fazendo com que a região movimentasse grandes volumes de riquezas que acabaram virando alvo daqueles que estavam dispostos a irem à pirataria ou já estavam no empreendimento.

O segundo fator pode ser explicado através das medidas adotadas pelos impérios para garantirem os seus interesses. Tendo em vista as políticas de exclusividade que não permitiam a presença de forças externas nos domínios das potências europeias, houve um aumento muito grande na repressão das forças estrangeiras. Então além do tom protecionista França, Inglaterra e Países Baixos utilizavam da força para atormentar Portugal e Espanha no novo mundo e capturar parte de suas riquezas. A operação acontecia principalmente através da ilha da Jamaica no Caribe. Para tanto faziam uso de *privateers*, corsários e mais especificamente os bucaneiros, estes últimos que foram desenvolvidos na região, apesar de não terem grande presença no século XVIII.

Esses dois fatores são de suma importância no desenvolvimento da pirataria no atlântico não só durante a colonização na América, mas também no período que conhecemos como a “era de ouro da pirataria” (1690-1730). Porém, estes não eram os únicos fatores que possibilitavam o desenvolvimento dessa atividade. Para que os piratas tivessem sucesso em alguma determinada região era preciso que eles conhecessem os ventos o mar, bancos de areia, litorais, rotas marítimas e padrões de envio. Além de lugares para se esconderem próximos as rotas de trocas e uma comunidade de pessoas que os dessem suporte (REDIKER, 2004). Todas essas condições eram encontradas nas índias ocidentais, motivo pelo qual foi palco de tantos ataques piratas.

2.1 Recrutamento

Havia duas formas principais de se tornar um pirata, a primeira delas era através de um motim, quando uma tripulação infeliz com o serviço e os abusos, se virava contra o capitão e sua ordem e tomavam controle do navio “declarando guerra contra o mundo todo”. Ela era a mais incomum, porém foi através deste tipo de rebelião que surgiram alguns notáveis capitães, como Henry Avery que era o segundo imediato na tripulação do capitão Gibson a bordo do Duke. Avery incitou um motim em 1694, fomentando os desejos da tripulação e a insatisfação dos mesmo com a situação em que se encontravam.

De um desses navios, que considero ser chamado de duque, capitão Gibson Comandante, Avery foi o primeiro imediato, e sendo um companheiro de mais astúcia do que coragem, ele se insinuou na boa vontade de vários dos mais ousados companheiros a bordo dos outros navios, bem como aquele que ele estava a bordo por ter soado suas inclinações antes de se abrir, e encontrá-los maduros para seu projeto, ele, finalmente, propôs-lhes fugir com o navio, dizendo-lhes o que grande riqueza seria obtida nas costas da Índia: mal foi dito e acordado, eles resolveram executar seu complô às dez horas da noite seguinte. (JOHNSON, 1724, p. 47, tradução nossa)

Dada a sua experiência em navegação e o papel de liderança que adotou durante o motim, ele foi reconhecido como capitão pela tripulação que formou. Além dele alguns outros homens chegaram a pirataria da mesma forma, tais quais Howell Davis (1718), George Lowther (1721), Philip Roche (1721), John Phillips (1723), John Gow (1725) e William Fly (1726), como é apresentado por Rediker (2004).

A segunda forma mais comum de se entrar na pirataria acontecia quando uma tripulação pirata abordava outro navio, normalmente mercante, e questionava quem desejava se juntar a eles. Os piratas procuram por voluntários ao serviço, salvo raras exceções que serão mencionadas. Essa preferência parte da consciência do estilo de vida que estão construindo, onde priorizam o comprometimento, companheirismo e liberdade em um trabalho que não pode ser desenvolvido sozinho e que necessitam da confiança nos outros membros da tripulação para que tenham sucesso naquilo que estão se propondo. A ideia de ter voluntários ao serviço ia na contramão das propostas feitas pela marinha que na tentativa de recrutar homens ao serviço agiam de forma extremamente violenta e os coloca em um regime de trabalho forçado, tais condições faziam com que a adesão a pirataria fosse ainda maior, pois diferente da forma como entraram na marinha agora tinham o poder de escolha “[...] O governador Spotswood, da Virgínia, temia a mesma coisa: o número de piratas estava crescendo, embora ‘eles não forcem nenhum homem a servi-los’ (apud, REDIKER, 2004, p. 47, tradução nossa).

As condições de vida e trabalho que a marinha fornecia eram alguns dos grandes fatores da adesão dos marinheiros a pirataria. Como apresentado no capítulo anterior, além de viverem em condições miseráveis, com pouca comida, alto índice de doenças e mortes, abusos constantes dos oficiais e capitães e quando recebiam salários eram em valores irrisórios e não tinham perspectiva de crescimento ou melhora. Todos esses fatores influenciavam na tomada de decisão dos marinheiros, que quando não tomavam o controle do navio em motim, aguardavam pela abordagem dos piratas para que pudessem se juntar a eles. Óbvio que esse comportamento não cabia a todos os marinheiros, mas o número de adesão a pirataria só aumentava com o passar dos anos, principalmente na sua chamada era de ouro 1690-1730.

Rediker aponta um comportamento curioso destes marinheiros, por mais profundo que fosse o desejo de se juntarem aos piratas, por vezes adotavam semblante diferente durante a abordagem dos mesmos, a fim de terem o argumento de que foram forçados ao trabalho no caso de uma captura pela Marinha Real. Porém, tal apelo de pouco servia, principalmente quando tinham seus nomes assinados nos artigos da tripulação.

Apesar da propensão dos piratas em fazer de seus companheiros apenas aqueles que se voluntariassem, tendo em vista a grande oferta de mão de obra, em sua maioria estes homens que resolviam se juntar aos piratas eram marinheiros comuns, sem grandes conhecimentos e habilidades específicas, que era a grande carência mesmo para a marinha. Ao encontrarem esses sujeitos, quando não se dispunham voluntariamente a se juntarem aos piratas, estes poderiam força-los a assinarem os seus artigos, como é apresentado no julgamento da tripulação de Bartholomew Roberts após a sua morte e a captura de seus membros. É importante destacar que a maioria dos homens apontados no julgamento tinham como principal artifício de defesa o fato de terem sido obrigados ao serviço, além disso apresentavam algumas situações as quais foram submetidos, como o aprisionamento dentro da tripulação por muito tempo, onde sofriam castigos físicos e ameaças de morte. Outro ponto em comum se deve ao fato de terem habilidades específicas, entre eles estavam: músicos, cirurgiões, intendentess, entre outros oficiais.

