

PIRATAS VS. BANDOS DE RECRUTAMENTO:

A Batalha pelo Atlântico*

*Pirates vs. Press Gangs:
The Battle for the Atlantic*

Denver
BRUNSMAN

✉ brunsman@email.gwu.edu

George Washington
University
Washington, D.C., EUA

RESUMO

Os piratas instigam a imaginação coletiva desde quando saqueavam navios mercantes e lutavam por embarcações no Oceano Atlântico, durante a Idade da Vela. Não obstante, os piratas também contribuem para ilustrar um processo por vezes subestimado no estudo do desenvolvimento dos Estados e Impérios modernos: a luta entre atores estatais e não estatais para estabelecer o monopólio da violência no alto-mar. Este ensaio retoma esta disputa em torno da violência, dividindo-a em três blocos: no primeiro, o desafio imposto pelos piratas ingleses ao poder imperial dominante da Europa nos séculos XVI e XVII, a Espanha; depois, a ameaça feita por esses mesmos piratas ao emergente Império Britânico no final do século XVII e início do século XVIII; e, por fim, os esforços bem-sucedidos do Estado britânico para exercer controle sobre o Atlântico, lançando mão de formas de pirataria, de corsários e grupos de recrutamento patrocinados pelo Estado, no século XVIII. Assim, pretende-se apresentar como os britânicos estabeleceram a supremacia naval e consolidaram o controle imperial sobre o Atlântico, monopolizando os mesmos métodos violentos usados pelos piratas.

Palavras-chave: Pirata, Corsário, Bandos de Recrutamento, Alistamento Compulsório, Marinha, Estado Moderno, Violência, Max Weber.

ABSTRACT

Pirates in the Atlantic Ocean have excited imaginations ever since they stole from merchant ships and battled naval vessels in the Age of Sail. But pirates also illustrate an underappreciated process in the development of modern states and empires: the struggle between state and non-state actors to establish a monopoly of violence on the high seas. This essay traces this contest over violence in three stages: (1) the challenge posed by English pirates to Europe's dominant imperial power, Spain, in the sixteenth and seventeenth centuries; (2) the threat made by these same pirates to the emerging British Empire in the late seventeenth and early eighteenth centuries; and (3) the successful efforts of the British state to exert control over the Atlantic through state-sponsored forms of piracy, privateers and press gangs, in the eighteenth century. The British established naval supremacy and consolidated imperial control over the Atlantic by monopolizing the same violent methods once used by pirates.

Keywords: Pirate, Privateer, Press Gang, Impressment, Navy, Modern State, Violence, Max Weber.

* Tradução de Marcos Sorrilha Pinheiro, Professor Doutor do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História da UNESP, Franca, SP, Brasil. E-mail: marcos.sorrilha@gmail.com

Todo mundo adora piratas. Gente de todas as idades, crianças e adultos, encontram algo para apreciar nos piratas, como se nota no caso do fictício Capitão Jack Sparrow da franquia de filmes *Piratas do Caribe*, da Disney. Esse interesse generalizado por piratas torna pertinente a seguinte pergunta: por que as pessoas são tão fascinadas por eles? Afinal de contas, trata-se de personagens que violavam a lei e faziam muitas coisas condenáveis. De certa maneira, romantizam-se os piratas do passado, mas sem se dedicar a mesma simpatia aos piratas que atuam nos dias de hoje. Então, por que celebram os piratas do passado, particularmente aqueles da chamada “Idade da Vela”?

Explorarei essa questão recorrendo à história dos piratas propriamente dita, principalmente aquelas do mundo anglófono do Atlântico Norte. Ao fazê-lo, é importante que se reconheça que muitos desses piratas também navegaram pelo Atlântico Sul e, ocasionalmente, se intrometeram no transporte e nos assentamentos coloniais de espanhóis e portugueses. Como se sabe, a história colonial brasileira apresenta um elenco diversificado de piratas franceses, holandeses e ingleses (FRANÇA & HUE, 2014; SÁ, 2015).

O arco narrativo que aqui utilizarei está organizado em três blocos, sendo que cada um deles oferece importantes pistas sobre as razões pelas quais este tema é romantizado. De maneira geral, os piratas são descritos como vítimas no cenário das grandes batalhas pelo controle dos mares. No primeiro bloco, que se inicia no século XVI, estendendo-se pelo século XVII, os piratas desafiaram a grande potência colonial do Atlântico daquele período, a Espanha. Esses primeiros piratas também podem ser nomeados como corsários, sujeitos que possuíam algum tipo de sanção legal e oficial por parte do Monarca ou do Estado, tais como as Cartas de Corso.

Tais piratas/corsários ingleses obtiveram tanto sucesso que se tornariam uma ameaça ao grande poder colonial dos séculos XVII e início do século XVIII. Trata-se do segundo bloco desta história, quando a Grã-Bretanha teve de travar uma guerra contra alguns dos piratas que anteriormente a haviam ajudado a superar a Espanha na busca pela supremacia imperial do Atlântico. Esse é o famoso contexto histórico de *Piratas do Caribe*.

No terceiro e último bloco desta história, que se estende pela maior parte do século XVIII, o Estado britânico exerceu o controle sobre o Atlântico, recorrendo a formas de pirataria por ele mesmo patrocinadas, como: os corsários e os grupos de recrutamento navais. Os recrutadores se caracterizavam por bandos de homens vinculados à Marinha britânica cuja função era “alistar”, ou forçar, marinheiros a ingressarem no serviço naval. Em seguida, veremos que o Estado britânico aperfeiçoou as modalidades de pirataria como forma de consolidar o seu controle sobre o Atlântico.

Desta feita, muito longe de serem apenas personagens divertidos, os piratas ajudam a compreender os grandes processos históricos, particularmente aqueles atrelados ao desenvolvimento do Estado moderno e dos Impérios nascentes. Do ponto de vista do Atlântico, a condição-chave para o crescimento do Estado foi o monopólio da violência. Essa ideia possui suas origens em *Os Seis livros da República* de Jean Bodin (1576) e no *Leviatã* de Thomas Hobbes (1651), tendo sido melhor desenvolvida por Max Weber em seus pouco valorizados escritos políticos. Em seu trabalho, a *Política Como Vocação*

(1919), por exemplo, Weber argumentou que “um estado é uma comunidade humana que (com sucesso) reivindica o monopólio do uso legítimo da força física dentro de um determinado território” (WEBER, 1946, p. 78)¹. Para a minha análise, ampliarei a definição de “território”, de forma que seja possível incluir o Oceano Atlântico como tal. Assim, o conceito de Weber ganha maior utilidade para que se compreenda a ascensão do Império Britânico. Afinal, sem estabelecer o monopólio da violência no Atlântico, a Inglaterra nunca teria concretizado suas ambições imperiais.

