



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ARTE,
CULTURA E HISTÓRIA (ILAACH)**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
(PPGHIS)**

**“NINGUÉM PRÁTICA A PIRATARIA MELHOR QUE OS INGLESES”: A
PIRATARIA E O CORSO DURANTE O REINADO DE ELIZABETH I (1558-1603)**

NELSON ROCHA NETO

Foz do Iguaçu
2023



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ARTE,
CULTURA E HISTÓRIA (ILAACH)**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
(PPGHIS)**

**“NINGUÉM PRÁTICA A PIRATARIA MELHOR QUE OS INGLESES”:
A PIRATARIA E O CURSO DURANTE O REINADO DE ELIZABETH I (1558-1603)**

NELSON ROCHA NETO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em História.

Linha de pesquisa: Movimentos Sociais, Fluxos Culturais e Identidades.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Faustinoni Bonciani.

Foz do Iguaçu
2023

Catálogo elaborado pelo Setor de Tratamento da Informação
Catálogo de Publicação na Fonte. UNILA - BIBLIOTECA LATINO-AMERICANA - PTI

R672

Rocha Neto, Nelson.

"Ninguém pratica a pirataria melhor que os ingleses": a pirataria e o corso durante o reinado de Elizabeth I (1558-1603) / Nelson Rocha Neto. - Foz do Iguaçu, 2023.

111 f.: il.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Integração Latino-Americana. Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História. Programa de Pós-Graduação em História. Foz do Iguaçu-PR, 2023.

Orientador: Rodrigo Faustinoni Bonciani.

1. Pirataria. 2. Piratas. 3. Corso. 4. Corsários. 5. Inglaterra elisabetana. I. Bonciani, Rodrigo Faustinoni. II. Título.

CDU 94(410)"1558/1603"

NELSON ROCHA NETO

**“NINGUÉM PRÁTICA A PIRATARIA MELHOR QUE OS INGLESES”:
A PIRATARIA E O CORSO DURANTE O REINADO DE ELIZABETH I (1558-1603)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em História.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Faustinoni Bonciani
(UNILA)

Prof. Dr. Clóvis Mendes Gruner
(UFPR)

Prof. Dr. Tiago Bonato
(UNILA)

Foz do Iguaçu, ____ de _____ de 2023.

AGRADECIMENTOS

Per via da vila de Curitiba, no ano da graça de dois mil e vinte e três.

Senhores, se algum desventurado tomar esta breve missiva procurando aventuras, glórias e pilhagens, e deparar-se com uma ossada ao lado, desejo que a desgraça do meu empreendimento sirva de prevenção aos incautos, mesmo os senhores considerando tudo um descomedimento, pois há cerca de dois anos e alguns meses, vago sem esperança de aplacar a minha loucura, devido à natureza das minhas faltas.

Pois saiba, Vossa Magnificência, que inicialmente a marujada mostrou-se solícita ao chamado da nau capitânia, que partiu em meados do ano de dois mil e vinte. Hasteamos o estandarte e recrutamos os mais prestativos mestres de ofícios e artilheiros, os quais instruídos nas lides essenciais da ilimitada contumácia corsária. Brindemos a Rodrigo Bonciani, Clóvis Mendes Gruner, Tiago Bonato e Luís Filipe Silvério Lima. E Dar-vos-ei alvíssaras em contentamento pelas cartas de marca, oferecida pelas santificadas mãos soberanas de Sônia de Freitas e Nelson Rocha Filho, que estampilhou o nosso destino na esperança de fazer fortuna em terras ultramarinas.

Quis o destino que em meio às brumas da pestilência que nos abateu, a tripulação alarmada debandasse desejando que o horrível ceifador aliviasse a nossa sofreguidão e tormento, pois já nos encontrávamos maltratados dos miolos, sem esperança de vislumbrar novamente a flotilha. Em meio aquele purgatório, agarrei-me nos detritos espalhados pelas águas revoltas e como uma ratazana, consegui remar até a costa litorânea.

Por essa razão fui resgatado por uma escuna tripulada por um bando de patifes, recrutados nas piores pocilgas, seres deploráveis guiados pela escuridão eterna, a tripulação mais beberrona e abjeta que conduziria estas palavras jubilosamente aos seus túmulos até que rumem fundo em águas de fogo na imensidão infernal.

Agrilhado, e já sem forças, finalizo esta missiva e digo-vos, na esperança de que não duvideis destas linhas mal traçadas que, se por desígnio divino ainda não tenhas atravessado a ponte da morte, desejo-lhe que aprenda algo benéfico, testemunhando o meu fim!