O Prisioneiro, em sua própria defesa, diz que, quando teve o infortúnio de cair nas mãos dos Piratas, era Imediato do Samuel, de Londres. Capitão Cary. E quando ele se escondeu, para evitar o desígnio de levá-lo embora, eles o encontraram, e espancaram e jogaram-no ao mar, Sete dias depois, por sua objeção e se recusando a assinar seus artigos, ele foi cortado e abusado novamente. (JOHNSON, 1724, p. 303, tradução nossa)

Na tentativa de identificar de onde vinham estes homens antes de se empenharem no trabalho marítimo, Rediker (2004) faz uma análise com base nos registros de 348 piratas capturados entre 1716 e 1726. Apontando que a principal dificuldade se devia ao fato de não

conseguir identificar a relação que estes homens tinham com os locais aos quais eram atribuídos, não havia como saber, se estavam falando do local de nascimento, onde cresceram, último porto em que estiveram ou local de saque feito. As possibilidades são inúmeras.

A conclusão que chegou é que a maioria destes homens descendiam de britânicos⁵, que viviam na Inglaterra, Irlanda, Escócia e Gales. Cerca de 47,4% estavam de alguma maneira conectados com a Inglaterra, 9,8% com a Irlanda, 6,3% com a Escócia e 4% com Gales. Aponta ainda que um quarto dos piratas estavam associados a América, seja as Índias Ocidentais ou a América do Norte. O fato é que os piratas eram em sua grande maioria ex-marinheiros de alto mar (REDIKER, 2004) e como apresentado no capítulo anterior, eles eram uma representação viva das conexões entre os continentes, vinham de todas as partes do mundo.

Não posso deixar de lado as mulheres quando falo de quem ia a pirataria. De fato, essa era uma atividade dominada pelos homens, tanto que a presença de mulheres a bordo do navio era considerado uma infração prescrita nos artigos de várias tripulações, como a de Howell Davis “É regra entre os piratas não permitir que mulheres embarquem em seus navios, quando no porto [...]” (FOX, 2013, p. 313, tradução nossa) ou ainda no sexto artigo da tripulação de Bartholomew Roberts “Nenhum menino ou mulher pode ser permitido entre eles. Se algum homem fosse encontrado seduzindo alguém do último sexo e a carregasse para o mar, disfarçado, ele morreria;” (JOHNSON, 1724, p. 231, tradução nossa). Mas isso não anula a participação delas nesse ambiente, colocando de lado o papel de subserviência elas não só eram presentes nas atividades em terra como também tiveram destaque nas tripulações em alto mar, prova disso são Anne Bonny e Mary Read as duas capitãs piratas mais notórias que se tem registro e que aparecem a primeira vez em *A General History of the Pyrates* do capitão Charles Johnson (1724).

Para além da localização geográfica, de onde vinham estes homens, é preciso destacar algumas outras características que tinham em comum. Quando no recrutamento, os piratas procuravam por homens jovens que de preferência não tivessem raízes em terra, como esposa e filhos, a fim de evitar a deserção e o uso de tal artifício por outros piratas que poderiam tirar vantagem dos companheiros. Para os piratas pouco importava o histórico de quem se juntava a eles, se eram procurados da justiça, ladrões, assassinos, escravos, negros, se fugiam de conflitos em terra, dívidas entre outras coisas. Eles eram os indivíduos rejeitados por todas as nações. Suas motivações podiam variar bastante, mas o que tinham em comum era o apreço pelo dinheiro e o desejo de mudarem a própria realidade.

⁵ Importante salientar que eles provavelmente não se identificavam desta forma.

2.2 Estrutura de comando

A forma como o trabalho era desenvolvido dentro do navio pirata não difere muito dos outros navios. Isso se deve ao fato de que a dinâmica de funcionamento, as técnicas aplicadas e a mão de obra exigida eram às mesmas, afinal não foi a máquina em questão que mudou, mas sim o objetivo da campanha. O tipo e tamanho da tripulação estavam atrelados à duas condições principais a primeira se deve ao tamanho do navio, quanto maior sua estrutura, maior a cadeia de comando necessárias para colocar ele em curso, e a segunda diz respeito ao objetivo da campanha se seria um navio de pesca, mercante ou de batalha como normalmente era o caso dos piratas. Fato importante é a preferência desses homens na escolha da embarcação, pois ao contrário do imaginário popular, eles priorizavam o uso de embarcações de pequeno porte, pois eram mais rápidas e ágeis tanto na hora do saque quando no momento de fuga.

A principal mudança na relação de trabalho dos piratas pode ser notada em seu papel ativo na escolha de seus líderes, dos oficiais ao capitão, depois de rebelados tinham o controle sob os mesmos. A ideia por trás da democracia pirata é a descentralização do poder do capitão, muitos dos piratas vinham de uma dura realidade onde na marinha a posição de capitão representava a opressão e violência. A forma como encontraram para suprimir o poder de uma única personalidade e consequentemente impedir esses abusos, foi dividindo as funções e ressignificando os cargos.

O capitão não tinha mais o poder de controlar todas as atividades dentro do navio, poder esse normalmente usados para atacar os membros da tripulação. Para ocupar esse cargo dentro do navio pirata era necessário mostrar ferocidade e eficiência em batalha, já que essa seria sua principal ocupação. O capitão agora era “apenas” o oficial militar, seu poder era absoluto somente quando estavam em perseguição, batalha ou fuga, por acreditarem que isso iria aumentar as chances de sucesso. Fora destes cenários ele não tinha poderes diferentes dos piratas comuns. Como compensação pelo serviço o capitão tinha direito a uma cabine mesmo assim ela era frequentemente ocupada pelos outros membros da tripulação, tinha direito também a uma parcela dos saques que é prevista no décimo artigo apresentado por Bartholomew Roberts, mas que também podia ser notada em outras tripulações com algumas variações “O capitão e o intendente receberão duas partes de um prêmio: o mestre, o contramestre e o artilheiro, uma parte e meia, e os outros oficiais uma e um quarto.” (JOHNSON, 1724, p. 232, tradução nossa).

