

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA  
DO RIO DE JANEIRO



**Marcos Daniel Broz dos Santos**

A Hidarquia dos Marinheiros – O Universo dos Trabalhadores do  
mar nos diários de Alexander Olivier Exquemelin

Trabalho de Monografia de Final de Curso

Orientador: Felipe Azevedo e Souza

## **Agradecimentos**

Gostaria de agradecer a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro por ter me recebido durante a graduação do curso de História e ter aberto várias oportunidades para mim, apresentando um mundo novo no qual nunca imaginaria que eu fosse encontrar ou fazer parte.

Eu gostaria de agradecer ao meu orientador Felipe Azevedo e Souza por ter aceitado o desafio do meu trabalho, me dando um norte para seguir com minha pesquisa através do seu conhecimento na área e ajudado com minhas dificuldades de visão de certas coisas. Também gostaria de agradecer especialmente ao professor Diego Galeano, por ter me situado de início nas aulas de Contemporânea I em 2019, que eu não estava sozinho em relação a essa jornada temática das Grandes Navegações, me inspirando para adentrar a área.

A meus amigos de caminhada que eu considero muito, Mariany, Lara, Luis Eduardo e Rosa, dentre outros que eu fiz nesse percurso, que me deram um grande suporte e ajuda quando eu mais precisei em diversos momentos dessa graduação, tais quais por conta dos textos densos de história e suas inúmeras interpretações ou em momentos de descontração únicos que marcaram vários períodos.

Aos meus familiares que me apoiaram em todo esse percurso longínquo, repleto de experiências boas e ruins e de momentos felizes e tristes. Agradeço a meus pais, Manoel Cícero e Andrea Hugolino por me derem força e estarem ao meu lado. Juntamente deles, meu irmão João Rafael, que me apoiou em todo nesse processo. Por fim, agradeço a Deus por ter permitido que tudo isso fosse possível.

## Resumo

Alexander Olivier Exquemelin foi um dos poucos piratas que catalogou, redigiu e relatou toda sua experiência de vida no Caribe no século XVII, em um diário e publicou anos depois quando voltou para a Europa. O mundo do proletariado marítimo é explorado em diversos momentos na sua obra, tendo em vista os de opressão e liberdade, tendo em vista uma vivência ordenada colonial no qual lhes eram impostas leis, códigos de conduta e disciplina severa para que a ordem fosse mantida adentro dos navios. Enquanto de um lado a Inglaterra, França e Holanda conseguem suas recém-adquiridas terras no Novo Mundo, é buscado de maneira possível criar um controle efetivo de seus territórios contra o Império espanhol, a maior potência desta época. De outro, temos uma resistência de marinheiros multiétnicos que busca fugir do sistema de Plantation nos navios, através de fugas, revoltas e motins, hasteando a bandeira negra e declarando guerra ao mundo. Com as Índias Ocidentais se tornando cenário de guerra de diversas lutas religiosas e ao mesmo tempo local de acumulação de capital, escravizados, serventes, piratas e marinheiros buscam sobreviver esse cenário de grandes mudanças na medida do possível.

**Palavras- Chave: Exquemelin ; Resistência ; Navios ; Pirataria ; Caribe**

## Sumário

1. Introdução _____	5
2. O Escritor Pirata _____	16
3. O Sistema Ultramarino _____	22
4. O Comportamento Marítimo _____	32
5. Conclusão _____	39
6. Referências Bibliográficas _____	41

## Introdução

Estando agora em liberdade, embora como Adão quando ele foi criado, isto é, nu e indigente de todas as necessidades humanas, sem saber como viver, determinei entrar na ordem dos piratas dos ladrões no mar.<sup>1</sup>

Essas foram as palavras de Alexander Olivier Exquemelin, quando alcançou a liberdade após ser vendido duas vezes como servente na ilha de Tortuga, resultado de sua companhia fazer péssimos negócios com piratas.

A ventura de Exquemelin foi vivida em meados do século XVII, é uma trajetória em meio a de milhares de homens enredados nos projetos coloniais europeus no Novo Mundo, Muitos foram sequestrados e deportados, vivendo em posição de dura serventia. Eles eram o proletariado Atlântico, atraídos ao tanto para atuar como mão-de-obra nas colônias, quanto para limpar as vilas e cidades europeias de todo tipo de pessoa indesejada.

Alguns eram servos sob contratos (indentured servants), assim chamados porque, antes de partirem de sua terra natal, tinham assinado um contrato, reconhecido pela lei, obrigando-os a prestar serviço, por um tempo estipulado, em troca da passagem. (...) Outros eram sentenciados, enviados por medida deliberada do Governo metropolitano para servir durante um tempo especificado.<sup>2</sup>

Tudo isso, enquanto a “nova vida” proposta significava para algumas pessoas um ideal positivo, para outros, totalmente negativo, com populações locais ameríndias sendo dizimadas e subjugadas, como também com a escravização de vários grupos africanos que viriam encher o espaço do trabalho das ilhas caribenhas do outro lado do oceano. Esse será o tema tratado nas páginas desta monografia: o mundo pirata em meio a um Caribe em disputa colonial. Nas últimas décadas o tema deixou de ser compreendido unicamente sob a chave romantizada de uma pirataria aventureira, estudos de História Social como *A Hidra de Muitas Cabeças* e *O*

---

<sup>1</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853. pag. 26

<sup>2</sup> WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: America. 1975. Pag. 14



O navio pirata era diversificado – multinacional, multicultural e multirracial. O governador Nicholas Lawes, da Jamaica, expressou o pensamento de oficiais da Marinha Real em toda parte ao chamar os piratas de "banditti de todas as nações".<sup>3</sup>

A pirataria real expande a visão étnica dos homens do mar, estes que, possuíam diversas nacionalidades e deixavam o navio colorido, diferente do que é projetado nas grandes mídias, onde o foco do elenco é exclusivamente branco. Isso geralmente se dá porque os piratas são colocados total na margem das disputas coloniais, não dando uma voz ativa aos povos indígenas que muitas vezes entravam nos navios para retaliar os Espanhóis. Tendo isso em mente, havia a bordo dos navios uma presença exclusivamente indígena<sup>4</sup>, esta que, muitas vezes se mostrava imprescindível nas grandes incursões, onde costumeiramente levavam a vitória quando eles adentravam a América Central, pois conheciam os caminhos dos rios, do mar e também das matas melhor como ninguém, além de poder ser uma ponte linguística para outras populações e também uma figura "amenizadora" no meio de outros povos quando um possível encontro acontecia em meio a uma trilha ou no oceano. Nas próprias viagens de Exquemelin, é recontado alguns povos que possuíam amizade com os piratas, vivendo em bases coletivas em harmonia, tendo relações sociais, como também a entrada de chefes guerreiros para frota e ainda ocupando o posto de capitão de navio.

Da mesma maneira, a presença africana dentro dos navios era muito comum, devido a fuga do sistema de plantation e pela liberdade encontrada nos ossos cruzados, através da entrada na Ordem Pirata, já que não tinham o costume de discriminar e valorizavam marinheiros habilidosos. Vale ressaltar também a participação negra em várias expedições com os bucaneiros por conta do naufrágio de um navio tumbeiro que estava navegando na Costa Rica, onde a bordo dele havia militares africanos da mesma etnia, que depois de se libertarem das mãos dos povos indígenas que haviam por lá, fundaram o Reino Miskito Zambo<sup>5</sup>. Os chamados Zambos participavam de várias incursões pelo mar do Caribe, em alianças com os ingleses, franceses e holandeses, quando também não os faziam sozinhos pilhando os espanhóis.

---

<sup>3</sup> LINEBAUGH, Peter. REDIKER, Marcus. *A Hidra de Muitas Cabeças. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras. 2008. Pag. 177

<sup>4</sup> BIALUSCHEWSKI, Arne. *Juan Gallardo: A Native American Buccaneer*. Duke University Press: Hispanic American Historical Review. 2020

<sup>5</sup> THORTON, K, John. *The Zambos and the Transformation of the Miskitu Kingdom, 1636-1740*. Hispanic American Historical Review. 2017.

Ainda que os flibusteiros possuíssem um código de camaradagem e igualdade, havia uma complexidade em seu estilo de vida no que diz respeito ao aprisionamento e servidão. A presença indígena nos navios nem sempre era voluntária, tendo o sequestro de homens, mulheres e crianças (sobretudo Mayas) algo comum, não só pegando-os para incursões, mas também os levando para suas bases, onde faziam os mais diversos trabalhos.

Os Bucaneiros empregavam os indígenas como trabalhadores forçados em diferentes capacidades, com turnos notáveis ao longo do tempo. Parece que entre o final de 1640 e cerca de 1665 a base de ataque de Tortuga serviu como destino principal para os cativos maias. (...) Finalmente, a partir do final da década de 1670, bandas desonestas capturaram e escravizaram um número limitado de indígenas para realizar tarefas em suas embarcações que eles mesmos não queriam realizar.<sup>6</sup>

Apesar da existência do cativo, os flibusteiros viram que os nativos poderiam ser muito mais valiosos como aliados do que como escravos. Foi possivelmente após o encontro com o marinheiro habilidoso Juan Gallardo<sup>7</sup>, em uma grande incursão feita por François Lolonois, que as alianças entre piratas e nativos se tornaram mais comuns. Na Ordem Pirata, os ameríndios trocavam saberes com os piratas e aprendiam sobre o manejo de pistolas e espadas, juntamente com o básico da navegação em grandes navios. As populações locais possuíam já experiências no mar e em rios, além de saberem os alimentos certos para a nutrição, técnicas de guerra e caminhos das florestas. Não obstante disso, mesmo em pouco tempo de liberdade, estes mesmos indígenas se tornaram mestres de escravos após uma incursão com os ladrões. Tal fluidez na escravidão é uma das peças mais complexas dessa sociedade peculiar, que também possuía o hábito de fazer em pessoas prisioneiros e serventes por um determinado período, geralmente trabalhando nos navios e postos para trabalhar para seus respectivos amos. Por si só esse “contrato de serventia” era algo muito recorrente e comum nos países europeus, como vimos há pouco.

Em relação ao sexo feminino, não era permitida a entrada de mulheres livres nos navios, a não ser por meretrizes para acompanhar nas viagens ou moças que eram

---

<sup>6</sup>, BIALUSCHEWSKI, Arne. *Slave of the Buccaneers: Mayas in Captivity in the Second Half of the Seventeenth Century*. Durham: Duke University Press, Ethnohistory. 2017

<sup>7</sup> BIALUSCHEWSKI, Arne. *Juan Gallardo: A Native American Buccaneer*. Durham: Duke University Press, Hispanic American Historical Review. 2020

sequestradas nas incursões e mantidas sob a condição de escravas. Uma prática muito comum entre os bucaneiros era fazer o rapto de mulheres, como o próprio Exquemelin relata em vários momentos, os piratas ao invadirem cidades além de roubar tudo faziam o que bem queriam com as populações locais, levando muitos prisioneiros a bordo para fazer o que bem entendessem. Ainda que não fossem aceitas na Irmandade da Costa, isso não impediu elas de entrarem nos mares e fazerem os seus nomes, tendo existido um vasto número de moças que possuíram uma ligação forte com o oceano<sup>8</sup>.