É evidente que a teoria weberiana não é capaz de explicar o crescimento do Estado moderno e dos Impérios nascentes em sua totalidade. Ademais, tal desenvolvimento ocorreu conjuntamente com o crescimento do capitalismo. Entretanto, ao contrário do que defende a teoria marxista, a consolidação da violência no Atlântico por parte do Império Britânico não representou apenas a expansão da exploração de classe². Na realidade, o Estado enfrentou todos os tipos de resistências contra sua autoridade, recorrendo aos mais diversos recursos e subterfúgios para se manter no controle. No mar, isso significou derrotar piratas e vencê-los em seu próprio jogo: roubando o trabalho qualificado dos marinheiros para garantir e ampliar o seu poder.

Os “Cães do Mar” Ingleses

Começarei o primeiro bloco a respeito dos piratas que ajudaram o fraco Estado Inglês a triunfar sobre a poderosa Espanha. Depois que Hernán Cortés conquistou os Astecas, no atual México, entre 1519-1521, as atenções dos países europeus e de seus piratas voltaram-se para os espanhóis. Em seguida, os espanhóis dariam continuidade à conquista de Cortés descobrindo fabulosas minas de prata na América Central e do Sul. Segundo estimativas oficiais, entre 1500 e 1650, 181 toneladas de ouro e 16 mil toneladas de prata chegaram à Espanha oriundas do Novo Mundo (ELLIOT, 1989, p. 19).

Em 1525, galeões espanhóis carregando riquezas extraídas das colônias passaram a viajar agrupados em comboios com o intuito de se protegerem de ataques. Em 1561, a *flota bianual* (ou o sistema de frota) partia da Espanha em janeiro e agosto de cada ano, desembarcando seus navios em diferentes portos de suas colônias. Para a viagem de retorno, os galeões convergiam primeiramente em direção à Havana antes de embarcarem num comboio de regresso ao continente europeu. O trajeto pelo Atlântico levava no mínimo oito semanas para ser concretizado – um longo tempo em que deveriam se proteger de potenciais inimigos (ELLIOT, 1989, p. 19-21).

Antes dos ingleses, os piratas franceses foram os primeiros a se esbaldarem com as riquezas do império espanhol advindas do Novo Mundo. Isso porque, na primeira metade do século XVI, Espanha e França travaram uma guerra intermitente entre si. Durante esse período, particularmente entre 1530 e 1550, piratas franceses atacaram galeões espanhóis, fato que apenas chegaria ao fim em 1559, quando os países negociaram um acordo de paz. A partir de então, os piratas franceses voltaram suas atenções às terras portuguesas do Brasil (LANE, 2016, p. 15; 22-24).

De maneira concomitante ao declínio da pirataria francesa nos mares do Atlântico Norte, um novo monarca ascendeu ao trono inglês. A Rainha Elizabeth I governaria a Inglaterra de 1558 a 1603 e, em seu reinado, dois elementos contribuíram para que houvesse o estímulo à pirataria: (1) a fraqueza da Inglaterra, se comparada

particularmente à Espanha; e (2) as ambições megalomaniacas de Elizabeth sobre o crescimento inglês e a expansão de seu império.

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. Por conta do apoio que tinham de Elizabeth, eles viviam sobre uma tênue linha que separava a pirataria da prática corsária, mas sem deixarem de realizar ações independentes, visando o interesse próprio³.

Sir Francis Drake foi o mais célebre dos cães do mar de Elizabeth e liderou várias incursões ao Caribe espanhol. Em princípio, ele não passava de um parasita, alguém visto como inoportuno, mas, tempos depois, passou a causar danos reais às finanças e aos interesses imperiais da Espanha. Em 1572, Drake realizou seu primeiro grande ato de pirataria ao roubar o carregamento anual de tesouros vindo do Peru. Para atingir o Atlântico, os navios que partiam do vice-reinado andino tinham que desembarcar no Istmo do Panamá e viajar por terra até a cidade portuária de *Nombre de Dios*. Foi nesse percurso que Drake surpreendeu o comboio que levava o tesouro do rei até o porto e, assim, obteve uma pequena fortuna em prata e ouro para a Inglaterra (e para ele mesmo).

Como superar tal façanha? Em dezembro de 1577, Drake deixou a Inglaterra com 164 homens e garotos a bordo de quatro navios naquela que ficaria conhecida como a “Famosa Jornada”. Quase três anos mais tarde, ele retornou como primeiro inglês e, também, o primeiro europeu a circundar o globo através da navegação pelo Estreito de Magalhães. Drake não havia partido apenas a passeio. Ele retornou à Inglaterra com uma fortuna de mais de 1 milhão de libras esterlinas, retirada em grande parte de navios e assentamentos espanhóis.

Por conta disso, os cães do mar de Elizabeth deixaram de ser encarados como simples parasitas. Agora, eles representavam uma grande ameaça ao domínio espanhol enquanto poder financeiro e imperial da Europa. Os últimos dezoito anos do reinado de Elizabeth, de 1585 a 1603, foram marcados pela guerra aberta entre Espanha e Inglaterra, quando, ano após ano, dezenas de navios ingleses perseguiram suas recompensas pelo Atlântico.

Em 1585, Drake deixou a Inglaterra no comando de uma robusta frota composta por 22 navios e 2.300 homens. As frotas piratas começavam a se assemelhar a pequenas esquadras. Neste episódio, Drake acabou perdendo o principal comboio com tesouros que navegava no Caribe, porém, em 1586, saqueou Santo Domingo (atual capital da República Dominicana) e atacou Cartagena (na atual Colômbia). As últimas façanhas de Drake inspiraram entre os ingleses o surgimento de uma nova leva de falsários, bem como a criação de novas estratégias de defesa por parte dos espanhóis.