O navio pirata diferente de outras embarcações não costumava contar com um primeiro imediato, desta maneira o segundo homem no comando do navio era o intendente⁶. Ele podia representar o capitão quando esse não pudesse desempenhar a função. A sua principal atividade dentro do navio era o controle da tripulação, a ele cabia o julgamento para crimes menores e punição dos membros que não obedecessem a seu comando. A exceção ficava as contravenções previstas nos artigos, para estas normalmente um júri era invocado a fim de explicar o ocorrido e apontar um veredito. Além disso o intendente era um representante direto da tripulação, escolhido por ela, a ele ainda era atribuída a função de controle dos insumos e a distribuição destes, além da divisão dos saques, mostrando como era importante ter a confiança da tripulação para os homens que desejassem ocupar tal cargo.

Em suma, este oficial é responsável por tudo, é o primeiro a bordo de qualquer Prêmio, separando para Uso da Empresa, o que lhe agrada, e devolvendo o que julgar conveniente para os Proprietários, exceto Ouro e Prata, que votaram não ser devolvível (JOHNSON, 1724, p. 233, tradução nossa)

Outro cargo importante entre os piratas é o do contramestre, apesar de se fazer pouco frequente principalmente em navios pequenos. Era o responsável pela manutenção dos botes a madeira e o cordame do navio, fazendo dele indispensável para uma navegação segura. Além deste oficial, outros homens com habilidades específicas eram muito requisitados pelos piratas. Como os carpinteiros, canhoneiros, músicos e cirurgiões, essas habilidades eram muito valorizadas entre qualquer tripulação, seja de piratas ou não, a demanda era grande, o que fazia com que estes sujeitos pudessem ser obrigados ao trabalho, como apresentado anteriormente.

Apesar dos cargos de capitão e intendente representarem grande autoridade, não eram eles que governavam o navio, o destino da companhia era decidido por um conselho. Era através dele que os membros poderiam ser eleitos ou depostos dos cargos. Ele era formado por todo a tripulação a bordo do navio, sem exceções, como é atestado no primeiro artigo da tripulação de Bartholomew Roberts que além de apresentar algumas outras informações relevantes, cita um momento de crise ao qual o conselho era invocado, onde poderiam votar por um maior controle da distribuição de alimentos quando este estivesse em escassez. Mas não eram apenas em crise que as reuniões aconteciam, Rediker (2004) aponta que elas eram frequentes e afirma que as decisões tomadas pelo conselho eram sagradas, e nem mesmo o capitão mais ousado se atrevia a desafiar o poder contido nela.

Todo homem tem direito ao voto nas questões do momento; tem igual título às provisões frescas, ou licores fortes, a qualquer momento apreendido, e pode usá-los à

⁶ Optei por atribuir o termo “intendente” ao invés de “contramestre” para referenciar o “quartermaster”, devido as confusões que podem ocorrer durante a tradução já que “boatswain” também conta com a mesma tradução.

vontade, a menos que a escassez torne necessário, para o bem de todos, votar uma contenção. (JOHNSON, 1724, p. 230, tradução nossa)

Este artigo apresenta outra informação relevante acerca da distribuição dos insumos, que irão ser trabalhados mais à frente. Porém, cabe o comentário a respeito da igualdade entre os membros, onde não fazem distinção acerca dos cargos ocupados, o pirata comum tinha o mesmo direito que o capitão.

Ainda sobre a forma como os cargos eram entendidos pelas tripulações piratas, tendo como base o cargo do capitão na tripulação de Bartholomew Roberts, além dos poucos privilégios, a exigência destes homens que agora podiam escolher seus líderes, era que eles “apenas permitiam que ele fosse capitão, na condição, que ele pode ser o capitão sobre eles” (JOHNSON, 1724, p. 234, tradução nossa). Reforçando a ideia de que da mesma forma como foi eleito ao cargo, também poderia ser deposto. Os motivos que levariam a isso, podem ser os mais variados, covardia, crueldade ou ainda por “se recusarem a saquear um navio inglês” (BOYER. Political State, 28:153, apud REDIKER, 2004, p. 65, tradução nossa). O fato é que para se manter na posição de capitão este teria de estar alinhado com os desejos da tripulação, e que dependendo da forma como era visto por ela poderia não só ter seu cargo em risco com sua própria vida, já que não estavam mais suscetíveis a abusos e falhas dos mesmos.

2.3 Alimentação

Os problemas relacionados as questões logísticas e de armazenamento continuam. Eles não conseguem manter os alimentos frescos por muito tempo e a base da alimentação acaba por ser a mesma, pois era a única que suportava as condições as quais era exposta, mesmo que perdendo as qualidades nutritivas ainda podia ser usada para saciar a fome dos marinheiros e piratas. Mas, as similaridades param por aí, como já foi discutido, as relações de poder dentro do navio passam por grandes transformações, e isso se reflete em todas os espaços e instâncias onde certos poderes eram absolutos.

Diferente do que é apresentado dentro dos navios mercantes e da Marinha Real, onde o capitão e oficiais dispunham de grandes privilégios, refletidos principalmente nas questões de bem estar, com quartos privativos, alimentos exóticos e em abundância, enquanto os marinheiros comuns quando tinham alimento eram o mais básico possível e apenas em quantidade suficiente para se manterem. Dentro do navio pirata a uma total equidade de valores e cargos quando postos lado a lado nas questões do dia a dia. Nenhum membro tinha direito a mais comida do que outro nem mesmo o capitão como é percebido no primeiro artigo da

tripulação de Bartholomew Roberts mencionado anteriormente. Apesar de não ter encontrado artigos similares em outras tripulações, dada a natureza do empreendimento e das perspectivas que os piratas tinham sobre o que desejavam e do que estavam se libertando, este tipo de código encontrado na base da sociedade pirata, os artigos, me faz acreditar que tal perspectiva não se restringia apenas a uma única tripulação. Neste artigo também percebe-se que não havia um controle rígido dos alimentos, enquanto estivessem em abundância poderiam ser usufruídos por todos os membros, as restrições só começavam a acontecer caso percebessem um cenário onde haveria escassez de alimentos, então o intendente assumia o controle da distribuição, para o bem comum enquanto procuravam por recursos.