Mesmo que existissem essas barreiras, a Irmandade da Costa (Ordem Pirata), possuía toda sua comunidade em volta do bem comum, isto é, do butim, espólio ou dinheiro. Ainda que fossem destemidos, possuíam vários códigos de conduta que permitiam uma organização democrática para que todos eles pudessem sair ganhando e tendo voz de fala, costumeiramente com as decisões sendo colocadas diante de toda a tripulação, com o capitão sendo eleito e perdendo o posto de comandante supremo, tendo que satisfazer os desejos de seus subordinados. O nacionalismo é uma peça interessante que se põe indiferente para esses saqueadores, apesar de haver um sentimento áspero de rivalidade contra a Espanha, que pegava o posto de inimigo principal, já que possuía enormes riquezas oriundas dessa nova parte mapeada na Europa. Uma nacionalidade inexpressiva, como dito anteriormente, pois geralmente os piratas acabavam por se distanciar de suas raízes e buscavam ter uma autonomia maior sobre suas vidas<sup>9</sup>, somente sendo leais consigo mesmo e com a bandeira negra, que acabou por se tornar um símbolo de multinacionalidade. Um exemplo disso é a canção “Captain Ward<sup>10</sup>”, onde há nítido os espaços de influência e controle, colocando o oceano como uma zona independente e longe do controle estatal.

Gae hame, gae hame, ye tinkers  
And tell your king fae me  
Although he be king upon good dry land  
I will reign king upon sea<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> VARGAS, Nerea. *Piratería Americana: Los piratas atlánticos en los siglos XVI-XVII*. Universidad de Zaragoza. 2017.

<sup>9</sup> PETERS, Jessica. *A Nation of Those without a state: A case of study of nationalism regarding piracy in the atlantic, before and during the golden age*. Happy Valley: Western Washington University. 2013.

<sup>10</sup> Música popular do Reino Unido, conta-se a aventura do Capitão Ward, pirata que vence o navio Rainbow mandado pelo Rei da Inglaterra para caçá-lo, numa batalha no mar.

<sup>11</sup> Cantiga Captain Ward.

O Caribe do início da era moderna era um local fora do controle total da mão do estado<sup>12</sup>, onde mesmo havendo paz ou guerra entre as coroas, havia sempre alguém para pilhar e saquear um ao outro, a mando de alguém ou por conta própria. Tendo em vista os tipos de colônias do Caribe, aonde iam das em pequena escala (Ile a Vanche) até as mais populosas (Cuba), os bucaneiros buscavam se fixar nas menores, costumeiramente em locais onde podiam cuidar de seus navios e arrumar víveres para seus próximos passos. Mesmo assim, seus ganhos eram tão lucrativos que acabavam por fazer crescer gigantescamente a fama do local e o atrativo para outras pessoas a adentrar na Ordem Pirata, como foi o caso de Tortuga e Jamaica, as maiores bases piratas do século XVII.

Os esconderijos dos bucaneiros foram alvo de investidas violentas estatais da França e Inglaterra em meio aos conflitos travados contra o império espanhol nas águas do mar do Caribe e nas novas colônias recém-adquiridas. As mais notórias bases conhecidas não tinham uma presença forte do controle estatal, o que proporcionava maior grau de liberdade e autonomia aos viventes que habitavam a ilha. Muitos deles eram fora-da-lei e possuíam controle sob quem inclusive mandava no local.

A ilha de Tortuga, que recebeu este nome porque seu formato se lembrava uma tartaruga marinha<sup>13</sup>, fica em cima da segunda maior ilha no Caribe, cujo nome era Hispaniola, atual ilha de São Domingos. Por conta de seu formato e geografia, era perfeito para um refúgio de flibusteiros, pois havia muitas defesas naturais devido as rochas pontiagudas na sua costa. Foi a ilha destinada que os navios da Companhia das Índias Ocidentais Francesa se dirigiram, precisamente a jornada que Exquemelin estava, para fazer comércio e plantio, entretanto a dimensão política dos negócios não foi muito bem-sucedida, pois estando em um momento inicial a companhia não tinha um capital muito grande e então resolveu-se fazer a venda e troca de produtos com quem restava na ilha, isto é, pequenos fazendeiros, piratas ou caçadores. Não tendo um retorno muito grande dessas pessoas, a companhia entra em estado de falência e é obrigada a vender todos os seus bens, inclusive seus trabalhadores que haviam vindo da França. A pirataria na ilha teve seu início com o pioneiro Pierre Le Grand<sup>14</sup>, que tomou um navio riquíssimo da Espanha perto do Cabo Tiburón, chamando a atenção de vários

---

<sup>12</sup> FERNANDEZ, Luiz. *Far Beyond The Line: Corsairs, Privateers, Buccaneers and Invading Settlers in Cuba and the Caribbean (1529-1670)*. University of Central Florida. Revista das Índias. 2015

<sup>13</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853. Pag. 20.

<sup>14</sup> GARCIA, Sergio. *Black Sails: La Edad de Oro de la Piratería en el Caribe*. Universidade de Barcelona. 2017.

homens que costumeiramente largavam seus trabalhos para viver sob a bandeira negra, querendo fazer fortunas rapidamente, o que resultou no crescimento de vários navios no porto da ilha e dinheiro movimentando o local.

Port Royal, na Jamaica foi também fruto de uma empreitada fortemente armada, só que pela Inglaterra na metade do século XVII, com o intuito de conseguir pilhagens e combater o poder papal, mirando a ilha de Hispaniola e da Jamaica. A tomada da ilha jamaicana foi um sucesso, pois não estava preparada para combate, enquanto a outra por possuir uma selva muito densa, falharam por exaustão e poucos suprimentos. Ainda que houvesse uma vitória, o pior havia por vir, pois a colonização se tornou um estorvo total para os soldados que haviam se apossado, devido estarem nessa empreitada pelo ouro e não para terra para arar, logo uma medida tomada pelos governantes ingleses foi de transformar a ilha em uma colônia real, contudo a maioria dos servos e pessoas que foram mandados para o trabalho morreram, restando poucos habitantes, estes que, se atiraram no mar como piratas como resposta dessas condições ruins na ilha. Tendo muitos moradores virados bucaneiros, começou a circular a fama de que a ilha era totalmente desordeira e um caos total nas cúpulas inglesas, nas outras colônias e pelas metrópoles, que tentavam ter um controle maior.

A imagem popular é sugerida por um mapa da ilha, publicado em Londres, em 1677, que mostra um par de duelistas atirando um no outro. Na virada do século, a Jamaica havia se tornado uma piada de mau gosto. O mais lido relato do lugar, Ned Ward's *A Trip to Jamaica*, que passou por sete edições entre 1698 e 1700, a ilha como "o Dunghill do Universo", povoada exclusivamente por prostitutas, condenados e bêbados.<sup>15</sup>

Dado sua fama, isso prejudicou muito os projetos dos fazendeiros que ainda resistiam e queriam fazer negócios com outras localidades, que se recusavam a sequer tentar dialogar com a ilha de piratas no centro do Caribe. Ironicamente, Port Royal gozava de uma saúde formidável, possuía leis autônomas, instituições e uma estrutura social baseada na igualdade, com as decisões tomadas democraticamente; Tendo-se tornado um grande atrativo para piratas, estes que tinham conexões ótimas com certos mercadores, o comércio da ilha cresce

---

<sup>15</sup> DUNN, Richard. *Sugar e Slaves. The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713*. Carolina do Norte: University of Carolina Press. 2000. Pag. 149.

de forma gigantesca, tornando-se rival de Havana, que mantinha o título de maior posto comercial do Caribe<sup>16</sup>.



Mapa II - Jamaica e Port. Royal

O sucesso das duas ilhas se deu por conta das grandes pilhagens que os bucaneiros faziam ao longo dos anos, mantendo o porto movimentado na sua partida e chegada e conseqüentemente o mercado também, pois havia sempre aqueles mercadores que acompanhavam seus passos para que pudessem lucrar.

Tudo no estilo de vida do marinheiro é ligado por um “fio invisível”<sup>17</sup>, que assim como as amarras do navio, o faz perpassar por cada um dos tripulantes e permitir que funcione inconscientemente, passando por todos os tripulantes os conhecimentos e estilos de vida em alto mar.

<sup>16</sup> FERNANDEZ, Luiz. *Far Beyond The Line: Corsairs, Privateers, Buccaneers and Invading Settlers in Cuba and the Caribbean (1529-1670)*. Revista das Índias, University of Central Florida. Revista das Índias. 2015.

<sup>17</sup> REDIKER, Marcus. *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, Motley Crews in the Age of Sail*. Massachusetts: Beacon Press. 2014. Pag. 20.

Logo, voltando para um olhar mais exterior, dado o estabelecimento das colônias, essas sociedades aos moldes da Europa nas Índias Ocidentais se mostraram altamente lucrativas, dado o ouro e prata abundante das minas hispânicas e pelo sistema de plantação rentável, que por conta da fertilidade do solo e pelo forte sol dos trópicos, permitia o cultivo de diversas plantas, principalmente a cana-de açúcar.

Os sentenciados proporcionavam uma fonte segura de trabalhadores brancos. As severas leis feudais da Inglaterra reconheciam trezentos crimes capitais. (...) Propostas feitas em 1664 baniram para todas as colônias todos os vagabundos, vadios e desocupados, pequenos ladrões, ciganos e pessoas dissolutas frequentando bordéis não-licenciados.<sup>18</sup>

Com um sistema de dominação dos povos nativos das ilhas e localidades mais continentais, pode ser possível o estabelecimento de colônias maiores e a comunicação com as metrópoles a se tornar mais sistematizada, trazendo culturas do outro lado do oceano, com o intuito de explorar e povoar as terras. Tudo isso graças por conta de um elemento móvel fundamental, no qual acabou ligando e mantendo possível todo esse sistema de opressão e controle, como também em contradição, meios de burlar tal organização, adquirindo meios avulsos de viver uma liberdade em tempos como esse. Um dos personagens principais do grande período marítimo é, obviamente o Navio. Como aponta Rediker e Linebaugh em a “Hidra de Muitas Cabeças”, era a engrenagem principal que ligava todos os mundos, não somente sendo utilizado como espaço de transporte de pessoas, cargas, mas com base nas historiografias e relatos, era utilizado também como espaço de difusão de ideias, informações e de cultura.

A movimentação de navios e marinheiros não só proporcionou oportunidades para aquisição de habilidades ou fuga, mas também forneceu os meios para comunicações de longa distância e permitiu que os afro-americanos interessados pudessem acompanhar os eventos em outras partes do mundo.<sup>19</sup>

Sua utilização, era de suma importância, pois ligava a metrópole e as colônias, ajudava na manutenção de comércio, além de levar os escravizados, que faziam os mais diversos trabalhos, no Novo Mundo. Nesse espaço, a figura do marinheiro se mostrava imprescindível, já que ele que era o responsável pelo manejo das velas e do funcionamento total do barco,

<sup>18</sup> WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: America. 1975. Pag. 14.

<sup>19</sup> SCOTT, Julius. *O Vento Comum. Correntes afro-americanas na era da Revolução Haitiana*. Traficantes de sonhos, Madrid, Espanha. 2018. Pag.68.

levando-o para diversas localidades, costumeiramente na base da opressão, maus tratos e sem pagamento.

Organizar a cooperação e manter a ordem entre os trabalhadores marítimos em navios da Marinha, de hábito imensamente numerosos, requeria disciplina violenta, com execuções espetaculares cuidadosamente preparadas, mais severas do que seus equivalentes nos navios mercantes.<sup>20</sup>

Diante dos fatores sociais dentro dos navios e as condições no mar, uma cultura marítima começa a surgir, e os mundos dos prestigiados começam a associar aspectos negativos vinculados com a figura do marinheiro, onde era conhecido com fama de bêbado, bruto e desordeiro.