As ações de Drake, assim como as de outros cães do mar, provocaram um contragolpe retumbante da Espanha, protagonizado pela famosa Armada de 1588. Naquela oportunidade, o rei Felipe II despachou uma frota composta por 130 navios, carregando 18.000 soldados para exterminar de uma vez por todas a praga inglesa. Então, os ingleses contornaram a Armada no Canal da Mancha, sendo beneficiados

pelas fortes tempestades nos Mares do Norte que acabaram por espalhar os navios espanhóis. Segundo os relatos produzidos por ingleses daquela época, um “vento protestante” salvou a Inglaterra, fato lembrado por uma medalha comemorativa que trazia os seguintes dizeres: “Deus soprou e eles foram dispersados” (MATTINGLY, 1959, p. 390).

Entre as décadas de 1580 e 1590, os holandeses e, ocasionalmente, os franceses também entraram em guerra contra Espanha e Portugal (que agora estava sob o domínio dos Habsburgos espanhóis). Além disso, por conta da união das coroas espanhola e portuguesa, protagonizada por Felipe II, houve uma primeira onda de ataques de corsários ao Brasil (SÁ, 2015, p. 28-38). Em última análise, o número combinado de ataques levou o império espanhol ao esgotamento. Assim, em 1598, a Espanha fez as pazes com a França; em 1604, com a Inglaterra; e em 1607, com a Holanda.

Enquanto isso, Drake nunca mais igualou seus feitos anteriores. No final de 1595, os canhões espanhóis do *Castelo El Morro* em Havana dispararam uma bala diretamente na cabine do navio do almirante Drake, mas ele sobreviveu. Porém, algumas semanas depois, em janeiro de 1596, ele morreria de disenteria aos 55 anos, ancorado na costa de *Portobelo* (no Panamá atual).

Após a morte de Elizabeth, em 1603, o Rei James I focou no estabelecimento de colonizações permanentes. No entanto, a pirataria inglesa não desapareceu no século XVII, apenas alterou suas estratégias. Assim, em vez de se estabelecerem na Inglaterra, os piratas passaram a viver em colônias inglesas situadas no hemisfério ocidental, contando com o patrocínio dos governadores locais, particularmente em Nova York, Carolina do Sul e Jamaica. Os governadores se beneficiavam dos saques realizados por piratas e, ao mesmo tempo, recebiam a proteção marítima que a ainda fraca Marinha inglesa não conseguia fornecer.

Sir Henry Morgan é a figura que melhor caracteriza esse momento de transição para a pirataria no hemisfério ocidental, particularmente no Caribe. Morgan também contribuiu para a difusão da reputação dos piratas como aqueles que desfrutavam de um estilo de vida libertino, marcado pelo excesso de comida, bebida, festas, prostituição e jogos, desprendidos de qualquer preocupação com as regras sociais instituídas e longe da autoridade e hierarquia do centro imperial em Londres⁴.

Na década de 1650, pela primeira vez, Morgan foi para o Caribe, possivelmente como parte da estratégia de Oliver Cromwell para a conquista de assentamentos coloniais espanhóis, algo que ficaria conhecido como o “Projeto Ocidental”. Na década seguinte, com o intuito de promover ataques a instalações espanholas, Morgan recebeu cartas de corso de diferentes governadores jamaicanos. A tripulação de Morgan ficaria conhecida como *bucaneiros*, e grande parte da lealdade dedicada a ele vinha de sua generosidade. Ele estabeleceu uma estrutura de pagamento incrivelmente democrática para aquela época, recebendo um centésimo de todo o lucro, enquanto o restante era dividido em partes iguais entre seus homens. Naquele tempo, o usual era que os capitães levassem mais da metade de todos os ganhos.

Em 1670, Morgan excedeu-se em sua ambição, atacando o Panamá e violando um tratado de paz que existia entre Inglaterra e Espanha. Por isso, foi preso e enviado para Londres. Entretanto, com o agravamento das relações entre os países, Morgan

acabou sendo nomeado cavaleiro da Coroa Britânica e encaminhado de volta à Jamaica na condição de Tenente Governador! Agora os piratas estavam no comando da colônia. Morgan sobreviveu no poder político por apenas alguns anos até cair em descrédito com os líderes jamaicanos que o condenaram, entre outras coisas, por desordem associada à embriaguez. Morgan morreu em 1688, possivelmente por conta de uma doença hepática.

A Era de Ouro da Pirataria

Conforme mencionei, Morgan foi um personagem de transição. Ele ajudou a introduzir o estilo de vida pirata, igualitário e libertário que se tornaria famoso, ao mesmo tempo em que atuava com o respaldo de autoridades constituídas. Isso mudaria com a geração de piratas que sucederam a Morgan no final do século XVII e início do século XVIII, em um período conhecido como “A Era de Ouro da Pirataria”. Neste segundo bloco de nossa história, os espanhóis perderam espaço enquanto potência imperial, ao passo que a Grã-Bretanha se ergueu para estabelecer a sua supremacia marítima no Atlântico. Assim, os piratas passaram a mirar os transportes de mercadorias britânicas, tornando-se uma ameaça para o próprio império que eles haviam ajudado a estabelecer.

O Capitão William Kidd foi outra figura de transição nesta passagem do curso legal para a pirataria ilegal. Nascido na Escócia, ele se instalou na cidade de Nova York ainda jovem. Como ocorreu com Morgan na Jamaica, Kidd atuou como um pirata/corsário a serviço dos governadores de Nova York, tendo alvejado mais navios franceses do que navios espanhóis, dado que a França se tornava a principal rival da Inglaterra.

Kidd era tão bom em seu ofício (a pirataria) que o governo inglês o recrutou em uma missão especial, incumbindo-o de caçar outros piratas que haviam interceptado mercadorias da Companhia Inglesa das Índias Orientais no Oceano Índico. Ele não teve um início promissor. Na primavera de 1696, partiu de Londres e navegou pelo rio Tâmisa em seu navio apropriadamente nomeado *Adventure Galley*. O barco de Kidd cruzou com um iate que pertencia à realeza britânica, contudo não obedeceu ao protocolo de baixar suas bandeiras em deferência. Em vez disso, quando a embarcação disparou um tiro de advertência, a tripulação de Kidd abaixou as calças, expondo seus traseiros para o navio Real.

Kidd deve ter achado o gesto divertido, pois seus homens o repetiram para outro iate Real, ainda antes de entrarem no Canal da Mancha. Porém, desta vez, o *Adventure Gallery* foi parado, tendo a sua tripulação compulsoriamente alistada pelos soldados britânicos (RITCHIE, 1986, p. 60-62). Tempos depois, após organizar uma nova equipe, Kidd finalmente viajou para o Oceano Índico. No entanto, em vez de caçar piratas conforme o acordo, ele se envolveu na prática da pirataria, saqueando vários carregamentos comerciais. Em reação, a Companhia Inglesa das Índias Orientais enviou inúmeras queixas sobre o comportamento de Kidd a Londres.