Por mais que a base da alimentação pudesse ser a mesma, em certos momentos os piratas dispunham de alimentos que antes só eram servidos aos oficiais da marinha, como pode ser percebido na receita a seguir:

Carne de qualquer tipo - incluindo tartaruga, pato ou pombo - era assada, cortada em pedaços e marinada em vinho com especiarias. Carne salgada importada, arenque e anchovas também foram adicionados. Quando prontas para servir, as carnes defumadas e salgadas eram combinadas com ovos cozidos e quaisquer vegetais frescos ou em conserva disponíveis, incluindo palmito, repolho, manga, ônios e azeitonas. O resultado era misturado com azeite, vinagre, alho, sal, pimenta, grão de mostarda e outros temperos. (ROGOZINSKI, Jan. apud KUHN, 2010, p. 54, tradução nossa)

Nessa receita é possível perceber a grande presença de carnes e especiarias, produtos que se faziam presente na mesa apenas das classes mais nobres, mostrando que por mais que tais insumos pudessem não ser provenientes de um saque, ainda assim havia uma preocupação com os alimentos que seriam distribuídos a tripulação na hora de reabastecerem. Dado os problemas já apresentados, é possível confirmar que esse não era o tipo de alimentação mais frequentes entre os piratas. Mas, o fato de terem acesso a tal tipo de alimentos mesmo que não fosse frequente já mostra uma diferença gritante de sua realidade anterior. Tal diferença pode ser percebida também na forma como se portavam à mesa no relato de Edward Lucie-Smith “Eles comem à mesa, mais como um canil de cães do que como homens, arrebatando e pegando as refeições uns dos outros ... parecia uma de suas principais diversões e, eles diziam, parecia marcial” (apud KUHN, 2010, p. 54, tradução nossa), mostrando que o momento que se reuniam para comer poderia se transformar em diversão quando acompanhados principalmente de boa comida.

A bebida alcoólica tinha um papel social na vida dos homens que se empenhavam a trabalhar no mar, da mesma forma que era presente entre os marinheiros, também era entre os piratas. Em suma, era ainda mais valorizada entre estes últimos, tão comum no dia-a-dia que fora necessário estabelecer artigos que prevenissem os homens de ficarem o tempo todo sob o

efeito do álcool. Como pode ser percebido no nono artigo da tripulação de Edward Low que declara “Aquele que for culpado de embriaguez no momento do combate deverá sofrer a punição que o capitão e a maioria da companhia julgarem adequada.” (Boston News-Letter, 1723, apud FOX, 2013, p. 322, tradução nossa), no quinto artigo da tripulação de John Gow “Que todo Homem mantenha sua Vigília Dia e Noite, e justamente na Hora das Oito deixe de Jogar e Beber, cada um se dirige às suas respectivas Estações.” (DEFOE, apud FOX, 2013, p. 326, tradução nossa) e no quarto artigo da tripulação de Bartholomew Roberts “As luzes e as velas deviam ser apagadas às oito horas da noite: se algum dos tripulantes, depois dessa hora, ainda permanecesse inclinado a beber, o fizesse no convés aberto” (JOHNSON, 1724, p. 231, tradução nossa). A presença destes artigos mostra a preocupação em manter um certo nível de ordem entre os homens devido a sua forte relação com a bebida assim como os manter aptos quando fossem necessários, principalmente em combate.

Mesmo que tivessem momentos de ostentação onde não se fazia restrição do quanto e o que poderiam comer e beber. Por vezes os piratas se encontravam em situações desesperadoras, a escassez de alimento poderia acometer qualquer tripulação que passasse tempo demais longe da costa ou sem fazer saques. Como é o caso da tripulação de Roberts que após se afastarem do porto e perderem o vento para voltar a rota, se encontram em situação desesperadora onde tinham apenas um pouco de água para sustentar 124 homens.

um único bocado de água por 24 horas, muitos deles beberam sua urina, ou água do mar, que, em vez de acalmá-los, deu-lhes uma sede inextinguível, que os matou: outros sofreram e perderam um pouco mais de tempo em fluxos e apirexias para que caíssem afastado diariamente. Aqueles que suportaram melhor a Miséria, foram os que quase morreram de fome, abstendo-se de todos os tipos de comida, a menos que um ou dois bocados de pão o dia inteiro, de modo que aqueles que sobreviveram eram tão fracos quanto era possível para os homens estar e estar vivo. (JOHNSON, 1724, p. 241-242, tradução nossa)

Tal relato nos leva a concluir que certos aspectos na vida no mar que não mudam, independentemente de onde estes homens se encontravam, todos estavam sujeitos as forças da natureza que podia levar a ausência de suprimentos, fome e sede. Mesmo entre aqueles que optaram pela pirataria muitas vezes na expectativa de nunca mais passarem por tais situações.

2.4 Entretenimento

Grande parte do entretenimento que os piratas dispunham estava atrelado ao consumo de álcool, eles não precisavam de incentivos para beber, qualquer acontecimento era motivo para tal. Desta maneira, assim como entre os marinheiros, a bebida ocupa um lugar central, ainda mais agora que as restrições para o seu consumo eram muito menores. Logo, não era

incomum encontrar os homens bêbados em plena luz do dia. Fora o consumo de álcool, os piratas dispunham de música, normalmente produzida por músicos que foram forçados a se juntar a tripulação. Além disso, gostavam de jogos e faziam sátiras sobre diversos assuntos.

A presença de músicos entre os piratas não era incomum, eles são citados algumas vezes entre eles. Entre a tripulação de Bartholomew Roberts eles aparecem em um julgamento, onde alegam terem vindo de navios mercantes e quando atacados pelos piratas foram forçados a ficarem a bordo, mencionando ainda a forma como eram tratados pelos piratas alegando que “Constantemente tinham seus violinos e suas cabeças quebradas apenas por se desculparem por estarem cansados, quando qualquer um deles exigia que eles tocassem uma música.” (JOHNSON, 1724, p. 296, tradução nossa). Os músicos são lembrados no código de conduta de Bartholomew Roberts no décimo primeiro artigo onde diz “Os músicos devem descansar no sábado, mas os outros seis dias e noites, sem nenhum favorecimento especial.” (Ibidem., p. 232, tradução nossa). Não há registros de que essa regra era respeitada, mas os abusos certamente aconteciam.