Uma visão classista e negativa sobre os homens do mar fora construída por gente que vivia em terra ou embarcada e que ocupava patamares inalcançáveis pelos marinheiros naquela sociedade fortemente hierarquizada.<sup>21</sup>

Na segunda metade do século XVII, os piratas que navegavam pelo mar das caraíbas faziam expedições e tomavam diversos navios com uma frequência tão grande, que os próprios impérios não podiam mais ignorar sua existência, pois à medida em que era deixado um pequeno grupo solto, ele se tornava forte o suficiente para fazer grandes incursões, o que significava tomada de cidades grandes e populosas e a tomada de mais navios com facilidade, o que resultava em prisioneiros e cativos, além de conseguir bloquear rotas mercantes importantes.

De várias dessas vidas vividas no Caribe, entre elas está a de Alexander Olivier Exquemelin, marinheiro francês que chegou em Tortuga pela Companhia das Índias Ocidentais Francesa e acabou sendo vendido como servo quando a empresa quase faliu por fazer comércio com piratas. Após conseguir sua liberdade, decidiu se juntar aos bucaneiros<sup>22</sup>,

---

<sup>20</sup> REDIKER, Marcus. LINEBAUGH, Peter. *A Hidra de Muitas Cabeças. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras. 2008. pag. 173

<sup>21</sup> RODRIGUES, Jaime. *Deus é o Dono do Navio: Religiosidades Marítimas no Atlântico Moderno*. Guarilhos: Universidade Federal de São Paulo. 2018. Pag.299.

<sup>22</sup> Nome popular dado aos piratas que infestavam o mar das Antilhas, devido ao método de grelhar carne que aprenderam dos povos Carib. Ele consistia na carne pendurada em tiras sobre uma moldura de gravetos secos

onde viveu diversas aventuras que relata com alto grau de detalhamento em um diário, onde publica tempo depois de finalmente voltar para Europa, se estabelecendo na Holanda, pois seu país natal estava ocorrendo perseguição religiosa.

O período que analisaremos é o XVII, no qual há uma das primeiras aparições de piratas no Caribe, a que o termo utilizado para definir pirata neste momento é bucaneiro ou flibusteiro, com base na obra de Exquemelin, “Bucaneers of America”, onde participou de várias incursões e relata com alto grau de detalhamento suas aventuras e as ilhas que visitou, além de nos contar o contexto geopolítico e informações históricas valiosas.

Tendo a obra em mente, vamos observar através de seus relatos o funcionamento dos vários mundos dos trabalhos marítimos, com os seus respectivos estilos de vida em paralelo com o mundo da pirataria, juntamente com outros artigos e textos que ampliem nossa visão e confirmem também, as falas do autor durante sua vida. De certo, é imprescindível a utilização da boa linguagem já empregada na obra de Marcus Rediker e Peter Linebaugh, “Hidra de Muitas Cabeças” em especial o conceito de Hidrarquia, no que diz respeito a definição do olhar de duas vertentes das histórias do Atlântico: A história vista de cima e a vista por baixo. A alusão ao mito de Hércules é uma metáfora que era utilizada pelos Impérios e Estados que se apossavam e se representavam como a figura do deus grego, simbolizando a ordem, contra a Hidra de Muitas cabeças, “título” que era imposto a qualquer um que representasse indisciplina, como marinheiros, escravizados, indígenas, piratas etc.

Seria um erro ver no mito de Hércules e da Hidra um simples ornamento de Estado, um tropo clássico dos discursos, um enfeite de roupa cerimonial, ou um sinal de erudição clássica. (...) Citar o mito não era simplesmente empregar uma figura de linguagem, ou mesmo um conceito de compreensão analítica; era impor uma maldição e uma sentença de morte, (...) A Hidra tornou-se um meio de explorar a multiplicidade, o movimento e conexão, as longas ondas das correntes planetárias da humanidade. (...) A multiplicidade foi indicada, se assim pode se dizer, em linhas gerais, nas multidões reunidas nos mercados, nos campos, no cais e nos navios, nas colônias e nos campos de batalha.<sup>23</sup>

---

sobre uma fogueira alimentada com ossos de animais e aparas de couro. Tanto a grade de madeira quanto o local onde o processo de curar a carne foi feita tinham o nome Carib de boucan, logo os saqueadores e caçadores que faziam esse processo, ficaram conhecidos por “Boucaniers”.

<sup>23</sup> LINEBAUGH, Peter. REDIKER, Marcus. *A Hidra de Muitas Cabeças. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras. 2008. Pag. 14.

Decorrendo o texto, analisaremos no primeiro capítulo um pouco sobre a fonte principal e por seu autor, Alexander Olivier Exquemelin, marinheiro que navegou com os flibusteiros do século XVII e relatou diversas suas vivências no seu livro *Buccaneers of America* em 1678. No segundo capítulo, abordaremos a forma de oposição a esse gigantesco sistema vigente, ou seja, uma apresentação da resistência marítima dos marinheiros, com base nas rotas utilizadas no Caribe pelos bucaneiros, observando através da nossa bibliografia a posição dos agentes coloniais e das metrópoles em relação a essa camada da Hidrarquia. Já no terceiro capítulo analisaremos os costumes dessa classe multiétnica, observando o mundo dos piratas e as semelhanças com o universo dos navegadores que compartilhavam de uma realidade rebelde e autônoma em relação as forças estatais, apontando confirmações e diferenças do que Exquemelin usa e os outros historiadores.

## Capítulo 1 – O Escritor Pirata

Alexander Olivier Exquemelin foi um escritor francês, marinheiro, pirata e cirurgião que participou de eventos históricos no Caribe do século XVII, no qual registrou seus percursos, atos, vitórias, fracassos, história dos locais passados dando precisões de latitude e longitude, apontando e registrando feitos, suas organizações, fauna, flora, dentre outros conhecimentos, em suas várias viagens abaixo da bandeira de ossos cruzados.

Posteriormente, ao voltar para a Europa publica “A História dos Bucaneiros da América”, que se tornou uma das principais referências sobre a história da pirataria no início da era moderna, muito bem utilizado por vários historiadores devido sua grande veracidade e correlação de informações valiosas sobre a zona caribenha.

Sua obra, possui uma grande história de edições, começando como “*Americaensche Zee-Rovers*”, no original, foi publicada primeiramente em neerlandês em 1678, tendo no ano seguinte, em 1679, uma tradução para o alemão, *Americanische Seerauber*, e em 1681 foi publicada uma edição em espanhol, conhecida por “*Piratas de la America*”. A tradução em inglês só apareceu pela primeira vez em Londres em 1684, como “*Bucaniers of America*”,

mas no mesmo ano outra edição inglesa foi lançada, como “The History of Bucaniers” e contou com a participação de Sir Henry Morgan<sup>24</sup>, que moveu um caso de difamação contra a divulgação, onde negava alguns de seus feitos no livro. Toda a história que o livro passou trouxe uma dúvida recorrente com historiadores, principalmente depois de uma versão francesa em 1686, que dizia que o autor era nativo de Harfleu, na França. Pela sua obra ter sido publicada primeiramente na Holanda, havia uma teoria de que “Exquemelin” seria um tipo de pseudônimo para o escritor Holandês Hendrick Barentzoon Smeeks, que também havia trabalhado no oceano, através da Companhia das Índias Ocidentais Holandesa. Contudo a ideia de que Alexander não fora uma pessoa real ou simplesmente outra pessoa desabou quando se analisaram os livros da Guilda dos Cirurgiões Holandeses e encontraram ambas suas alcunhas.



---

<sup>24</sup> Sir Henry Morgan foi um corsário, pirata, proprietário de plantações e vice-governador da Jamaica. Foi conhecido por ser um capitão carismático e sanguinário, além de vitorioso por seus ataques às cidades espanholas, sendo o mais famoso deles, o saque do Panamá.

Busto de Exquemelin, no Jardim das Personalidades em Horfleur, França, sua cidade natal.



Página Principal da Primeira Edição dos Bucaneiros da América, 1678.

Com base nos arquivos historiográficos e em sua própria obra, Alexander Olivier Exquemelin era oriundo de Harfleur, na França e foi para o mar em direção à Tortuga trabalhar na Companhia das Índias Ocidentais Francesa, que entra em estado de falência sendo obrigada a vender todos os seus bens, incluindo pessoas devido não receber um retorno esperado de capital das pessoas que viviam na ilha. Exquemelin estavam entre um desses indivíduos que perderam a liberdade e se viram como servos tendo que trabalhar para seus mestres. Depois de um longo período sofrido com dois anos, finalmente consegue sua liberdade e se junta a ordem pirata de Tortuga, onde vive vários anos como pirata no Caribe e

retorna, possivelmente por volta de 1674 para Europa, mas não para França e sim Holanda, pois era huguenote<sup>25</sup> e o Velho Mundo estava em vários contextos de guerras religiosas.

Supõe-se que Alexander tenha trabalhado nos navios piratas como um cirurgião-barbeiro devido sua escolha de se profissionalizar em cirurgia e afins na Holanda, contudo ele não explicita em seu diário o seu ofício nos navios. Em sua vida, navegou com dois capitães famosíssimos, François Lolonois e Henry Morgan onde juntamente com outros notórios líderes, saquearam cidades, tomaram navios e conheceram diversas localidades e os mais diversos povos indígenas da América.

A versão analisada é uma digitalização do google pela Universidade de Harvard de 1853, por Benjamin B. Mussey e Co., titulado como “The History of the Buccaneers of America; Constaning Detailed Accounts of Those Bold and Daring Freeboteers; Chiefly Along The Spanish Main, in the West Indies, And in the Great South Sea, Succeding The Civil Wars in England.” Essa edição possui 484 páginas e 47 capítulos, com um prefácio da edição de 1699, juntamente com os relatos de Exquemelin e a viagem de outro personagem, Ravenau de Lussan, um autor pirata também, que foi um dos únicos homens de sua companhia a escrever um diário, este que passou através das cartas do governador de São Domingos. Sua viagem toda é feita alguns anos depois que exquemelin deixa as Américas em 1682 e também se passa no mar do sul.

Alexander Olivier Exquemelin foi uma figura tão marcante devido seus relatos que é muito difícil de não ser mencionado de alguma forma na maioria dos artigos ou trabalhos que comentam sobre o Caribe do século XVII.

Os primeiros bucaneiros foram para o mar como uma atividade paralela, aumentando o dinheiro que eles feitos como caçadores em Hispaniola, atacando os navios espanhóis que passavam. As táticas usadas foram anotados por Exquemelin e outros, sendo o mais antigo em referência ao bucaneiro francês Pierre le Grand<sup>26</sup>

Adentrando certos relatos do autor, alguns tinham o intuito de fazer um background para que o leitor pudesse compreender como foi possível a vida humana nas ilhas caribenhas,

---

<sup>25</sup> Grupo religioso de protestantes franceses que mantinham a tradição calvinista do protestantismo.

<sup>26</sup> KONSTAM, Angus. *Scourge of The Seas: Buccaneers, Pirates and Privateers*. Oxônia: Osprey Publishing. 2007.Pag. 47

começando pela ilha de Tortuga e de Hispaniola. É descrito toda fauna, flora e assentamentos humanos que existiam e como os franceses se estabeleceram por lá e conseguindo manter essa terra nova. Tortuga se situa a norte da grande ilha de Hispaniola e estando recém-tomada os seus novos habitantes construíram diversas fortificações para poder se defenderem dos espanhóis que começaram a fazer ataques em prol de retomar a pequena ilha.