No entanto, em vez de retornar para a Inglaterra, Kidd fugiu para as colônias americanas. Lá, esperava receber o perdão de um de seus antigos patrões, o Conde de Bellomont, que se encontrava como governador de Nova York. Ao invés disso, em 1699, Bellomont prendeu Kidd e o enviou a Londres, onde foi julgado por suas

transgressões no Oceano Índico. Os tribunais ingleses o declararam culpado de assassinato e mais cinco denúncias de pirataria. Em maio de 1701, Kidd foi enforcado na “Doca de Execução” em Wapping (no lado leste de Londres). Como um aviso para outros piratas, o corpo de Kidd foi deixado pendurado sobre as margens do Tâmesis durante três anos!

Atualmente, os historiadores continuam a debater o caso jurídico de Kidd, apontando para seu posicionamento social ambíguo, localizado na confusa fronteira em que se situa o corsário legal e o pirata ilegal⁵. O que está claro, porém, é que o seu caso representou o início daquilo que ficou conhecido como a Guerra aos Piratas. Até declarar sua vitória em 1726, a Marinha Real Britânica capturou centenas de piratas espalhados por todo o emergente Império Britânico, das Antilhas (Caribe) até as Índias Orientais (Índia). Essa guerra contra a pirataria marcou um momento significativo na ascensão do Estado Moderno e, particularmente, do Império Britânico, naquilo que se tornou uma das suas características definidoras: o monopólio da violência e da guerra no Oceano Atlântico.

A Guerra aos Piratas se tornou mais severa após o fim de outro conflito, a Guerra de Sucessão Espanhola (1702-1713). A Paz de Utrecht, assinada em 1713, ajudou a promover um período que ficaria conhecido como a Era de Ouro da Pirataria no Caribe (1716-1726), uma vez que o final dos embates deixou milhares de marujos da Marinha desempregados e desmantelou a armada britânica. Para ganhar a vida, muitos desses marinheiros recorreram à pirataria (REDIKER, 2001, p. 1-37). Na Filadélfia, um funcionário aduaneiro avisou: “Tudo o que se fala na América é do enxame de piratas não só nessas costas, mas em todas as Índias Ocidentais, o que arruína o comércio dez vezes mais do que uma guerra” (TAYLOR, 2001, p. 297).

Em 1716, as autoridades coloniais estimavam que, pelo menos, 2.000 piratas operavam nas Índias Ocidentais e ao longo da costa atlântica da América do Norte (TAYLOR, 2001, p. 297). Essa é a época equivalente à de Jack Sparrow, quando os piratas ostentavam uma bandeira contendo uma caveira de ossos cruzados. Conhecida como o *Jolly Roger* (um termo usado em referência à uma pessoa desleixada), ela servia como um aviso aos navios mercantes, pois, ao hastear o *Jolly Roger*, os piratas davam uma oportunidade para que os capitães se rendessem. Se não o fizessem, os piratas levantavam uma bandeira vermelha, o que significava guerra (PRINGLE, 1953, p. 124-125).

A maioria dos piratas seguiu este e outros protocolos, gerando um tipo de comportamento tão bem expresso na canção de Bob Dylan, *Absolutely Sweet Marie*: “para viver fora da lei você deve ser honesto”. Na verdade, os piratas seguiram um código de ética (referido como o Código Pirata em *Piratas Do Caribe*). De certa forma, seus navios foram os modelos iniciais da governança democrática, com constituições elementares que definiam os direitos e deveres dos tripulantes, regras para o tratamento de disputas, além do pagamento de incentivos e seguros para garantir que os tripulantes agissem corajosamente em batalha. As tripulações muitas vezes elegiam seus próprios comandantes. Os capitães piratas geralmente recebiam quase o dobro dos ganhos dados aos tripulantes comuns. Em contraste, os capitães corsários normalmente recebiam até 14 vezes mais. Além disso, muitos navios piratas

lidavam com as disputas internas seguindo um sistema quase legal que incluía um júri formado por tripulantes (REDIKER, 2001, p. 60-102).

De maneira geral, devido aos seus comportamentos e ética democrática, os piratas contrariavam o tipo de hierarquia existente nos navios mercantes e oficiais do Império Britânico. Além disso, os piratas pareciam ter muito mais diversão. O pirata caribenho Bartholomew “Black Bart” Roberts, por exemplo, contrastou a pirataria com o serviço mercantil onde “há pessoas elegantes, salários baixos e trabalho duro; Na [pirataria], abundância e saciedade, prazer e facilidade, liberdade e poder... Não, *uma vida alegre e curta* será o meu lema” (DEFOE, 1972, p. 244). Roberts levou seu credo a sério. Depois de saquear cerca de 40 mil moedas de ouro da Frota do Tesouro Português no Brasil, em 1719, foi morto na costa da África por caçadores de piratas da Marinha Britânica apenas três anos mais tarde (LANE, 2016, p. 201-202).

O pirata mais famoso da Era de Ouro foi Edward Teach, mais conhecido como Barba Negra. Sua fama está diretamente relacionada à sua aparência, pois, certa vez, ele teria ateadado fogo em sua própria barba com o intuito de intimidar seus inimigos! O livro de 1724, *A História Geral dos Roubos e Assassinatos dos Piratas Mais Notórios*, publicado sob o pseudônimo de Charles Johnson, inclui uma descrição memorável de Barba Negra:

Então, nosso Herói, o Capitão Teach, assumiu o Codinome de Barba Negra, devido à quantidade de cabelos que, como um assustador Meteoro, cobria todo o seu rosto, e assustou a América mais do que qualquer outro cometa que tenha aparecido há muito tempo. Sua barba era negra, e foi um sofrimento para fazê-la crescer até um comprimento extravagante; quanto a largura, subia aos seus olhos; Ele estava acostumado a amarrá-las com fitas, em pequenas caudas, seguindo o estilo de nossas perucas Ramilies e girando-as sobre suas orelhas (DEFOE, 1972, p. 84).