Estes homens tinham apreço pelos jogos, tanto que fora necessário criar artigos para um maior controle do mesmo, a regra em questão visava a ordem e tinha como objetivo principal evitar disputas entre os membros da tripulação. O terceiro artigo de Bartholomew Roberts diz o seguinte “nenhuma pessoa é permitida a jogar cartas ou dados por dinheiro” (Ibidem., p. 231, tradução nossa), artigo similar se repete na tripulação de Thomas Anstis “Se qualquer pessoa for encontrada para jogo a bordo do corsário do valor de uma prata Real sofrerá a Lei de Moisés” (FOX, 2013, p. 320, tradução nossa).

Para além destes jogos comuns, é possível perceber através de um relato da tripulação do Capitão Spriggs, a maneira sádica com que se divertiam com a tripulação de um navio português que havia sido capturada por eles por não se contentarem apenas com a carga saqueada, eles disseram que fariam um jogo com os homens.

ordenaram a eles um Suor, mais para a Diversão Bruta, do que para os pobres Homens de Saúde; cuja operação é realizada segundo esta forma, eles colocam Velas acesas circularmente ao redor do mastro principal, entre os deques, dentro dos quais os Pacientes, um de cada vez, entram; sem as Velas, os Piratas se postam, tantos quantos podem ficar, formando outro Círculo e armados com Canivetes, Dobras, Garfos, Bússolas etc. e enquanto ele dá voltas e voltas, a música tocando ao mesmo tempo, eles o picam com aqueles instrumentos; isso geralmente dura 10 ou 12 minutos, que é o tempo que o homem miserável pode se sustentar. Quando o suor acabou, deram aos portugueses seu Barco com uma pequena Quantidade de Provisões e atearam fogo em seu Navio. (JOHNSON, 1724, p. 412, tradução nossa)

Tal relato mostra que a diversão poderia acontecer de diversas formas, inclusive com o sofrimento das suas vítimas, apesar de esse não ser o comportamento mais comum entre os

piratas. Além disso percebesse a presença de um músico que permanece tocando durante todo o evento.

Roberts menciona uma ocasião em especial, quando ficaram parados por cerca de nove meses em uma ilha supostamente inabitada localizada ao sudeste de Cuba, cuja qual ele não sabia o nome. Nessa ocasião os homens passam o seu tempo com danças e outras diversões agradáveis e em certo momento entre a diversão, simulam um tribunal de Judicatura, onde julgam uns aos outros por pirataria. Eles nomeavam o tribunal os criminosos e também o conselho para pleitear “o juiz se levanta em uma arvore e tem um pano sujo pendurado sobre seus ombros” além disso, sua vestimenta era composta de uma batida⁷ na cabeça e um grande par de óculos pendurado no nariz. Os criminosos são então trazidos e um dos piratas que tinha sido escolhido como procurador-geral dá início ao pleito. A principal acusação do procurador-geral, era que o sujeito não só tinha cometido pirataria, como feito um crime ainda mais grave, o de “beber pouca cerveja” atentando ao fato de que nunca houve um companheiro sóbrio. Ele então termina a sua primeira acusação atentando ao fato de que ele não consegue discursar muito bem, pois o seu rum acabou e não teria como um homem falar da boa lei sem beber. Então, apela para que o pirata seja enforcado. O julgamento então prossegue.

Juiz: Me responda Sirrah – como você será julgado?

Pris: Por D - e meu país.

Juiz: O diabo vai - Pois então, Senhores do Júri, acho que não temos nada a fazer a não ser prosseguir para o Julgamento.

Pro. Geral: Certo, meu senhor: pois se o Companheiro for obrigado a falar, ele pode se inocentar e isso é uma afronta ao Tribunal.

Pris: Por favor, meu senhor, espero que vossa senhoria considere –

Juiz: Considerar! – Com ousa falar em considerar? – Sirrah, Sirrah, eu nunca considerei em toda a minha vida – Seria uma traição considerar isso.

(JOHNSON, 1724, p. 336-337, tradução nossa)

Ao final do julgamento o juiz dá o veredito onde atenta para três motivos de o considerar culpado o primeiro deles é porque “não é adequado que eu deva sentar-me aqui como Juiz, e nenhum Corpo ser enforcado.”, em segundo “você deve ser enforcado, porque você tem um olhar maldito de enforcamento” e por último “porque eu estou com fome” (Ibidem., p. 338, tradução nossa).

2.5 Relação com a morte

⁷ Um boné de malha felpudo que era usado pelos marinheiros.

As dificuldades da sobrevivência no mar não divergem muito entre aqueles que trabalham na legalidade ou na ilegalidade como é caso dos piratas. Ambos enfrentam problemas similares, a desnutrição em alguns momentos, o adoecimento em outros e as baixas em batalha. Como estas duas primeiras acontecem da mesma forma em ambas as realidades, sendo o adoecimento, o escorbuto, ainda a principal causa de morte, elas não serão aprofundadas. Apesar de estarem sujeitos as mesmas situações, eles estão em posições bem diferentes, principalmente quando em batalha onde na maioria das vezes a iniciativa partia dos piratas.

Apesar dos piratas terem acesso a um nível de alimentação diferente e muito mais abundante quando comparados aos marinheiros, eles ainda sofriam com a fome em longas campanhas e o escorbuto, doença que matou muito mais do que qualquer batalha no período, a razão por trás disso se deve principalmente pela falta de alimentos frescos uma vez que não suportavam ser armazenados por muito tempo e perdiam suas propriedades nutritivas, criando o cenário ideal para a propagação da doença.

Além das doenças os piratas eram conscientes dos perigos de seu empreendimento que tinha uma relação muito próxima com a morte, pois ao se colocarem em uma posição de ilegalidade sabiam que seriam perseguidos de todas as maneiras pelas forças imperiais. Eles tinham consciência de que em algum momento entrariam em batalha e quando não eram os atacantes, cabia a eles se defenderem da melhor forma possível, pois sabiam que se não morressem em combate, caso capturados, as chances de sair com vida do julgamento era muito pequena. Como pode ser percebido em um julgamento narrado por Charles Johnson sobre a tripulação do capitão John Rackman, onde menciona em particular o apelo que nove homens tinham por suas vidas, o principal argumento de sua defesa era que tinham se reunido com a tripulação pirata apenas 24 horas antes de serem capturados e que não tinham intenção alguma de participarem dela, que haviam subido a bordo do navio para beber e que depois foram obrigados a ficar com eles pois não estavam mais na costa e que se renderam ao capitão Barnet assim que foram abordados por ele, sem mostrar resistência. Foram considerados culpados e sentenciados a morte (1724). A intenção não é a de inocentar esses homens, mas mostrar que só o fato de estarem junto de tais sujeitos já era um atentado a própria vida.