Mapa II – Ilha de Tortuga



Localização no Mar do Caribe, de Hispaniola e de própria Tortuga

Os espanhóis, não obstante, não podiam ver, a não ser com olhos ciumentos, o aumento diário dos franceses em Tortuga, temendo que, com o tempo, fossem por eles despojados também de Hispaniola. (...)Os espanhóis tinham consigo muitos escravos e índios, trabalhadores, que eles chamam de matades, ou, em inglês, meio homens amarelos. Estes eles encomendaram com ferramentas de ferro para cavar um caminho pelas rochas. Isso eles fizeram com a maior velocidade imaginável, e dessa forma, com a ajuda de

muitas cordas e roldanas, eles finalmente fizeram deslocamento para levantar duas peças de artilharia, com as quais fizeram uma bateria no dia seguinte, para jogar no forte . Enquanto isso, os franceses, conhecendo esses desenhos, preparado para uma defesa (enquanto os espanhóis estavam ocupados com a bateria), enviando avisos em todos os lugares para seus companheiros, para ajuda.<sup>27</sup>

Em conflitos como esses, pessoas comuns acabavam por estar junto na batalha ou como meros espectadores para poder servir como ajuda e como meio de alcançar seus próprios interesses, como um novo território para conseguir seu sustento. Alexander também traz a sua própria experiência de trabalho e liberdade, quando foi um servo sob contrato por alguns anos.

Nesta ocasião também fui vendido, sendo servo da referida empresa, a serviço de quem deixei a França. Mas minha fortuna foi muito ruim, pois caí nas mãos dos mais cruéis e perversos homens que já nasceram, que era então governador, ou melhor, tenente-general daquela ilha. Este homem tratou-me com todo o rigor imaginável, sim, como da fome, com a qual pensei que deveria ter morrido inevitavelmente. Além disso, ele estava disposto a me deixar comprar minha liberdade, mas não abaixo da taxa de trezentas peças de oito, mesmo eu não sendo mestre de cada vez no mundo. Por fim, pelas múltiplas misérias que sofri, como também aflições de espírito, foi lançado em mim uma doença perigosa. Esse infortúnio, somado ao resto, foi a causa de minha felicidade; pois meu mestre perverso, vendo minha condição, começou a temer que ele perdesse seu dinheiro com minha vida. Então ele me vendeu uma segunda vez a um cirurgião, por setenta peças de oito.<sup>28</sup>

Exquemelin só realmente experimentaria a liberdade após mais um ano servindo outro mestre, que acabou sendo mais bondoso que seu anterior. Sua obra não somente mostra suas aventuras e desafios vividos, mas também exhibe uma biografia de piratas conhecidos, uma análise da fauna e flora de certas localidades, os costumes dos piratas e o detalhamento de eventos e batalhas que entraram para história. Atravessando vários mundos, ele consegue através da oralidade, informações em portos e zonas marítimas dos inúmeros acontecimentos fazendo assim um compilado de narrativas que serviram de base para o diálogo com outros atores que permitiam uma análise mais profunda sobre o tema.

---

<sup>27</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853. Pag. 23-24.

<sup>28</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853. Pag. 25.

## Capítulo 2 – O Sistema Ultramarino

Uma terceira “multidão”, ou “enxame” de pessoas que mereciam ser extintas era a dos piratas, “inimigos comuns da sociedade humana”.<sup>29</sup>

Hidrarquia é o conceito criado para ilustrar a organização estrutural de um navio ou a habilidade de alguém conseguir poder em terra por via marítima, sendo mais utilizado para descrever as tensões sociais, econômicas dos portos e em ultramar, dos marinheiros e navegantes rebeldes. Estando nessa linha, ela se divide em duas: a Hidrarquia Imperial e a Hidrarquia dos marinheiros, respectivamente as visões de cima, em que há uma proposta de controle sistemático forte e a vista de baixo, no qual há as zonas e técnicas de resistência trabalhistas.

Tendo esses dois polos, o Caribe era visto como uma zona lucrativas e que precisava de uma ordem que agradasse as figuras estatais, mas acabava por contrabalancear com a atitude de todo tipo de resistência a esses planos, pelos diversos trabalhadores.

O termo Hidra é colocado por Peter Linebaugh e Marcus Rediker para representar o proletário multiétnico em ameaça ao poder imperial inglês. As autoridades estatais representavam esse conflito tomando de empréstimo a representação mítica do monstro de várias cabeças, que em um momento inicial tenta subjugar-las, mas vendo sua reposição por outras, finalmente resolve destruí-la por completa, como foi o caso de Hércules.

Os arquitetos de formação clássica da economia atlântica viram em Hercules – herói mítico dos antigos que alcançou a imortalidade com a execução de doze trabalhos – um símbolo de poder e ordem. (...) O herói representava o progresso: Giambatista Vico, o filósofo de Nápoles, usou Hércules para desenvolver a teoria dos estágios da História, e Francis Bacon, filósofo e político, citou-o para propor a ciência moderna e sugerir que o capitalismo era quase divino. Os mesmos governantes viram na hidra de muitas cabeças um símbolo antiético de desordem e resistência, uma poderosa ameaça a construção do Estado, do Império e do capitalismo.<sup>30</sup>

<sup>29</sup> LINEBAUGH, Peter. Rediker, Marcus. *A Hidra de Muitas Cabeças. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras. 2008. Pag 73

<sup>30</sup> LINEBAUGH, Peter. REDIKER, Marcus. *A Hidra de Muitas Cabeças. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Compahia das Letras. 2008. Pag.10-11.

A luta dos marinheiros já começa desde o início do desenvolvimento do Estado Marítimo, cuja necessidade principal era arregimentar mão de obra trabalhadora para pilotar as naus, para isso zonas pesqueiras e portuárias europeias e americanas eram o alvo principal de gangues de recrutamento forçado<sup>31</sup>, que mais tarde essas ações foram oficializadas como lei sob pena de morte caso não fosse obedecido o “chamado”. Isso se estendia até a pessoas comuns que mesmo que não possuíssem nenhuma experiência, eram necessárias para fazer o funcionamento do navio fluir (muitas vezes na base da chibata), logo atrelado principalmente também ao fato dos baixos salários e da disciplina violenta, as tensões em terra e mar costumavam ser gigantescas. Em meados do século XVI e XVII<sup>32</sup> a Coroa Inglesa fomenta, várias empreitadas baseadas na pirataria, com cartas de corso destinadas a homens do mar. A coroa inglesa nesse período, chefiada por Elizabeth I, se viu enfraquecida em comparação com a sua principal inimiga, a Espanha, que recebia toneladas de ouro e prata vindas do Novo Mundo.

A Inglaterra não possuía força suficiente para desafiar a Espanha em uma guerra propriamente dita, algo que fez com que Elizabeth buscasse apoio junto aos piratas e capitães de navios mercantes para sua empreitada. Entre esses homens, conhecidos como “os cães do mar” de Elizabeth, estavam nomes famosos, como John Hawkins e Francis Drake.<sup>33</sup>

A medida em que a Inglaterra desenvolvia sua força náutica, propagava uma campanha de terror como forma de controle mais efetivos dos territórios e ilhas inglesas através de expropriações de terra, extensão das penas capitais e perseguições religiosas. Em meio a todo esse cenário, indivíduos das camadas mais baixas das sociedades europeias viviam sob o medo constante de morrerem ou de serem deportados como escravos e serventes sob contrato para as Índias Ocidentais. De maneira que na virada para o século XVII, ocorre uma consolidação do tráfico de brancos, sendo as principais destinações as treze colônias na América do Norte e Barbados nas Antilhas.

Os não-conformistas políticos e religiosos pagaram por sua heterodoxia com a deportação, a maioria para as ilhas açucareiras. Tal foi o destino de muitos dos prisioneiros irlandeses de Cromwell, que foram enviados para as Índias Ocidentais. Essa política era seguida tão à risca que um verbo foi acrescentado à língua inglesa – “to barbadoes” (deportar para Barbados) uma pessoa.<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> BRUSMAN, Denver. *Piratas vs Bando de Recrutamentos: A Batalha pelo Atlântico*. Scielo.2019

<sup>32</sup> BRUSMAN, Denver. *Piratas vs Bando de Recrutamentos: A Batalha pelo Atlântico*. Scielo.2019

<sup>33</sup> BRUSMAN, Denver. *Piratas vs Bando de Recrutamentos: A Batalha pelo Atlântico*. Scielo.2019. Pag. 6

<sup>34</sup> WILLIAMS. Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: America. 1975. Pag. 17.

Os servos sob contrato era um sistema de servidão no qual a pessoa é obrigada a trabalhar por um tratado a uma determinada pessoa sob um determinado período. É completamente diferente da escravidão, pois há uma data de validade para aquele indivíduo parar de trabalhar e não se passa por descendência, diferente do que aconteceram com os africanos.

O amo em tempo algum tinha controle absoluto sobre a pessoa e a liberdade de seu servo como tinha sobre seu escravo. O servo tinha direitos, limitados, mas reconhecidos pela lei e inseridos no contrato. (...) O trabalhador podia aspirar, no fim de seu período, a um pedaço de terra, embora, como Wertenbaker assinala com respeito à Virginia, não fosse um direito legal, e as condições variassem de colônia para colônia<sup>35</sup>

Esse sistema não era algo exclusivo só da Inglaterra, mas também de outros impérios europeus, como a França. O próprio Exquemelin foi vendido para dois amos diferentes, como também quase morreu nas mãos de seu primeiro mestre que o explorou até deixar semimorto ao decidir vendê-lo para outro. Ainda nesse aspecto ele mesmo observa e mostra que havia traficantes que iriam para Europa só para sequestrar homens, mulheres e principalmente crianças, nas quais as colocavam para trabalhar até a morte não se importando com seu bem-estar. Pelo motivo de serem “contratados” como foi o seu caso, era de costume que os mestres fossem carrascos com seus servos ao ponto de morrerem nas jornadas de trabalho ou pelos maus-tratos devidos terem de libertá-los quando expirasse o tempo de servidão. Alexander vocaliza esse sistema muito bem na seguinte passagem:

Nesta terra os senhores de engenho têm pouquíssimos escravos, com cuja falta eles próprios e alguns servos trabalham tudo; Esses trabalhadores costumam ser forçados por três anos, não permitindo que a crueldade e a má consciência dos senhores parem de comercializar seu povo às vezes, como com cavalos na feira, vendendo-os para outros como negros de Angola. Há algumas pessoas que vão para a França (o mesmo acontece na Inglaterra e em outros lugares) e andando pelas cidades, vilas e lugares procuram pessoas e fazem grandes promessas para aqueles que, já os enganaram e os transportaram para suas terras, fazê-los trabalhar como cavalos, sendo muito mais do que os pretos, pois dizem que devem manter seus escravos porque são perpétuos e os brancos que arrebatam, pois estão apenas três anos em seu serviço. Estão sujeitos, os miseráveis enganados, a uma certa doença que aí chamam de coma, sendo uma privação total de todos os sentidos, advindos do mau trato e mudança do ar nativo, em outra totalmente oposta. Acontece muitas vezes que entre os enganados há pessoas de qualidade, que, por mais

---

<sup>35</sup> WILLIAMS. Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: America. 1975. Pag. 22-23.

delicadas que sejam, caem mais rapidamente em tais e muitas outras doenças; (...).<sup>36</sup>

O sistema era pautado no medo e na violência e Exquemelin mostra em vários trechos sua perspectiva em relação aos variados senhores das ilhas caribenhas, cuja crueldade e exploração extrema costumava ser um padrão comum entre os mestres.