Barba Negra, como outros piratas de renome, teve sua própria versão do *Jolly Roger*, retratando um esqueleto que perfurava um coração com sua lança, enquanto fazia referências ao diabo. Grande parte da estratégia de Barba Negra dependia de sua arrogância e intimidação, apesar de nunca ter matado um prisioneiro. À sua maneira, ele persuadia a maioria dos tripulantes de navios capturados para se juntar a sua causa, ao invés de recrutá-los compulsoriamente como fizeram outros piratas.

Ainda assim, Barba Negra representava uma ameaça à crescente riqueza comercial do Império Britânico. Por conta disso, o governador da Virgínia Alexander Spotswood resolveu colocar um fim aos saques promovidos pelo famoso pirata. Em 1718, Spotswood patrocinou um grupo de soldados e marinheiros para capturar Barba Negra, o que de fato aconteceu, mas não sem haver uma luta feroz ao longo da costa marítima da Carolina do Norte. Após a sua captura, ele foi executado, tendo sua cabeça cortada e carregada no gurupés (o ponto mais à frente de um navio) para atestar a sua morte (PRINGLE, 1953, p. 189-209).

Outros dois piratas famosos da Era de Ouro foram, na realidade, mulheres: Anne Bonny e Mary Read. Bonny nasceu na Irlanda e, posteriormente, mudou-se com sua

família para a Carolina do Sul. Lá, ela se casou com um marinheiro pobre chamado James Bonny, o qual ela abandonaria para viver com John “Calico Jack” Rackham, capitão da embarcação pirata *Revenge*⁶.

Por sua vez, Read nasceu na Inglaterra, fruto de uma relação ilegítima entre uma viúva e um capitão do mar. Então, quando seu irmão mais velho faleceu, a mãe de Read começou a vesti-la como um menino. Mais tarde, ela se tornaria marinheira, alistando-se na Marinha Britânica. Read se apaixonou por um soldado flamengo, casando-se com ele, possivelmente durante a Guerra da Sucessão Espanhola. Infelizmente, após a morte de seu marido, ela voltou para o mar como um marinheiro, juntando-se à tripulação de Rackham no *Revenge*. Rackham e Anne Bonny pensaram que Read era um homem até finalmente descobrirem a verdade. E assim foi até que, em novembro de 1720, um caçador de piratas atacou o *Revenge*. Os homens estavam bêbados demais para lutar, mas Bonny e Read conseguiram resistir o máximo que puderam antes de se renderem.

Após a captura, o governo colonial da Jamaica condenou a tripulação de Rackham à morte por enforcamento, mas ambas, Read e Bonny, “imploraram por suas barrigas” (pediram misericórdia, porque estavam grávidas). Elas receberam uma suspensão temporária da execução até que dessem à luz. Read morreu na prisão, possivelmente por complicações durante o parto; quanto a Bonny, não existem maiores informações sobre seu fim.

Esses resultados desfavoráveis para Barba Negra, Anne Bonny e Mary Read foram emblemáticos na grande Guerra aos Piratas. Ao fim e ao cabo, o Estado britânico foi bem-sucedido no esforço de impedir que piratas desarticulassem seu comércio colonial. Entre 1716 e 1726, os britânicos executaram entre 400 e 600 piratas, sendo que um número ao menos duas vezes maior morreu resistindo à captura. A guerra contra os piratas não era uma guerra típica contra um inimigo estrangeiro, mas foi fundamental para definir o poder do Estado britânico moderno (TAYLOR, 2001, p. 297).

Corsários e Bandos de Recrutamento

A Guerra contra os Piratas não conseguiu colocar um fim à pirataria no Atlântico. Ao invés disso, o Estado britânico se apropriou das táticas piratas para servir aos seus próprios interesses. Essa pirataria patrocinada pelo Estado marcou a terceira e última etapa do desenvolvimento do Estado moderno, segundo a perspectiva marítima. Os britânicos exerceram o monopólio da violência no Atlântico, patrocinando corsários e usando recrutas para alistar (ou forçar) os marinheiros ao serviço – uma prática anteriormente aperfeiçoada por piratas no Caribe.

Conforme demonstrei, desde os cães do mar da Rainha Elizabeth, no século XVI, os britânicos lançaram mão dos corsários para defender os interesses do Estado. A diferença agora foi que, em meados do século XVIII, a Grã-Bretanha recorreu à sua própria Marinha para governar os mares. Na realidade, o uso que o Estado britânico fez dos corsários tinha como intuito aumentar sua supremacia naval e não mais por necessidade.

Os corsários carregavam cartas de corso do Estado, o que os diferenciava dos piratas regulares, ainda que partilhassem muitas características em comum, incluindo a

busca do interesse próprio. Lembrem-se que o filósofo Adam Smith chamou a prática corsária de “loteria” marítima (SMITH, 1902, p. 179), pois apesar da obrigação de terem que dividir seus ganhos com a coroa, os marinheiros tiveram a oportunidade de fazer uma fortuna rápida, usufruindo da condição de corsários⁷.

Os britânicos ainda exerceriam o monopólio da violência no Atlântico valendo-se de outro sistema autorizado pelo Estado: o recrutamento naval compulsório. Piratas muitas vezes recrutavam equipes por meio da força, especialmente nos últimos e turbulentos anos da Guerra contra os Piratas. Porém, a prática foi de fato aperfeiçoada pela Marinha Real Britânica, despertando a ira de piratas, colonos americanos, cidadãos do Estados Unidos e demais opositores do Império Britânico⁸.

Nos setecentos, os bandos responsáveis pelo recrutamento naval atuaram tanto no mar quanto em terra firme. Dirigidos por um tenente naval, esses pequenos grupos de marinheiros tinham um objetivo primordial: capturar os melhores talentos disponíveis para atuar na Marinha. Como instrumentos de intimidação, os recrutadores recorriam a porretes (com cabos longos) e cutelos (pequenas espadas), evitando o uso de armas de fogo, uma vez que não queriam provocar danos permanentes aos potenciais “candidatos” à Marinha.

Em terra firme, *Tower Hill*, em Londres, serviu como centro de recrutamento naval por possuir um fácil acesso ao rio Tâmisa. Em séculos anteriores, os homens capturados foram realmente mantidos presos na Torre de Londres, porém, no século 18, a Marinha os mantinha em barracões erguidos às margens do Tâmisa até que fossem removidos para navios específicos.