A consciência da posição em que estavam se colocando pode ser percebida nos artigos das tripulações, onde são citados em diferentes momentos as indenizações as quais teriam acesso de acordo com a gravidade das suas perdas, sejam membros do corpo, olhos ou mesmo a vida. Tais artigos são presentes em diversas companhias, como a do capitão William Kidd que garante a compensação em diferentes níveis descritos em três artigos distintos,

mencionando inclusive uma indenização que deveria ser paga ao procurador do pirata para que o mesmo distribuísse o dinheiro a sua família ou amigos em caso de morte

Que se algum homem perder a vida no tempo do combate ou por acidente no navio, ou no serviço da empresa, sua parte será paga a seu procurador para uso de sua família ou amigo. E, se não, compre vinte libras do estoque. (FOX, 2013, p. 311, tradução nossa)

Artigos similares também são presentes nas tripulações de Thomas Anstis, George Lowther, Edward Low e John Philips (FOX, 2013). Esses artigos mostram o nível de preocupação que os piratas tinham com seu corpo e a própria vida, reconhecendo os perigos que poderiam ser acometidos a eles a qualquer momento, se fazendo necessário a instauração de artigos que lhes dessem segurança.

Entretanto, é possível fazer uma leitura diferente principalmente deste último artigo citado. Os piratas não tinham perspectiva de uma vida longa, como pode ser percebido através da declaração de Bartholomew Roberts que ao discursar sobre as vantagens de ser um pirata, alega que seu lema será “uma vida alegre e curta” (JOHNSON, 1724, p. 273, tradução nossa). O entendimento de que poderiam não viver por muito tempo em função dos perigos de seu empreendimento, era de conhecimento comum. Mas, isso não fazia com que eles ficassem desinibidos, prova disso é o fato de por vezes se negarem a assinarem os artigos. Desta maneira, não deixariam registros de sua intenção e teriam maiores chances de serem inocentados caso fossem capturados. Além disso, o apelo a própria vida feito pelos membros da tripulação de Bartholomew Roberts, que já foi apresentado anteriormente, reforça essa ideia de que zelavam pela sua vida. Porém, também pode-se colocar lado a lado as questões já apontadas de sua consciência e mesmo atos suicidas como quando Roberts é morto e o medo da tripulação do *Swallow* que os abordava, era que em retaliação os próprios piratas se explodissem quando esses marinheiros chegassem a bordo, fazendo com que eles mantivessem certa distância. Apesar de tal evento não se concretizar, isso mostra a imagem e o temor que os piratas passavam, como seres que não temiam a Deus e muito menos a morte.

O motivo pelo qual tem-se tão poucos registros da vida dos homens pós pirataria é porque ela não era comum, sendo Henry Avery um dos poucos piratas que chegou a se aposentar com os saques feitos. Na maioria das vezes a vida desses homens era interrompida antes que pudessem envelhecer ou sair do empreendimento.

2.6 Religiosidade

A relação que os piratas tem com a religião é no mínimo ambígua, na mesma medida que mostram diferenças nos mais diversos aspectos, eles também não divergem completamente dos valores propostos principalmente pelo cristianismo, religião a qual a maioria dos piratas do ocidente teve contato. O motivo por trás disso se deve principalmente as suas raízes, como já mencionado eram em sua maioria ex-marinheiros com origens britânicas, onde o principal fim de sua educação principalmente pelas instituições da igreja era para que pudessem fazer a leitura da Bíblia, como pode ser confirmado por Edward Fox que ao estudar o tema do letramento dos piratas afirma o seguinte “Embora os livros sugiram que os piratas não apenas exercitam suas habilidades de leitura, às vezes até mesmo as usando para se envolver com a religião como seus instrutores de infância pretendiam” (FOX, 2013, p. 97, tradução nossa). Trazendo outra perspectiva para a presença da bíblia que além do exercício da leitura, proporcionava um contato com a religião da forma como foram primeiramente educados.

A Bíblia é notada em diferentes momentos da vida dos piratas. Para aqueles que acabavam de chegar no navio, ela era usada como um instrumento ao qual estes homens deveriam fazer um juramento de lealdade e assinar os artigos da tripulação, como é apontado por Charles Johnson no capítulo destinado a Bartholomew Roberts “eles estavam juntos no Teste de todos os recém chegados, que foram iniciados por um Juramento feito em uma Bíblia, reservado apenas para esse propósito, e foram assinados na presença do venerável Sr. Roberts” (1724, p. 233, tradução nossa). Ela pode ser notada na criação de uma nova companhia como a de George Lowther, onde escrevem, assinam e juram os seus artigos sob a bíblia (Ibidem., p. 351) e na de John Phillips onde acontece a mesma sequência de eventos (Ibidem., p. 397). Estes momentos mostram que esses piratas não abandaram totalmente as suas crenças e estilo de vida que tinham quando estavam em terra, pois o instrumento que utilizavam para atestar o seu comprometimento com o empreendimento - por mais contraditório que possa parecer - ainda era feito através da vinculação a sua fé, muito provavelmente por acreditaram na sacralidade da Bíblia e por entenderem a importância de tal ato para eles, desta forma seria mais difícil para estes homens romperem seus votos.

Ainda é possível perceber a ligação que eles tinham com o mundo fora do navio e as suas crenças, através das declarações de morte de John Rose Ancher e William White no dia da sua execução em Boston em 1724 pelos crimes de pirataria, onde o primeiro diz “Lamento profundamente minhas profanações do dia do Senhor e minha desobediência a meus pais. E minha maldição e juramento, e minha blasfêmia contra o nome do Deus glorioso.”(JOHNSON, 1724, p. 408, tradução nossa) e William White declara “E agora, com tristeza, colho os frutos da minha desobediência aos meus pais, que usaram seus esforços para ter-me instruído na minha

Bíblia e meu catecismo” (Ibidem., p. 409, tradução nossa). Reforçando a educação que tiveram de seus pais que os instruíam aos ensinamentos da Bíblia e o seu arrependimento dos atos que cometeram não apenas contra os homens, mas contra Deus.