Os fazendeiros que vêm das ilhas do Caribe são muito piores e mais cruéis que os anteriores; Na ilha de San Cristóbal mora um, chamado Betesa, muito conhecido entre os mercadores holandeses, que espancou até a morte mais de cem criados. Os ingleses fazem o mesmo com os seus e a menor execução que costumam fazer é que, tendo cumprido seis anos (entre eles a obrigação de cumprir sete), usam com eles crueldades tão atrozes que são obrigados a implorar a seus senhores que queiram vendê-los a outros, embora saibam que serão forçados novamente à servidão por mais sete anos ou, pelo menos, três ou quatro. Conheci muitos que serviram quinze e vinte anos dessa maneira sem conseguir se libertar. Esta nação tem uma lei rígida nas ilhas e é que, quando alguém está em dívida de 25 penas inglesas, se não puder pagá-las, pode vendê-las por seis ou oito meses.<sup>37</sup>

Os próprios piratas quando eram capturados, quando possível, buscavam fazer condições de rendição com a figura da lei, para que pudessem ser tratados de maneira mais palatável, mostrando uma consciência de classe.

(...) o pirata (não no entanto, estar ainda com vinte e duas pessoas saudáveis, porque o resto ou foram feridos ou mortos) foi colocado em defesa, mas não se aproveitando disso em pouco tempo ele se rendeu com os seguintes acordos: que o capitão de guerra não os trataria como escravos, dispensando-os de trazer ou carregar pedras ou permitindo que eles sejam empregados em outros empregos semelhantes como eles fazem ordinário, mantendo-os e tratando-os como negros por três ou quatro anos e final, eles geralmente são enviados para outras terras. O referido capitão prometeu colocá-los tudo em terra livre e que ele não iria incomodá-los. Sobre de quem condições que esses piratas se renderam com tudo o que roubaram que sozinho, pelas pérolas, valia mais de cem mil reais a oito de diferença do resto do o barco, comida, joias e outras coisas(...)<sup>38</sup>

Nos navios as árduas condições de trabalho resultaram em motins e revoltas com grande recorrência. Rediker e Linebaugh apontam que as razões para as sublevações dos marinheiros eram múltiplas e contingenciais. No entanto, destacam que as revoltas se davam em especial diante da postura tirânica e violenta de capitães e oficiais da marinha que

---

<sup>36</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853. Pag. 46-47

<sup>37</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853. Pag. 47-48.

<sup>38</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *Bucaneros da América*. Monticello: University of Arkansas. Readman, IBooks. Pag.77.

submetiam a tripulação a jornadas extenuantes, mediante ração de baixa qualidade e em pequena quantidade. Tendo essas insurreições dar errado os oficiais tinham prazer em fazer os líderes em um exemplo, assassinando-os ou deixando cheios de cicatrizes<sup>39</sup>, no caso contrário, caso fosse feito com sucesso a estrutura social toda do navio muda bruscamente e começa a se transformar de forma autônoma.

Após a tomada do navio a tripulação estruturava uma nova ordem de trabalho em regime compactuado horizontalmente. Na nova ordem as hierarquias eram praticamente abolidas e sob bases igualitárias os recursos eram distribuídos de forma mais justa. Comidas melhores para o bem da tripulação como um todo, como era o caso da vida de pirata, em particular a entrada na “Irmandade da Costa” em Tortuga. Exquemelin fala em sua obra como funcionava o processo do trabalho dentro de um navio de flibusteiros, onde tudo desde a quantidade de pólvora até o capitão era decidido entre eles dependendo da viagem. Antes de partirem eles anotavam num diário todos os integrantes que iriam receber o pagamento e faziam um voto solene para dividir tudo o que eles tivessem, de maneira que se alguém roubasse um companheiro ou mentisse, estaria morto ou fora da sociedade pirata<sup>40</sup>.

Aqui eles estabelecem claramente que quantias de dinheiro cada pessoa em particular deve ter para aquela viagem, sendo o fundo de todos os pagamentos o que é obtido por toda a expedição; caso contrário, é a mesma lei entre essas pessoas como com outros piratas: sem presa, sem pagamento.<sup>41</sup>

A citação acima mostra também que eles estavam a par de realmente encontrarem algum tipo de prêmio em suas viagens, podendo acabar por ficar dias indeterminados no meio do mar em sua procura, chegando muitas vezes a serem criativos em seus métodos de ladroagem para compensar o tempo e o dinheiro perdido.

Um certo pirata chamado Pierre François ou Peter Francis, esperava muito tempo no mar com seu barco de vinte e seis homens, pelos navios que iam voltar de Macaraibo para Campeachy, e não encontrando nenhuma presa, por fim resolveu dirigir seu curso para Rancheiras, próximo ao Rio de La Plata, no 12º e meio Latitude Norte. Aqui jaz um rico banco de pérolas, para

---

<sup>39</sup> REDIKER, Marcus. *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, Motley Crews in the Age of Sail*. Massachusetts: Beacon Press. 2014. Chapter 1. Pag.25.

<sup>40</sup> VARGAS, Nereo. *Piratería Americana: Los piratas atlánticos en los siglos XVI-XVII*. Universidade of Zaragoza. 2017

<sup>41</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853. Pag. 51.

cuja pescaria eles enviavam de Cartaghena doze navios com navios de guerra para sua defesa.<sup>42</sup>

Além disso, perdas de membros eram compensadas com dinheiro, além de propor uma dupla para os tripulantes a fim de poderem melhor se proteger em uma batalha, como também o dinheiro podendo ir para ele, se ele acabar morrendo e não tiver ninguém mais para passar. De certo, os flibusteiros criaram toda uma sociedade com base na confiança e no bem comum, diferentemente das experiências vividas no Velho Mundo governado pelos mesmos “governantes” do Estado Marítimo.

Tendo carne suficiente para a viagem, eles retornam ao navio. Aqui eles permitem, duas vezes por dia, a cada um o quanto ele pode comer, sem peso ou medida; nem ao comissário do navio dá mais carne, ou qualquer outra coisa ao capitão, do que ao marinheiro mais mesquinho.(...) Eles são muito civilizados e caridosos um com o outro, de modo que, se alguém quiser o que outro tem, com grande vontade, eles o dão a outro.<sup>43</sup>

A partir do momento em que essas pessoas se uniam pelo dinheiro, elas expandiam sua zona de atuação, montando pequenas bases ao redor do Mar das Caraíbas onde podiam arrumar provisões e viveres para outras empreitadas, atacando as principais cidades espanholas que recebiam ouro ou prata, como também frotas do tesouro e montando conexões de contrabando entre as ilhas. É interessante pontuar neste momento em que, apesar dos flibusteiros beneficiarem muitos mercadores devido seus espólios pilhados do Império espanhol, eles também possuíam relações amistosas com populações locais, sendo algumas delas indígenas, como Alexander mostra.

Chegados ao referido cabo, regozijamo-nos e demos graças ao Deus todo-poderoso, por nos ter livrado de tantos perigos, e nos ter trazido a este lugar de refúgio, onde encontramos pessoas que nos mostraram a mais cordial amizade, e nos proporcionaram todas as necessidades. (...) O pirata tem liberdade também para ir quando quiser caçar ou pescar, ou qualquer outra diversão, mas não deve cometer nenhuma hostilidade ou depredação sobre os habitantes, visto que os indígenas lhe trazem tudo o que necessita ou deseja. Através dessa conversa frequente desses indígenas com os piratas, às vezes vão para o mar com eles, e ficam com eles anos inteiros, sem voltar

---

<sup>42</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853.Pag. 53.

<sup>43</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853.Pag. 51-52.

para casa; de modo que muitos deles podem falar inglês e francês, e alguns dos piratas sua língua indígena. (...) <sup>44</sup>

As grandes viagens de do autor eram feitas com frotas gigantescas de navios, com muitos tripulantes chefiados por líderes carismáticos de renome, como François Lolonois ou Henry Morgan, que eram constantemente importunados para fazer novas incursões. <sup>45</sup>

É notável observar pelos seus passos que mesmo tendo cidades grandiosas fortemente guardadas por matas fechadas, montanhas, construções e canhões, os homens-do-mar na maior parte dos casos conseguiam adentrar a cidade e causar um verdadeiro prejuízo, mesmo que não a tomassem de fato por completo. Havia nas colônias caribenhas um certo temor de um possível encontro de inimigos de outras bandeiras, principalmente piratas, em tempos de guerra ou em paz no qual localidades-chave, tal qual como Granada, Panamá ou Cuba eram vistos como zonas ricas que valiam a pena o ataque. Com o Caribe sendo a principal localidade para os renegados do Velho Mundo e dos escravizados conseguindo a liberdade ou não, vários indivíduos acabaram por se lançarem nos navios piratas em meio de enriquecerem rapidamente e viverem livremente, mas ironicamente, acabaram por se tornar um estorvo para os grandes tronos, que os expulsaram de suas terras.

O sistema de plantation acabava por ter se instalado nas caraíbas devido a fertilidade do solo das zonas tropicais e gradativamente, o africano tomava o lugar dos serventes brancos, que resistiam das mais diversas formas a escravidão. Fugas para formações de comunidades quilombolas era algo muito comum: um refúgio no meio de zonas muitas vezes não-mapeadas e que poderiam resistir investidas por anos, isso se fosse encontrada em primeiro lugar. Mas principalmente, o navio pirata era visto como uma zona alternativa do cativo, uma vez que dava oportunidades para viver igualmente e numa realidade melhor do que nos campos de cana.

Centenas de descendentes de africanos encontraram lugar na ordem social do navio pirata. (...) Alguns piratas negros eram homens livres, como o experiente marinheiro “negro livre” de Davenport que em 1721 chefiou “um Motim porque tínhamos oficiais demais, e porque o trabalho era duro demais, e outras coisas”. Outros eram escravos fugidos. <sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853. Pag. 166.

<sup>45</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853. Pag. 128.

<sup>46</sup> LINEBAUGH, Peter. REDIKER, Marcus. *A Hidra de Muitas Cabeças. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras. 2008. Pag. 178-179.

Dando novamente um panorama geral exterior, alguns piratas no começo do XVII participavam como uma força defensora das colônias recém-adquiridas da França e Inglaterra, tal qual como Jamaica e Tortuga. Não havia uma presença de controle de uma Marinha Real muito eficaz que colocasse uma ordem forte ainda nesse período, logo o que os governadores locais podiam fazer era se unir com aqueles que possuíam capacidade de ataque e defesa, em sumas piratas, para que pudessem proteger suas novas possessões e atacar os navios espanhóis. Isso acabava por fazer os piratas conviverem na mesma ilha com os fazendeiros, mercadores e outros trabalhadores.