Esse tipo de comportamento pode parecer ultrajante para os dias atuais, mas era perfeitamente legal no século XVIII. O recrutamento compulsório era uma prerrogativa legítima do rei, que podia ordenar o trabalho de seus súditos. Os principais requisitos estabelecidos por lei eram os de que os recrutados deveriam ser homens que reconhecidamente “vivessem do mar” (geralmente marinheiros), que fossem súditos britânicos e utilizados apenas durante um período de emergência (normalmente definido como tempo de guerra).

Apesar da exigência legal para que apenas marinheiros fossem alistados, o recrutamento ocasionalmente recaía sobre outros indivíduos, especialmente os pobres. Por essa razão, os historiadores marxistas no Estados Unidos argumentaram que o recrutamento compulsório constituía um caso clássico de exploração de classe. Não nego que classe social tenha tido um papel significativo no recrutamento naval, mas argumento que um modelo weberiano de desenvolvimento estatal explica melhor essa prática. Conforme mencionei, estabelecer o monopólio da violência foi um fator chave no crescimento do Estado moderno, sendo que o Estado britânico só pôde estabelecer tal monopólio recorrendo ao serviço de milhares de marinheiros, reunindo aproximadamente 500.000 homens para lutar em guerras do século XVIII. Desse número, cerca de metade, ou 250.000, foram forçados a entrar em serviço.

Meus números são uma estimativa conservadora, mas ainda assim, apontam que o recrutamento naval foi a segunda forma de trabalho compulsório mais comum no Império Britânico durante o século 18, perdendo apenas para a escravidão. Nunca teremos os números exatos, uma vez que a Marinha não possuía a prática de distinguir em seus

registros entre aqueles que eram recrutas voluntários e os recrutas compulsórios. Como disse o almirante britânico Philip Cavendish em 1741: “Todos eles são voluntários quando descobrem que não podem fugir” (Apud. BAUGH, 1965, p. 169).

De qualquer maneira, eu sustento que o conceito de classe não é suficiente para explicar o recrutamento naval, pois o Estado direcionava seu foco de recrutamento sobre os marinheiros mais talentosos. A Marinha britânica precisava de marinheiros hábeis para operar em suas frotas, especialmente um grupo de marujos chamados de “*Topmen*”⁹. Estes eram marujos experientes que tinham habilidade, força e agilidade para escalar os mastros de um navio de guerra. Um navio de guerra britânico do padrão *74-gun* carregava aproximadamente 500 marinheiros, um terço deles seria formado pelos *Topmen*.

Os *Topmen* tinham que se equilibrar, quase como trapezistas, para recolherem as velas – muitas vezes em condições horríveis. Essa era uma forma qualificada e inflexível de trabalho que exigia, pelo menos, dois anos de experiência no mar para ter domínio sobre a função. Esses são os mesmos tipos de homens que poderiam ter navegado em navios piratas no início do século XVIII sem ter nunca recebido o crédito que mereciam por manterem o Império Britânico abastecido, mesmo contra sua vontade. O intelectual britânico Dr. Samuel Johnson disse: “Nenhum homem será tão corajoso quanto um marinheiro para entrar em uma cadeia por conta própria; estar em um navio é o mesmo que estar sendo preso, com a chance de ser afogado. Um homem na prisão tem mais espaço, melhor comida e, normalmente, melhor companhia” (BOSWELL, 1934, p. 348).

De fato, navios podem ser vistos como prisões. Porém, para os marinheiros, aquelas eram a sua casa e seus serviços foram cruciais para o sucesso do Império Britânico. Afinal, sem marinheiros, não há Marinha; sem Marinha, não há Império. Evidentemente, nenhum marinheiro queria ser forçado a servir. O recrutamento naval violava a liberdade pessoal e econômica dos marinheiros. Como resultado, eles desenvolveram métodos pacíficos e não pacíficos de resistir ao recrutamento. Muitos marujos tinham maneiras engenhosas de escapar do alistamento, recorrendo a diversos tipos de disfarces, como o de se travestir de mulher.

Para além dessas estratégias, os marinheiros também se envolveram em violenta resistência contra os grupos de recrutamento, organizando-se em Comunidades Portuárias espalhadas por todo o Império Britânico, com o intuito de expulsar grupos como esses. A prática de alistamento foi especialmente impopular nas colônias americanas, afinal, a Marinha britânica poderia recrutar legalmente os colonos americanos, pois esses também eram súditos britânicos, mas isso quase sempre resultou em motins. Os tumultos antialistamento foram a maneira mais comum de resistência violenta contra o regime imperial britânico até a época da independência americana, nas décadas de 1760 e 1770.

Exemplo disso foi quando, em novembro de 1747, um tumulto contra o Almirante Britânico Charles Knowles se converteu no maior protesto ocorrido nas colônias americanas entre a Revolução Gloriosa de 1688 e as manifestações contra a Lei do Selo de 1765. Como tantos outros oficiais navais britânicos, Knowles chegou a Boston com uma tripulação incompleta, tomando a força cerca de 50 marinheiros de navios

que se encontravam atracados no porto de Boston. Não foi o número de homens que chamou a atenção, mas sim o tipo de marinheiros recrutados. Muitos deles eram marujos locais de Massachusetts, fato que irritou os moradores da colônia¹⁰.

Assim, durante três dias, a multidão dominou Boston. O governador da colônia, William Shirley, fugiu para uma ilha próxima ao porto, enquanto um grupo de pessoas percorreu as ruas até sequestrar alguns homens do Almirante Knowles (um claro exemplo de inversão de papéis). O alvoroço só terminou quando Knowles ordenou que sua frota disparasse contra Boston, dizendo: “Por Deus, agora verei se o governo dos reis é páreo para uma multidão” (BRUNSMAN, 2007, p. 361).

Enfim, os revoltosos libertaram os homens de Knowles que, em troca, liberou os marinheiros de Massachusetts. Mas o “Motim de Knowles”, como se tornou conhecido, deixou um legado importante. Após o tumulto, os bostonianos debateram publicamente quando, e se, os levantes populares eram legítimos. O defensor mais fervoroso dos tumultos foi Samuel Adams, que naquela época tinha apenas 25 anos, um tempo antes de se converter no famoso “cervejeiro patriota” da Revolução Americana. Em 1747, Adams era um recém-egresso da Faculdade de Harvard, tendo explorado em seus estudos a questão do Direito à resistência perante a autoridade governamental.