Da mesma maneira que alguns capitães se negavam a atacar navios ingleses, outros faziam alvo apenas de navios mouros, deixando clara a distinção de acordo com as designações religiosas. Como é o caso do capitão John Halsey que se recusou a atacar um navio holandês que cruzava seu caminho e anunciou sua “determinação repentina de atacar apenas os navios mouros no futuro” (GOSSE, 2006, p. 151, tradução nossa). A sua postura não era bem aceita por todos e foi o motivo pelo qual a tripulação se amotinou, prendeu o Halsey e começou a atacar o navio holandês. Tal evento deixa claro que por maior que fosse a sua identificação com o cristianismo seus interesses particulares não deveriam estar à frente dos interesses da tripulação, como reforça Frank Sherry “De fato, piratas eram mais leais um ao outro do que eram ao seu país de origem, sua religião ou sua até mesmo sua raça” (SHERRY, 2008, p. 91, tradução nossa).

Apesar de podermos notar a presença de livros sagrados como a Bíblia, os juramentos proferidos sob ela, a distinção feita por alguns piratas a respeito de quem atacar com base na identificação religiosa e o reforço das preces a Deus principalmente em momentos decisivos, a imagem que se tem dos piratas é a de que não eram homens tementes a Deus. Essa percepção se deve a postura radical adotada por eles onde declaram “guerra contra todo o mundo” e obviamente aos seus atos cruéis que não podem ser deixados de lado. Alguns piratas de fato se identificam com símbolos anticristãos principalmente ao desejarem ir ao inferno, como pode ser percebido em um diálogo entre o capitão William Snelgrave e um pirata, onde ele questiona Snelgrave se ele estava “com medo de ir para o Diabo por um grande tiro?” Pois “Por sua vez ele esperava que fosse enviado para o inferno um desses dias por uma bola de canhão”(SNELGRAVE, 1754, p. 210, tradução nossa). Essas declarações reforçam a imagem que eles passavam para aqueles que eram tementes a Deus, os enxergando como “Demônios incarnados”. Rediker aponta que:

O bandido marítimo abraça Lúcifer, o mais rebelde dos anjos. Barba Negra, por exemplo, cultivou conscientemente uma imagem de si mesmo como Satanás, experimentando seus longos cabelos negros e barba em tranças e brilhos embutidos ao redor de seu rosto para criar um brilho assustador e ardente ao capturar embarcações. (REDIKER, 2004, p. 153, tradução nossa)

Ao confirmarem que se identificam com esse tipo de postura onde a imagem criada sob eles é de uma criatura diabólica eles acabam por inverter “os valores do Cristianismo” (Ibidem., p. 152, tradução nossa). Essa perspectiva reforça como não estavam totalmente dissociados da

sociedade que vieram. Para além dessas duas narrativas, é importante reforçar que se tinham piratas de todos os lugares do mundo, e que cada um trazia um pouco da sua realidade e crenças para dentro do navio, criando um ambiente pluricultural.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Partindo do seu contexto histórico, essa pesquisa objetivou reconstituir aspectos dos trabalhadores do mar e entender alguns dos motivos que levavam diversos homens a optarem pela ilegalidade nas atividades marítimas, em um período que ela era punida com tamanha severidade. Para tanto os dois grupos estudados foram postos lado a lado, na tentativa de identificar as particularidades e dificuldades enfrentadas no seu dia a dia, observando não apenas os fatores que os diferenciava, mas também aqueles que lhes eram similares, muito devido as condições que a vida no mar proporcionava e não ao tipo de empreendimento escolhido.

Os marinheiros, chegavam ao trabalho no mar por diversas vias, a mais comum era através do recrutamento forçado, uma vez que as várias tentativas de incentivo ao serviço voluntário não deram resultado e se tinha grande necessidade desse tipo de mão de obra. Os sujeitos que se empenhavam nesse trabalho vinham de todos os cantos, mas havia um apreço pela mão de obra inglesa, que pode ser confirmado através das medidas tomadas pelo reino ao estabelecerem uma cota de estrangeiros e ingleses dentro dos navios que erguiam a sua bandeira.

Uma vez dentro do navio a vida deles era moldada para o trabalho através de um regime rígido onde as relações hierárquicas são dominantes. Os marinheiros compõem a base dessa nova sociedade, estando no ponto mais baixo sofrem diversos abusos e em sua maioria não tem perspectiva de ascenderem socialmente. A vida é dura e só contam com acesso ao mínimo de recursos, suficiente muitas vezes apenas para sobreviverem em miséria. Os poucos momentos de entretenimento são regados a álcool na tentativa de fugirem da realidade em que vivem, sendo um de seus únicos divertimentos uma espécie de batismo que serve tanto para entreter quanto para distinguir os marinheiros experientes dos recém chegados.

As condições de trabalho são péssimas, as doenças e a morte fazem parte do dia a dia de modo que não chegam a se surpreenderem quando alguém adocece e não sobrevive. Mas apesar de toda a severidade do ambiente, eles não abandonam completamente suas crenças, sendo a prática religiosa cristã incentivada pela igreja e pelo reino.

Grande parte do corpo pirata era composto por ex-marinheiros. A escolha feita por esses sujeitos se deve a uma série de fatores que normalmente partem do individual. Um dos motivos de escolherem se juntar a uma tripulação pirata ou fazerem da própria uma nova tripulação pirata, era o dinheiro. Quando eram confrontados pelo pensamento de que ao invés de

trabalharem para enriquecer os seus patrões, poderiam pegar todos os soldos para si mesmo, a escolha parecia óbvia.

Apesar disso, este trabalho mostrou que esse não era o único e por vezes nem mesmo o principal motivador, muitos escolhiam esse novo estilo de vida por estarem esgotados das péssimas condições que muitas vezes foram obrigados a aceitar. A realidade dos marinheiros que acabam por ir à pirataria não muda completamente a partir do momento que fazem essa escolha. Eles ainda estão sujeitos as dificuldades que acometem qualquer homem que resolva tirar do mar o seu sustento, principalmente nos assuntos relacionado a alimentação e as doenças, que muitas vezes fogia de seu controle. Mesmo que tais problemas aconteçam em menor medida na tripulação pirata uma vez que a alimentação era mais rica, abundante e saborosa o que dificultava, mas não anulava a propagação das doenças que era a principal causa de morte no mar.