Até Sir Thomas achou os bucaneiros incontroláveis, então ele formou uma parceria com eles. Durante a guerra de 1665-1667 contra o holandeses e franceses, ele encomendou navios bucaneiros como corsários para atacar o comércio inimigo. Em 1666 e novamente em 1670 ele declarou guerra privada entre Jamaica e Espanha para justificar a abertura ataques ao comércio espanhol. Esse arranjo era pessoalmente vantajoso para o governador; ele reconheceu receber £ 1.000 por ano em taxas e propinas dos bucaneiros, então provavelmente ele recebeu um pouco mais. Entre 1665 e 1671 ele enviou Henry Morgan em uma série de ataques espetaculares.<sup>47</sup>

A situação da Jamaica mostra o conflito interno da ilha, e que, neste caso é possível expandir para mostrar situações similares que ocorriam em algumas ilhas das Índias Ocidentais.

No início, havia pouco conflito entre esses plantadores e os bucaneiros, mas em 1670 tornou-se evidente que a agricultura e o freebooting<sup>48</sup> eram incompatíveis. Muitos dos pequenos fazendeiros deixaram suas fazendas e se juntam aos bucaneiros. Os grandes plantadores descobriram que seus servos contratados desapareceram na mesma direção, que navios negreiros da África e navios mercantes da Inglaterra hesitaram em negociar na ilha e cobraram taxas de frete prejudiciais, e que as colônias espanholas próximas se recusaram a se envolver em comércio pacífico — potencialmente muito valioso — por causa das atividades dos bucaneiros. Então os plantadores de açúcar tentaram anular os bucaneiros.<sup>49</sup>

A incompatibilidade dos estilos de vida dos bucaneiros e fazendeiros começa a se acirrar no fim do século XVII, a medida em que os interesses dos dois grupos se distanciavam cada vez mais. Os piratas, apesar de ter enchido os cofres da Jamaica com ouro espanhol,

---

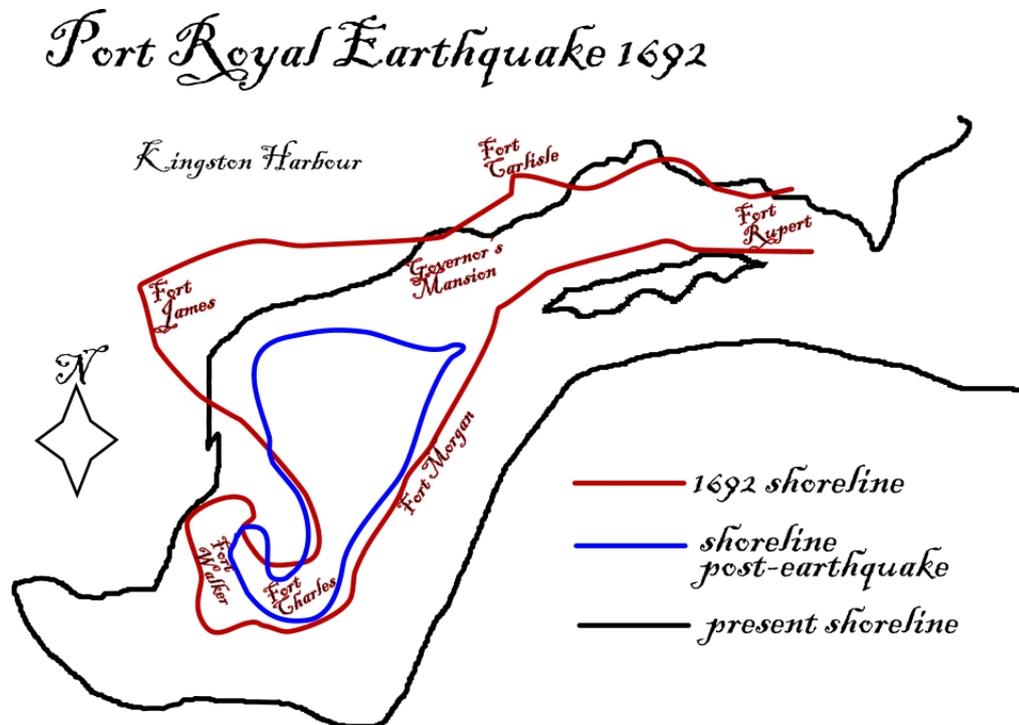
<sup>47</sup> DUNN, Richard. *Sugar e Slaves. The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713*. Carolina do Norte, University of Carolina Press. 2000. Pag. 156.

<sup>48</sup> Prática de viver de pilhagem ou pirataria.

<sup>49</sup> DUNN, Richard. *Sugar e Slaves. The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713*. Carolina do Norte, University of Carolina Press. 2000. Pag. 150.

começaram a se tornar um empecilho para fazendeiros que queriam um acúmulo mais eficaz de capital através do sistema de Plantation. Além disso eles os impediam de ter boas relações com outras colônias, no qual buscavam negociar suas colheitas e produtos derivados delas, mas principalmente impediam a manutenção de boas relações com outros reinados, visto que o ataque as apropriações espanholas e a navios reais após a Guerra dos 30 anos deixavam incerta a verdadeira natureza da ilha e dos seus habitantes.

Por fim, a Jamaica tem como vencedores os fazendeiros, devido a perda de força dos piratas devido uma parte de Port. Royal ter afundado e ter sido abalada por um incêndio em 1692, fazendo a pirataria jamaicana se mover para Tortuga ou para outros esconderijos.



Mapa de Port. Royal, Jamaica – Antes e depois do Terremoto de 1692

(...) Eric Williams apropriadamente nomeou “o cockpit da Europa”. Era um cockpit, de fato, mas que jogava por seu próprio conjunto de as regras. Assim, o Caribe, como disse Richard Dunn, “estava além da linha”. Isto era uma região em que os europeus “desrespeitavam as obrigações dos tratados europeus”; e igualmente desconcertante, onde eles “desrespeitam as

convenções sociais europeias”, agindo violentamente e se comportando de forma viciosa (...).<sup>50</sup>

Não somente isso, mas o sucesso de seus atos era tanto que tanto os governadores da Jamaica e de Tortuga no fim do século XVII foram substituídos por outros que não correspondiam com essas ideias e que representassem mais os interesses do Estado. É possível afirmar que os capitães piratas e seus bandos impediam o Caribe se tornar uma zona mais controlada, trazendo já desde cedo uma conexão entre o mar e a liberdade<sup>51</sup>.

É interessante notar a autonomia que os bucaneiros tinham ao redor de seus principais refúgios, Port. Royal e Tortuga, onde podiam usufruir de várias liberdades e que em outras localidades eram comuns serem alvos de constantes reclamações e enfrentamentos oficiais em terra por milícias ou agentes da lei. Esse tipo de comportamento continuou dentro da cultura do mar, como a citação abaixo sobre os navegantes do século XVIII.

A guarda da cidade de Kingston, cuja principal tarefa era controlar os movimentos dos escravos após o pôr do sol, muitas vezes acabou prendendo grupos de marinheiros desordeiros, acusados de escândalo público, que foram levados para a prisão paroquial ou confinados a bordo de navios ao serviço da Coroa ancorados em Port. Royal.<sup>52</sup>

Devido sua vivência no mar, era comum o estranhamento de pessoas que viviam em terra se deparar com estes indivíduos que, além de estar mais acostumados com uma vida mais calma, estavam mais propensos a costumes e modos diferentes, mas também isso se dá ao fato dos marinheiros já desde o começo terem uma certa aversão a “autoridade” e a figura da lei que os perseguia até os confins de lugares<sup>53</sup> do outro lado do mundo. A necessidade de controle extra acima dos marinheiros era uma necessidade grande, principalmente sob

---

<sup>50</sup> FERNANDEZ, Luiz. *Far Beyond The Line: Corsairs, Privateers, Buccaneers and Invading Settlers in Cuba and the Caribbean (1529-1670)*. University of Central Florida. Revista das Índias. Pag. 8.

<sup>51</sup> SCOTT, Julius. *O Vento Comúm. Correntes afro-americanas na era da Revolução Haitiana*. Traficantes de Sueños, Madrid, Espanha. 2018. Capítulo 2

<sup>52</sup> SCOTT, Julius. *O Vento Comúm. Correntes afro-americanas na era da Revolução Haitiana*. Traficantes de Sueños, Madrid, Espanha. 2018. Pag. 69

<sup>53</sup> Criação de várias leis com o intuito de controlar melhor os marinheiros, para que existisse pena de deserção e para taverneiros ou pessoas que os ajudem a fugir dos navios. Scott, Julius. *O Vento Comúm. Correntes afro-americanas na era da Revolução Haitiana*. 2018. Pag. 70

condições difíceis e insalubres dos navios, mas o próprio local de trabalho acabava por ter certos fatores que permitiam uma certa organização maior dos marinheiros.

Os ouvidos dos homens do mar podiam alcançar localidades muito longínquas que permitiam eles de poderem saber das grandes notícias do mundo afora. Nessa perspectiva, pode-se dizer que vemos a “conexão subterrânea” que Julius Scott fala no mundo dos marinheiros, na qual vai perpassando as camadas das sociedades até chegar no porto, sendo um exemplo disso a solidariedade debaixo do convés, que permaneceu um fator de “consciência de classe” mesmo antes do fenômeno ser assim conhecido.

“Os marinheiros dos barcos transatlânticos europeus constituíam um segmento de grande visibilidade das redes subterrâneas das Caraíbas, onde relacionamentos estabelecidos manteve as pessoas informadas sobre eventos no exterior e muitas vezes colidiram com as autoridades locais.”<sup>54</sup>

Muitas vezes, eram responsáveis por ajudar e dar refúgio em seus navios a escravizados que buscavam a fuga de suas plantações nos seus navios, como também difundir informações ultramarinas sobre o mundo nas zonas portuárias ou em localidades mais privadas, longe dos olhos da lei. O contato de homens do mar com africanos não era algo só exclusivo das Índias Ocidentais, mas também algo que havia na Costa Atlântica Africana e Madagascar<sup>55</sup>, onde piratas se juntavam e viviam juntos, acabando por desenvolverem costumes e cantigas juntas, similares a bases piratas indígenas<sup>56</sup> no Caribe. Dito isso, a figura do marinheiro começa a se tornar cada vez mais perigosa, uma vez que se mostra uma ameaça ao modo de vida ordenado pelas metrópoles, ainda que fosse uma engrenagem valiosa nesse período, levando a tentativa de um controle maior em seu ofício.

Tendo o navio ligado os mares e as várias populações, um fator que também agrega a toda essa vasta gama de embarreiramento em quesito das camadas mais altas é a multietnicidade e mestiçagem que ocorria dentro das comunidades marinheiras ou piratas. Diante disso, inúmeras alianças de piratas eram feitas com grupos indígenas, porque buscavam um objetivo em comum: prejudicar e pilhar os espanhóis. Essa vasta gama de uniões colocava diversos grupos étnicos unidos democraticamente contra inimigos em comum, que por sua vez prejudicava também ao sistema Imperial e ao das plantações.

---

<sup>54</sup> SCOTT, Julius. *O Vento Comum. Correntes afro-americanas na era da Revolução Haitiana*. Traficantes de Sueños, Madrid, Espanha. 2018. Pag.68.

<sup>55</sup> LINEBAUGH, Peter. REDIKER, Marcus. *A Hidra de Muitas Cabeças. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras. 2008. Pag. 179.

<sup>56</sup> Exquemelin, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853.