O Motim de Knowles se constituiu para Adams em uma espécie de experimento da vida real onde pôde testar as ideias desenvolvidas em seus estudos. Em razão disso, ele escreveu uma série de ensaios apoiados no pensamento de John Locke para defender a legalidade dos levantes em determinadas circunstâncias. Quando o governo não protegia adequadamente ao seu povo, como no caso do Almirante Knowles que havia recrutado pessoas contra a sua vontade, as relações humanas eram reduzidas a um estado de natureza. Segundo Adams, assim, os cidadãos tinham o direito natural de resistir. Essa foi a primeira vez que este tipo de raciocínio lockeano foi usado para defender tumultos nas colônias americanas e, mais tarde, esse tipo de ideologia se tornaria um marco da Revolução Americana.

Durante as guerras de independência, os agora Estados Unidos se voltou para a prática corsária como forma de desafiar a supremacia naval britânica, fazendo com que a história se repetisse. Agora, seriam os americanos a lançarem mão dos corsários e pela mesma razão que Elizabeth tinha recorrido a tipos como Francis Drake. A América ainda não possuía uma Marinha devidamente organizada, vendo-se obrigada a apelar à pirataria como forma de suprir essa fraqueza. Naquele momento, os EUA contrataram cerca de 800 navios corsários contra um punhado de embarcações navais reais. Os corsários americanos capturaram cerca de 600 navios mercantes britânicos e alguns navios de guerra. Não é de surpreender que os britânicos se referissem aos americanos comuns chamando-os de “piratas” (PATTON, 2008).

Por outro lado, os americanos também criticavam as práticas “piratas” empregadas pelos britânicos, afinal, a Marinha Real continuou a recrutar marinheiros americanos durante as guerras de independência. Tal prática também ocorreria durante as guerras da Grã-Bretanha contra a França napoleônica entre 1793 e 1815. Durante esse período, eu estimo que os grupos britânicos de recrutamento capturaram cerca de 10.000 cidadão-marinheiros americanos (BRUNSMAN, 2010, p. 557-586). Os ingleses não reivindicavam o direito de alistar os cidadãos americanos, pois estes não eram

mais súditos britânicos. Porém, os grupos de recrutamento da Marinha alegavam não ser possível distinguir entre marinheiros britânicos e americanos em alto mar, afinal, os dois grupos ainda compartilhavam muitas semelhanças físicas e linguísticas. Os próprios marinheiros britânicos também achavam conveniente se esconder em navios americanos.

A prática britânica de alistamento compulsório provocaria uma segunda guerra entre os EUA e a Grã-Bretanha, conhecida na América como “A Guerra de 1812”. Antes disso, a tentativa mais ambiciosa do governo do EUA para proteger seus marinheiros foi a de emitir um documento chamado proteção de cidadania (*citizenship protections*). Esta lei, de 1796, instruiu aos cobradores aduaneiros que emitissem proteções de cidadania norte-americana aos marinheiros antes que deixassem os portos americanos em direção ao alto mar. Normalmente, esse documento incluía um símbolo dos Estados Unidos, com uma águia, o nome do marinheiro, seu ponto de embarque e uma lista de suas características físicas distintivas, como dentes falsos ou tatuagens (BRUNSMAN, 2010, p. 574-575).

Embora fosse bem-intencionada, essa política de proteção fez muito pouco para impedir que os grupos de recrutamento britânicos capturassem cidadãos americanos. A razão é que os marinheiros britânicos também tentavam evitar a captura obtendo suas próprias proteções de cidadania americanas. Como resultado, os grupos de recrutamento britânicos não confiavam naqueles documentos. Hoje, uma pasta nos Arquivos Nacionais Britânicos contém mais de uma centena de proteções de cidadania americanas falsificadas e confiscadas por marinheiros britânicos (NOTES ON AMERICAN CITIZENSHIP PROTECTIONS, 1814, p. 1/3857).

No final das contas, em junho de 1812, os Estados Unidos declararam guerra contra a Grã-Bretanha por causa da prática de alistamentos compulsórios e outras queixas. A guerra não foi particularmente boa para a América, sendo que a Grã-Bretanha invadiu Washington, D.C., queimando o prédio original da Casa Branca e o Edifício do Capitólio. Em última análise, o conflito terminou empatado, pois, com a derrota de Napoleão, em 1814, ambos os lados decidiram que a guerra já não valia mais a pena¹¹.

Conclusão: atenção com os piratas

Mesmo tendo os Estados Unidos apenas empatado com a Grã-Bretanha, os americanos agiram como se tivessem ganhado a contenda. Recorrendo ao pesquisador Benedict Anderson, aqueles primeiros americanos se imaginaram pertencentes a uma comunidade de cidadãos livres em um mundo atlântico repleto de súditos britânicos subjugados ao alistamento compulsório (ANDERSON, 1991). Afinal, aquela jovem nação de “piratas” conseguira resistir ao império dominante de seu tempo, assim como a Inglaterra fez ao se levantar contra a Espanha. Os EUA estavam no processo de monopolizar a violência dentro de suas fronteiras e contra seus próprios cidadãos e no caminho para se tornar um império fruto de seus próprios esforços.

Historiadores devem possuir cautela ao comentarem a respeito de eventos atuais. Mas essas estórias que enfatizam a fraqueza da América em seus primórdios são instrutivas, principalmente neste momento em que os Estados Unidos tentam

alavancar seu poderio recorrendo a novas e perturbadoras estratégias. Conforme apresentei, certa vez os Estados Unidos guerrearam para garantir a livre passagem de seus cidadãos e suas posses. Agora, na condição de potência mundial, a América tenta restringir a livre circulação de pessoas oriundas de outros países e seus bens.

A História nem sempre se repete exatamente, mas, como supostamente observou o escritor norte-americano Mark Twain, ela produz rimas. Assim, podemos detectar padrões comuns em relações humanas ou instituições que remontam há séculos e milênios. Se não podemos aprender nada com o passado, por que então estudar a história?

Entre outras lições, a história da pirataria no Atlântico ensina que as superpotências devem fazer as pazes com os piratas quando possível e a guerra somente quando necessário. Acima de tudo, os poderes devem evitar se inclinar ao mesmo nível de seus inimigos. Caso contrário, o que podem conseguir além de se tornarem *Reis Piratas*? A história fornece um aviso: sem uma diplomacia preventiva, o pirata de hoje pode se tornar a superpotência de amanhã.

Referências

ANDERSON, Benedict. *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. rev. ed. London: Verso, 1991.

ANTER, Andreas. *Max Weber's Theory of the Modern State: Origins, Structure and Significance*. New York: Palgrave Macmillan, 2014.