Uma das grandes diferenças encontradas pelos ex-marinheiros se devia ao fato de terem voz ativa nas decisões tomadas pela tripulação. Eram confrontados por uma sociedade na qual as relações hierárquicas eram bem divididas, onde cada membro reconhecia o seu papel e sabia que poderia ter certa ascensão dependendo apenas de seus feitos e não de um patrocínio, riqueza ou status, valores estes empregados pelas sociedades fora de seu mundo. Eles sabiam quais eram os seus direitos e deveres que podiam ser encontrados nos artigos os quais assinavam espontaneamente, salvo exceções. Além disso, por terem consciência dos abusos sofridos pelos marinheiros, causados principalmente pelos oficiais superiores, eles ressignificavam completamente as relações dentro do navio, onde a chamada hierarquia passa a ser reconhecida muito mais como uma forma de dividir o trabalho do que apontar uma suposta superioridade. Nenhuma forma de abuso de poder é tolerada e quando identificam uma tentativa, prontamente eliminam a ameaça.

A ideia da sociedade pirata não era apenas o enriquecimento dos seus membros, mas uma mudança de vida que já começava no navio. O acesso aos alimentos e bebidas era praticamente irrestrito e apenas esse ponto já era um grande choque, pois vinham de uma realidade a qual quando tinham alimento eram extremamente pobres em todas as medidas. Quando a bordo do navio, os momentos de lazer continuavam sendo regados a álcool, músicas e jogos, por mais que em grande maioria das tripulações não fosse permitido apostarem. Além disso contavam com salários que normalmente não atrasavam e eram muito mais altos do que poderiam receber na marinha. Quando tinham participação especial nos saques, sendo os primeiros a abordarem o navio, ainda contavam com uma remuneração especial, as vezes

poderiam escolher por um par de armas novas, ou mesmo roupas que para eles era um sinal de ascensão.

Por fim, o objetivo deste trabalho não foi romantizar ou mesmo defender as atrocidades feitas por aqueles homens, mas fazer um contraponto das realidades e condicionantes que levavam à escolha desse tipo de vida. Para além da busca pela aventura, parece-me claro que a estrutura social e a política adotada pelo governo da Inglaterra foram causa de revolta e insatisfação entre os marinheiros, fazendo-os optar pela prática da pirataria. O recrutamento forçado foi um fator crucial. Por mais que as perspectivas de vida na pirataria não fossem longas, elas também não eram no trabalho marítimo legal, os quais ainda tinham como contraponto todos os motivos mencionados.

REFERÊNCIAS

BOWN, S. R. **Scurvy: How a Surgeon, a Mariner and a Gentleman Solved the Greatest Medical Mystery of the Age of Sail.** [s.l.] Summersdale, 2003.

Charles II, 1661: An Act for the Establishing Articles and Orders for the regulateing and better Government of His Majesties Navies Ships of Warr & Forces by Sea. | **British History Online.** Disponível em: <<https://www.british-history.ac.uk/statutes-realm/vol5/pp311-314>>. Acesso em: 3 fev. 2021.

EDWARD WARD. **The Wooden World Dissected: In the Character of a Ship of War.** [s.l.] J. Graham, 1795.

EXQUEMELIN, A. **The Buccaneers of America.** New York: E. P. Dutton & Co, 1684.

FOX, E. **“Piratical Schemes and Contracts”: Piratical Articles and their Society, 1660-1730.** [s.l.] Exeter, 2013.

GOSSE, P. **The Pirates’ Who’s Who.** New York: BURT FRANKLIN, 2006.

GUIN, C. A. L. **The American Neptune.** Sea Life in Seventeenth-Century England, v. 27, 1967.

JOHNSON, C. **A General History of the Pyrates.** 2. ed. London: T. Warner, 1724.

KONSTAM, A. **The history of pirates.** [s.l.] New York, NY : Lyons Press, 1999.

KUHN, G. **Life Under the Jolly Roger: Reflections on Golden Age Piracy.** Oakland, Calif: PM Press, 2010.

LANE, K. E. **Pillaging the empire: piracy in the Americas, 1500-1750.** Armonk, N.Y: M.E. Sharpe, 1998.

LEESON, P. T. **The invisible hook: the hidden economics of pirates.** Princeton, N.J: Princeton University Press, 2009.

LINDSAY, W. S. **Manning the Royal Navy & Mercantile Marine.** London: PEWTRESS & CO, 1877.

LINEBAUGH, P.; REDIKER, M. **Hidra de Muitas Cabeças.** Tradução: Berilo VARGAS. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

LISBOA, R. A. P. **Royal Navy: evolução e superioridade do poder naval britânico na era dos navios a vela.** p. 13, [s.d.].

MACDONALD, J. (JANET W.). **Feeding Nelson’s navy : the true story of food at sea in the Georgian Era.** [s.l.] London : Chatham, 2006.

Naval Songs and Ballads. [s.l.] Navy Records Society, 1907. v. 33

REDIKER, M. **Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750.** Illustrated Edição ed. Cambridge: Cambridge University Press, 1989.

REDIKER, M. **Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age.** 1ª Edição ed. Boston: Beacon Press, 2004.

SHERRY, F. **Raiders and Rebels: A History of the Golden Age of Piracy.** Illustrated edition ed. [s.l.] Harper Perennial, 2008.

SNELGRAVE, W. **A new account of Guine And the Slave-Trade.** London: J. Wren, 1754.

The Manning of the Royal Navy: Selected Public Pamphlets, 1693-1873. London: Navy Records Society, 1974.

URING, N. **The voyages and travels of Captain Nathaniel Uring.** [s.l.] London [etc.] Cassell and company ltd, 1928.

William III, 1695-6: An Act for the Increase and Encouragement of Seamen. [Chapter XXI. Rot. Parl. 7&8 Gul.III.p.5.nu.7.] |. Disponível em: <<https://www.british-history.ac.uk/statutes-realm/vol7/pp98-102>>. Acesso em: 17 nov. 2020.

WILLIAMS, E. **Capitalismo e escravidão.** [s.l.] Americana, 1975. v. I

ROGERS, W. **A Cruising Voyage Round the World.** London: 1712.