## Capítulo 3 – O Comportamento Marítimo

É definido por padrão nos dicionários brasileiros como “costume” a maneira de pensar, se portar e viver com determinado grupo ou sociedade e “cultura” como normas comportamentais, crenças ou hábitos que permeiam a vida das pessoas. Em “Costumes em Comum” de E.P. Thompson, Francis Bacon coloca costume como um tipo de jeito habitual, que é induzido pelas pessoas ao seu redor ou no seu meio de forma proposital ou inconsciente, de maneira que faz as pessoas a propagarem esses hábitos para as próximas gerações, sendo eles considerados “bons ou ruins”. Para tal, seguindo os pensamentos de Bacon, está o de Bernard Mandeville, que coloca o ser humano como um escravo dos costumes e que ele deveria se focar mais ao trabalho do que a certos fatores alheios do mundo afora<sup>57</sup>.

Isso nos faz pensar o tipo de mentalidade em que as pessoas das camadas mais altas da sociedade tinham e queriam de implementar nas pessoas comuns, isto é a figura do trabalhador, que buscava querer fazê-lo ignorante ao ponto que virasse somente uma engrenagem entre outras na máquina chamada trabalho. Em suma isso teve um grande impacto nos perímetros urbanos, quase como um fantasma, onde havia a concentração de vários indivíduos que buscavam recursos e ofícios para sobreviver, contudo a cultura popular e o folclore ainda buscavam resistir a essas mudanças, tanto no campo quanto no oceano. Antes de tudo, indivíduos que não sabiam ler ou escrever, onde boa parte das camadas baixas faziam parte, as tradições eram passadas através da oralidade, inclusive em certas localidades, era necessário e um dos únicos meios disponíveis para a passagem desses valores e costumes.

Ao vivenciarem um dia a dia turbulento em embarcações, marinheiros em seu tempo de descanso buscavam fazer o que o que era permitido para o seu alívio em navios mercantes ou da Marinha Real, com o intuito de deixar seu sofrimento um pouco mais palatável na sua vida. Os mundos opressivos “acima do convés” geravam ironicamente um sentimento de unidade e solidariedade abaixo do convés com todos aqueles que passavam pela mesma situação de alimentação fraca, sem soldo ou insuficiente e os castigos severos de oficiais

---

<sup>57</sup> THOMPSON, E.P. *Costumes em Comum*. São Paulo: Companhia das Letras. 1998. Capítulo 1. Pag.14.

sádicos, que aos poucos ia moldando e transformando a figura do homem do mar que buscava viver uma vida trabalhil melhor.

Dezessete marinheiros se reúnem no convés de armas de um navio de guerra, em torno de um contador de histórias barbudo que segura uma caneca de grogue em uma mão enquanto ele gesticula expansivamente com o outro. Seus companheiros de alcatrões relaxam, absorvendo a história enquanto sentados em baldes virados, caixas, canhões e no próprio convés. Os marinheiros tornaram o local de trabalho seu. As cabeças estão engatilhadas em êxtase atenção à palavra falada; rostos brilham com sorrisos. Este é um significativo momento na vida social do navio.<sup>58</sup>

Os inúmeros problemas os faziam se unirem com o pouco que tinham e compartilhar suas vivências e amizade diante de um cenário mortífero. Benjamin Walter, filósofo, crítico e literário alemão escreveu “The Storyteller”, no qual ilumina um caminho para discutir uma linha de pensamento para abranger o estilo de vida do marinheiro, em suma da figura do contador de histórias que mantém vivo uma tradição ou recurso oral dentro de um determinado grupo ou sociedade. O pensamento visto acima proposto por Bacon e Mandeville da obra de Thompson não é à toa. Havia um certo motivo de deixar as camadas mais baixas alienadas ao trabalho com o objetivo de esquecer o seu redor de maneira a esquecer o folclore e costumes das suas localidades devido o perigo que ela poderia exercer mais tarde. Walter, nesse quesito, perpassa na figura das “histórias” ou “lorotas” uma linha em três aspectos, sendo primeiro deles, a relação que as histórias têm socialmente, geralmente com base nas tradições orais, o segundo seria que as histórias têm dimensão de classe, onde há uma simpatia que as pessoas têm por ladrões e malandros e o terceiro dele o mais notável:

Terceiro e crucialmente, de acordo com Benjamin, as histórias estão ligadas a cultura do trabalho: contar histórias prosperas “no ambiente de trabalho – o rural, o marítima e urbana”. Porque contar histórias é sempre a arte de se estar fabricando e repetindo histórias, exigindo a “tecelagem e fiação de continuar enquanto eles estão sendo ouvidos.”<sup>59</sup>

---

<sup>58</sup> REDIKER, Marcus. *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, Motley Crews in the Age of Sail*. Massachusetts: Beacon Press. 2014. Pag.23

<sup>59</sup> REDIKER, Marcus. *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, Motley Crews in the Age of Sail*. Massachusetts: Beacon Press. 2014. Chapter 1. Pag. 19



Sábado a Noite no Mar. (Museu Marítimo Nacional de Londres) - 1841

Para a figura do navegante, isso é até colocado de forma mais explícita por Rediker em “Outlaws of the Atlantic”, ele ainda sublinha a sua presença e autoridade nessa questão, já que ele por ser um agente móvel, navega para vários lados do mundo, ouve várias notícias e acaba por se tornar um ser autônomo com suas próprias opiniões, que leva para outros de locais longínquos ou para seus companheiros de serviço.

Um dos principais objetivos do fio era reproduzir a cultura marítima, ou seja, enfatizar os aspectos aventureiros, às vezes heróicos do trabalho, para atrair jovens para ir ao mar e juntar-se à fraternidade de marinheiros de alto mar.<sup>60</sup>

Essa vasta gama de vivências e experiências que os marinheiros passavam oralmente, um para o outro chamavam a atenção de inúmeros indivíduos que buscavam uma vida de aventura ou de liberdade, como aconteceu com Pierre Le Grand, pioneiro mencionado já anteriormente que deu “início” as atividades bucanieras na ilha de Tortuga. Exquemelin comenta sobre as atividades e a quantidade de fama que os capitães tinham resultava sempre em vários seguidores que largavam tudo o que tinham ou os que nada tinham para fazer

<sup>60</sup> REDIKER, Marcus. *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, Motley Crews in the Age of Sail*. Massachusetts: Beacon Press. 2014. Chapter 1. Pag. 22

fortunas rapidamente e ganhar status, como os servos contratados da Jamaica e os caçadores de Hispaniola.

O primeiro pirata conhecido em Tortuga foi Pierre Le Grand, ou Peter, o Grande. A ação que o tornou famoso foi tomar o navio do vice-almirante dos espanhóis perto do cabo de Tiburon, no lado oeste de Hispaniola. (...) Os fazendeiros e caçadores de Tortuga mal ouviram falar do rico prêmio que aqueles piratas haviam conquistado, e resolveram seguir seu exemplo. Em seguida, muitos deles deixaram seus empregos, e se esforçaram para conseguir alguns pequenos barcos, onde praticariam pirataria.<sup>61</sup>

De maneira natural, os homens do mar começam a produzir costumes em comum devido ao mundo compartilhado que vivem, mesmo sendo etnicamente diversos e de várias cores, o fio unia a todos e perpassava cada amarra do navio. Quando comentamos sobre os modos de vida das populações marítimas é inegável que existisse nisso tudo um estilo de vida, já que boa parte da tripulação era responsável por mexer nas inúmeras cordas do navio, no uso de canhões, pela limpeza do navio dentre os mais diversos trabalhos dentro das naus. Tudo no estilo de vida do marinheiro é ligado por esse fio invisível, que o faz desenvolver e criar “novelos” para que a cultura se desenvolva e seja passada de geração em geração, conscientemente e inconscientemente, dado a necessidade de sobrevivência nas mais diversas situações; Tal qual o elemento dito acima é escolhido propositalmente devido ser um fator chave dentro das embarcações e porque ele liga o trabalho de forma grupal e forçada.

“Os fios dos marinheiros tomavam muitas formas e serviam a muitas funções no mundo de madeira do veleiro de alto mar. Eles ajudaram a recrutar e socializar novos marinheiros no pedido de bordo. Eles ensinaram conhecimentos fundamentais sobre o navio e suas relações sociais, principalmente sobre a sobrevivência em um linha de trabalho. Como parte dessa sobrevivência, eles transmitiram a história e as práticas de resistência, que moldou a política do navio e do Atlântico maior sociedade.”<sup>62</sup>

A clássica imagem dos marinheiros sentados abaixo do navio ou na taverna contando histórias possui muito mais significado do que muitas pessoas imaginam, era um ponto social

---

<sup>61</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853. Pag. 48-50.

<sup>62</sup> REDIKER, Marcus. *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, Motley Crews in the Age of Sail*. Massachusetts: Beacon Press. 2014. Chapter 1. Pag. 22

em suas vidas e um local de difusão de suas histórias, proezas e tristezas, compartilhando com seus colegas de trabalho, no ambiente de trabalho e um meio de poder se divertir em meio ao grande tédio, perigo ou infelicidade. Ironicamente, abaixo do convés que existiam vias democráticas, pois todos reunidos podiam contar e escolher o significado.

A musicalidade na esfera náutica é um fator chave e um dos mais conhecidos, muito difundido atualmente pela internet, que resgata as antigas cantigas que possuíam as funções de entreter e aliviar um pouco o peso, fazendo o tempo passar mais rápido e colocando os ouvintes e os que cantavam num ambiente mais leve e animado, provando ser um verdadeiro remédio diante do vício forçado involuntário. Outro jeito de difundir esse fio era através das marcações de seus corpos, seja por cicatrizes ou tatuagens, que por sua vez, as cicatrizes eram objetos de definir claramente uma condição social dentro do navio, sendo mostradas como marcas de honra e um gatilho para que sua história fosse contada, logo, era muito fácil saber discernir quem arrumava mais problemas entre os tripulantes. As tatuagens, muito famosas no mundo marítimo, possuíam uma função muito mais profunda do que meramente estético, era para que, ao evento de uma morte súbita ou catastrófica, fosse possível a identificação do corpo e poder fazer o devido enterro, além de marcar léguas navegadas e locais visitados.

Em relação a espiritualidade desses marinheiros, mesmo que o dinheiro fosse o principal motivo da união para as incursões e para a batalha, os navegantes possuíam fatores religiosos ditados, muitas vezes pelas raízes de casa, ainda assim, o gigantesco bruto dos marinheiros era completamente supersticioso.

“Trata-se do confronto entre o homem e a natureza, a eterna vigilância para sobreviver face às forças onipotentes que se levantavam no mar. Os marinheiros enfrentam seus medos ao lidar com a intensidade e a violência das águas, o que fazia com que um forte apelo espiritual na sociedade como um todo e na cultura marítima em particular. (...) No mar os tripulantes experimentavam uma religiosidade que podiam nunca ter tido em terra. Fosse em exercício mais ortodoxo da religião ou em práticas menos presas às formalidades, a religiosidade dos homens adaptava-se às condições ditadas pela natureza e pelo ritmo do trabalho.”<sup>63</sup>

A bordo dos navios espanhóis e portugueses, ou seja, nos navios católicos, era muito comum o culto a santos e a Virgem Maria, além de possuírem o costume de nomear as

---

<sup>63</sup> RODRIGUES, Jaime. *Deus é o dono do Navio: religiosidades marítimas no Atlântico Moderno*. Pag. 300, 301. Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, Brasil. 2019.

embarcações com nomes de santos para proteção<sup>64</sup>. Uma figura conhecida, Davy Jones, é um personagem famoso na cultura popular marítima, sendo visto muitas vezes como uma figura sobrenatural maligna que é responsável por levar as almas que definham nas embarcações de alto mar, com o popular “Baú de Davy Jones” sendo uma referência ao fundo do mar.