BAUGH, Daniel A. *British Naval Administration in the Age of Walpole*. Princeton: Princeton University Press, 1965.

BICHENO, Hugh. *Elizabeth's Sea Dogs: How the English Became the Scourge of the Seas*. New York: Conway, 2014.

BOSWELL, James. *Boswell's Life of Johnson*. ed. George B. Hill and L.F. Powell, 6 vols. Oxford: Clarendon Press, 1934.

BRUNSMAN, Denver. Subjects vs. Citizens: Impressment and Identity in the Anglo-American Atlantic. *Journal of the Early Republic*, n. 30, 2010, p. 557-86.

_____. *The Evil Necessity: British Naval Impressment in the Eighteenth-Century Atlantic World*. Charlottesville: University of Virginia Press, 2013.

_____. The Knowles Atlantic Impressment Riots of the 1740s. *Early American Studies*, n. 5, 2007, p. 324-66.

DEFOE, Daniel. *A General History of the Pyrates*. ed. Manuel Schonhorn. Columbia: University of South Carolina Press, 1972.

DUSZA, Karl. Max Weber's Conception of the State. *International Journal of Politics, Culture, and Society*, n. 3, 1989, p. 71-105.

- ELLIOT, J.H. *Spain and Its World*. New Haven: Yale University Press, 1989.
- FRANÇA, Jean Marcel Carvalho & HUE, Sheila. *Piratas no Brasil: As Incríveis Histórias dos Ladrões dos Mares que Pilharam Nosso Litoral*. São Paulo: Globolivros, 2014.
- GILJE, Paul A. *Free Trade and Sailors' Rights in the War of 1812*. New York: Cambridge University Press, 2013.
- HICKEY, Donald R. *The War of 1812: A Forgotten Conflict*. Urbana: University of Illinois, 1989.
- HOBSBAWM, Eric. *Bandits*. 4th rev. ed. New York: New Press, 2000.
- LANE, Kris. *Pillaging the Empire: Global Piracy on the High Seas, 1500-1750*. 2nd ed. New York: Routledge, 2016.
- LAX, John & PENCAK, William. The Knowles Riot and the Crisis of the 1740's in Massachusetts. *Perspectives in American History*, n. 10, 1976, 163-216.
- LINEBAUGH, Peter & REDIKER, Marcus. *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*. Boston: Beacon Press, 2000.
- MATTINGLY, Garrett. *The Armada*. Boston: Houghton Mifflin, 1959.
- Notes on American Citizenship Protections*. May 21, 1814, Admiralty Papers 1/3857, National Archives of the United Kingdom, London.
- PATTON, Robert H. *Patriot Pirates: The Privateer War for Freedom and Fortune in the American Revolution*. New York: Pantheon, 2008.
- PRINGLE, Patrick. *Jolly Roger: The Story of the Great Age of Piracy*. New York: W.W. Norton, 1953.
- REDIKER, Marcus. *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*. New York: Cambridge University Press, 1987.
- _____. *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*. Boston: Beacon Press, 2001.
- RITCHIE, Robert. *Captain Kidd and the War against the Pirates*. Cambridge: Harvard University Press, 1986.
- SÁ, Vivien Kogut Lessa de (ed.). *The Admirable Adventures and Strange Fortunes of Master Anthony Knivet: An English Pirate in Sixteenth-Century Brazil*. New York: Cambridge University Press, 2015.
- SMITH, Adam. *The Wealth of the Nations*. New York: P.F. Collier and Son, 1902.

STARKEY, David. *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*. Exeter: University of Exeter Press, 1990.

TALTY, Stephan. *Empire of Blue Water: Captain Morgan's Great Pirate Army, the Epic Battle for the Americas, and the Catastrophe that Ended the Outlaws' Bloody Reign*. New York: Crown, 2007.

TAYLOR, Alan. *American Colonies*. New York: Penguin, 2001.

_____. *The War of 1812: American Citizens, British Subjects, Irish Rebels, and Indian Allies*. New York: Alfred A. Knopf, 2010.

TILLY, Charles. "War Making and State Making as Organized Crime". In: EVANS, Peter; REUSCHEMEYER, Dietrich & SKOCPOL, Theda (ed). *Bringing the State Back*. New York: Cambridge University Press, 1995, p. 169-91.

WEBER, Max. "Politics as a Vocation". In: GERTH, H. H. & MILLS, C. Wright (ed). *From Max Weber: Essays in Sociology*. New York: Oxford University Press, 1946.

ZACKS, Richard. *The Pirate Hunter: The True Story of Captain Kidd*. New York: Hyperion, 2002.

Notas

- 1 Ver também: Anter (2014, p. 25-36); Dusza (1989, p. 71-105). Para outras aplicações do conceito de monopólio da violência na formação dos Estados, ver: Tilly (1995, p. 169-91) e Hobsbawm (2000).
- 2 Para uma interpretação marxista da formação do Estado Moderno, ver: Linebaugh & Rediker (2000) e Rediker (1987).
- 3 Os próximos parágrafos estão baseados na obra de Bicheno (2014); Lane (2016, p. 35-55); e Pringle (1953, p. 34-39).
- 4 Os próximos parágrafos estão baseados na obra de Talty (2007); e Pringle (1953, p. 67-80).
- 5 Para uma defesa de Kidd, ver Zacks (2002).
- 6 Minha abordagem sobre Read e Bonny é baseado em Defoe (1972, p. 103 – 126).
- 7 Para uma visão geral sobre os Corsários Britânicos, ver Starkey (1990).
- 8 Os parágrafos seguintes estão baseados em meu estudo, Brunsman (2013).
- 9 Nota do tradutor: a designação "topmen" não era atrelada à qualidade do trabalho exercido pelos marinheiros, mas sim à especificidade da função que os obrigava a ficar na ponta do mastro, o ponto mais alto da embarcação.
- 10 Sobre o Motim de Knowles, ver Brunsman (2007, p. 324-366); Brunsman (2013, p. 210-240); e Lax & Pencak (1976, p. 163-216).
- 11 Sobre a Guerra de 1812, ver: Hickey (1989); Taylor (2010); e Gilje (2013).

Denver BRUNSMAN. Professor Associado do Departamento de História da George Washington University, Washington, D.C., EUA. E-mail: brunsman@email.gwu.edu

Recebido em: 30/01/2018

Aprovado em: 28/06/2018