Dentro da pirataria diversos aspectos mudavam, como maior liberdade entre os marinheiros e maior soberania nas suas escolhas e ações também, comparadas com o padrão das sociedades em terra e nos locais de trabalho. Antes de tudo, entre eles existiam relações amistosas e de solidariedade que permitiam um ambiente mais leve dentro de seus ofícios nos navios.

Entre eles, esses piratas são muito liberais. Se alguém perdeu tudo, o que muitas vezes acontece em seu modo de vida, eles livremente dão a ele do que eles têm. Em tavernas e cervejarias eles tem grande crédito; mas na Jamaica eles não deveriam ficar muito individoados, visto que os habitantes de lá facilmente vendem uns aos outros por dívidas.<sup>65</sup>

A vida de pirata consistia no oposto ao que existia nos navios Reais, se distanciando de diversos fatores: limitando a autoridade do capitão e dos oficiais sendo governado pela maioria da tripulação onde todos tem direito de voto, trocando a disciplina violenta e distribuindo uniformemente o dinheiro do saque. O grande bruto dos marinheiros já havia experienciado o terror dos navios oficiais, onde a violência era lei, acabando por se compadecer a outros indivíduos, estes de cor, que também passavam pela mesma situação a bordo. Logo, os piratas através desses ataques ao Império espanhol, podiam desfrutar de seus prêmios com grande abundância de comida e bebida, juntamente com jogos de azar ou com outros prazeres, chegando a perder tudo em questão de semanas ou de poucos dias. Os relatos de Exquemelin quando fala do costume desses piratas, traz a palavra *debauchery*, que em português significa devassidão, devido as bebedeiras e ao comportamento desordeiro que eles tinham em terra.

Esses piratas gastavam duas ou três mil peças de oito em uma noite, não deixando uma boa camisa para vestir pela manhã. Eu vi um deles dar a uma prostituta comum quinhentas moedas de oito para vê-la nua. Meu próprio mestre às vezes comprava barris de vinho e, colocando-o na rua, forçava aqueles que passavam para beber com ele, ameaçando-os com uma pistola se diziam-lhe não. Fazia o mesmo com barris de cerveja, e muitas vezes jogava

---

<sup>64</sup> RODRIGUES, Jaime. *Deus é o dono do Navio: religiosidades marítimas no Atlântico Moderno*. 303-310 Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, Brasil. 2019.

<sup>65</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853. Pag. 61.

essas bebidas pelas ruas e molhava as roupas das pessoas, sem se importar se estragava suas roupas.<sup>66</sup>

Não era à toa seu comportamento libertário e barulhento, devido as grandes mazelas já vividas que a ordem soberana dos navios trazia em todos os marinheiros. Aqueles que sofriam com fome ou miséria agora viviam em abundância, sendo dono de si mesmo e de seus destinos, podendo ter voz ativa dentro dessa comunidade. As experiências dos bucaneiros do XVII foram passadas para os piratas do XVIII, quando observamos que a estrutura social do navio não mudou, ao analisarmos o código de Barthollomew Roberts, que buscava uma ordem que beneficiasse a todos em seu navio.

O primeiro item das cláusulas de Barthollomew Roberts garantia a cada um “Voto nas Questões do Momento” e direito a provisões frescas e bebida forte. Para alguns que se alistavam, a bebida “tinha sido um motivo maior (...) do que o Ouro”, e a maioria concordaria com o lema “Nenhuma Aventura será empreendida sem Grude”. Os piratas do Atlântico lutavam, portanto, para garantir a saúde e a segurança, a sua autopreservação.”<sup>67</sup>

Marcus Rediker e Peter Linebaugh na *Hidra de Muitas cabeças* reforçam o fato de que os piratas eram um grupo coletivo multirracial pautado no bem comum e que mesmo que possuíssem barreiras étnicas e linguistas, o funcionamento do navio, ou seja o trabalho, acabava por fazê-los se unirem ao ofício, de modo que permitia trocas culturais para a tripulação como um todo. O multilinguismo por fim, é um fator comum presente dentro da cultura marítima, devido à grande diversidade que existia dentro dos navios.

Traven afirmou que “vivendo juntos e trabalhando juntos, cada marujo aprende palavras com os companheiros, até que, depois de dois meses mais ou menos, todos os homens a bordo adquirem um conhecimento básico de cerca de trezentas palavras comuns a todos os tripulantes e compreendidas por todos”. E concluiu: “Um marinheiro nunca está perdido no que diz

---

<sup>66</sup> EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853. Pag. 60-61.

<sup>67</sup> LINEBAUGH, Peter. REDIKER, Marcus. *A Hidra de Muitas Cabeças. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras. 2008. Pag. 177.

respeito à língua”: seja qual for a costa para onde for mandado, descobrirá um jeito de perguntar “Quando é que vamos comer?”<sup>68</sup>

Os meios comportamentais das pessoas do mar têm a ver principalmente com o ambiente que estavam inseridos, de modo que acabaram por gerar toda essa vasta gama de fatores que viriam a ser associados com a figura do marinheiro. Para tal, ao dividir o mesmo ambiente de trabalho e estar a par de mudanças climáticas e de trabalhadores de locais diferentes, eles conseguiam assimilar outras realidades e se compadecer com elas, de maneira amistosa, assim desenvolvendo uma cultura híbrida que abrangesse uma grande diversidade, que atravessava fronteiras ultramarinas.

## Conclusão

Alexander Olivier Exquemelin sem dúvidas é um agente histórico importante. Sua contribuição para historiografia é de altíssima qualidade, com suas narrativas mostrando a vida na região Caribenha e os vários conflitos que eram incitados pelos próprios piratas e pelos governadores locais. A vasta gama de experiências que o autor traz na sua obra leva-nos a entender toda uma dimensão multiétnica e de classes que vários personagens mostram e estavam inseridos, em um pano de fundo de guerra.

Sendo um dos pioneiros a mostrar diversas perspectivas da região das Índias Ocidentais, Alexander é referenciado em diversos trabalhos devido a veracidade do seu diário enquanto viveu na comunidade bucaneira de Jamaica e Tortuga. Cinco séculos foram passados depois da publicação da primeira versão de *Bucaneiros da América* e através disso foi possível trazer um olhar mais crítico e comparativo sobre os acontecimentos relatados, analisando com outras fontes históricas da mesma época.

Os piratas do início da era moderna eram numerosos e habilidosos, tanto em terra quanto em mar, diferente dos do início do século XVIII, onde sua atuação principal era no

---

<sup>68</sup> LINEBAUGH, Peter. REDIKER, Marcus. *A Hidra de Muitas Cabeças. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras. 2008. Pag.166

meio do oceano. Além de desbravar as selvas e bancos de areia paradisíacos das Índias Ocidentais foram capazes de criarem esconderijos e zonas bucaneiras seguras para a sobrevivência e preparação para outros ataques aos navios europeus, mas principalmente, o império espanhol. Suas embarcações de pequeno porte eram ágeis o suficiente para alcançar naus grandes que carregavam ouro para Espanha e para escaparem com facilidade, caso fossem perseguidos, permitindo o seu desaparecimento rápido entre as pequenas ilhotas.

É interessante notar que a maioria dos flibusteiros já haviam experienciado algum tipo de realidade opressiva, como o próprio Exquemelin, seja no sistema de plantation, ou no regime autoritário que era ditado nos navios mercantes e reais, geralmente através de deportações, contrato de serventia, escravidão e recrutamento compulsório. Tanto que, ao saquearem navios era comum alistamento de indivíduos que passavam pela mesma situação que eles, como também trazer vingança aos oficiais ou capitães opressores.

Realidades de classe acabavam perpassando as fronteiras étnicas do mundo de madeira, moldando assim uma agência de costumes que aos poucos iam se solidificando entre os tripulantes do navio, de maneira que essa solidariedade de debaixo do convés aportava em terra e ia para aqueles que viviam uma situação de opressão e compulsão, chegando até dar refúgio para aqueles que eram escravizados.

A Hidarquia aparece a todo momento e é colocada como pano de fundo nessas disputas coloniais e lutas por liberdade, nas quais a maioria delas é vocalizada por Exquemelin, quando mostra as formas de disciplina nos navios e na escravidão feita pelos mestres de plantações. A dura realidade da época moldavam as pessoas ao ponto de compreenderem seu local no mundo e de combater sua posição através dos meios disponíveis, com motins, revoltas ou rebeliões.

É aqui que metaforicamente o monstro Hidra aparece, virando o mundo de ponta a cabeça, quando os marinheiros desafiam a ordem vigente das metrópoles e declaram guerra ao mundo, hasteando a bandeira de ossos cruzados e decidindo viver da sua própria maneira em contraste com tudo aquilo que lhes eram delegados, isto é, com abundância.

## Referências Bibliográficas

- BIALUSCHEWSKI, Arne. *Juan Gallardo: A Native American Buccaneer*. Durhan: Duke University Press, Hispanic American Historical Review. 2020
- BIALUSCHEWSKI, Arne. *Slave of the Buccaneers: Mayas in Captivity in the Second Half of the Seventeenth Century*. Durhan: Duke University Press, Ethnohistory. 2017
- REDIKER, Marcus. *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, Motley Crews in the Age of Sail*. Massachusetts: Beacon Press. 2014.
- THOMPSON, E.P. *Costumes em Comum*. São Paulo: Companhia das Letras. 1998.
- FERNANDEZ, Luiz. *Far Beyond The Line: Corsairs, Privateers, Buccaneers and Invading Settlers in Cuba and the Caribbean (1529-1670)*. University of Central Florida. Revista das Índias. 2015
- LINEBAUGH, Peter. Rediker, Marcus. *A Hidra de Muitas Cabeças. Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras. 2008.
- PETERS, Jessica. *A Nation of Those without a state: A case of study of nationalism regarding piracy in the atlantic, before and during the golden age*. Happy Valley: Western Washington University. 2013.
- DUNN, Richard. *Sugar e Slaves. The Rise of the Planter Class in the English West Indies*. Carolina do Norte. University of Carolina Press. 1624-1713. 2000.
- THORTON, K, John. *The Zambos and the Transformation of the Miskitu Kingdom, 1636-1740*. Hispanic American Historical Review. 2017.
- BRUSMAN, Denver. *Piratas vs Bando de Recrutamentos: A Batalha pelo Atlântico*. Scielo. 2019.
- KONSTAM, Angus. *Scourge of The Seas: Bucaneers, Pirates and Privateers*. Oxônia: Osprey Publishing. 2007
- RODRIGUES, Jaime. *Deus é o dono do Navio: religiosidades marítimas no Atlântico Moderno*. Guarulhos: Universidade Federal de São Paulo. 2019.
- SCOTT, Julius. *O Vento Comúm. Correntes afro-americanas na era da Revolução Haitiana*. Traficantes de sueños, Madrid, Espanha: 2018.
- WILLIAMS. Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: America.1975.

VARGAS, Nerea. *Piratería Americana: Los piratas atlánticos en los siglos XVI-XVII*. Universidad de Zaragoza. 2017.

GARCIA, Sergio. *Black Sails: La Edad de Oro de la Piratería en el Caribe*. Universidate de Barcelona. 2017.

EXQUEMELIN, Olivier Alexander. *The Buccaneers of America*. Boston: Benjamin B. Mussey e Co. 1853.

EXQUEMELIN, Olivier. *Bucaneiros da América*. Monticello: University of Arkansas. Readman, IBooks. 1678.