Beijo as mãos de Vossa Alteza,

Nelson Rocha Neto

*For though Pyrates exempted be
From fatall Tyburne's wither's tree,
They have an Harbour to arrive
Call'd Wapping, where as ill they thrive
As those that ride up Holbourne Hill
And at the Gallows make their Will.
(Samuel Rowlands, Knave of Hearts, 1613)*

RESUMO

A presente dissertação tem como objetivo investigar a atividade dos piratas e corsários ingleses durante o governo de Elizabeth I (1558-1603). O recorte temporal compreende as décadas finais do século XVI, período que marca o aumento do contingente corso-pirata, a proliferação das cartas de marca, os regimentos contra a atividade pirata e as tentativas de fundação dos assentamentos ingleses na América. Contextualizando a relação da atividade pirata/corsária e a monarquia, analisaremos as causas do aumento da pirataria na Inglaterra e o pretexto para as guerras de corso [*privateering*] e a colonização dos espaços ultramarinos. Examinaremos a construção do corso inglês [*privateer*] como uma atividade sancionada pela monarquia. Discorreremos sobre os elementos que motivaram a organização na prática corsária que ampliou o desenvolvimento naval do expansionismo ultramarino inglês. As fontes consultadas foram disponibilizadas pela *British History Online* (BHO), uma coleção de documentos primários e secundários relacionados à história do mundo britânico, organizados pelo *The Institute of Historical Research* (IHR), que compõe a *University of London's School of Advanced Study*. Estes documentos auxiliam-nos na análise da propaganda expansionista para o estabelecimento de assentamentos em terras do além-mar como método para amenizar as tensões sociais na Inglaterra e legitimar os corsários empreendimentos ingleses.

Palavras-chave: Inglaterra elisabetana; corsários; pirataria; cartas de marca.

ABSTRACT

This dissertation objective to investigate the activity of English pirates and corsairs during the government of Queen Elizabeth I (1558-1603). The time frame comprises the final decades of the 16th century, a period that marks the increase in the privateer/pirate contingent, the proliferation of letters of marque and reprisal, the regiments against pirate activity and the attempts to found English settlements in America. Contextualizing the relationship between the pirate/privateering activity and the monarchy, we will analyze the causes of the increase in piracy in England and the pretext for privateering wars and the colonization of overseas spaces. We will examine the construction of the English privateer as an activity sanctioned by the monarchy. We will discuss the elements that motivated the organization in privateering practice that expanded the naval development of English overseas expansionism. The sources consulted were made available by British History Online (BHO), a collection of primary and secondary documents related to the history of the British world, organized by The Institute of Historical Research (IHR), which makes up the University of London's School of Advanced Study. These documents help us in the analysis of expansionist propaganda for the establishment of settlements in overseas lands as a method to ease social tensions in England and legitimize English privateers' enterprises.

Keywords: Elizabethan England; privateers; piracy; letters of marque and reprisal.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
1. A PIRATARIA INGLESA NA LONGA DURAÇÃO	19
1.1. A MITOLOGIA DA PIRATARIA INGLESA.....	21
1.2. APRESENTANDO AS CARTAS DE CORSO.....	27
1.3. A NOBILIARQUIA DA PIRATARIA: O CORSO.....	40
2. A INVENÇÃO DOS CORSÁRIOS ELISABETANOS	52
2.1. EMPREGANDO CORSÁRIOS PARA TANTOS FINS NOBRES.....	54
2.2. A CONTENÇÃO DA PIRATARIA NA SOCIEDADE ELISABETANA.....	60
2.3. UM AVISO AOS COMERCIANTES, APRENDIZES E CORSÁRIOS.....	70
3. ENXAMEANDO O NOVO MUNDO	78
3.1. A PROPAGANDA COLONIZATÓRIA ELISABETANA.....	79
3.2. SALVANDO AS POBRES ALMAS AMERÍNDIAS.....	89
CONSIDERAÇÕES FINAIS	98
FONTES	100
REFERÊNCIAS	106

INTRODUÇÃO

Piratas. Esta palavra, ao longo da História, transporta-nos para uma sequência de representações: tapa-olho, perna de pau, mão de gancho, *ramillies* [perucas], *jolly roger* [bandeira pirata], turbas de maltrapilhos embriagados de rum, batalhas navais, mapas e tesouros enterrados que despertam a curiosidade e a incredulidade que povoam o nosso imaginário. Foi no livro *A Ilha do Tesouro*, publicado em 1883, que o pirata transformou-se em herói na figura de Long John Silver, um velho marujo que coxeia em sua perna de pau com um papagaio empoleirado em seu ombro. Assim, pela criatividade do escritor britânico Robert Louis Stevenson, alguns estereótipos sobre piratas foram perpetuados a partir do século XIX inspirando diversas áreas da arte: literatura, poesia, pintura, histórias em quadrinhos, cinema, desenhos infantis, peças publicitárias, teatrais e uma infinidade de produtos de consumo que elevaram o interesse sobre a pirataria (PENNELL, 2001, p. 3-4).

Durante o século XVI, os panfletos ingleses e franceses difundiam as notícias e narravam histórias fabulosas sobre riquezas encontradas por aventureiros em navios ibéricos ou indianos, baús abarrotados com moedas de ouro, prata e pedras preciosas. Certamente muitos indivíduos confabularam sobre a verdadeira causa de labutar duramente quando riquezas fabulosas podiam ser conquistadas além das fronteiras (LEHR, 2019). Observamos que embora esta temática esteja maculada entre mitos e evidências anedóticas, encontramos fragmentos a respeito da veracidade que torna possível um olhar para a reflexão histórica: os marinheiros possuíam um dialeto próprio, havia embates entre os grupos sociais e relatos sobre a brutalidade cotidiana da marinharia, por certo “quaisquer que sejam suas relações com a vida real dos indivíduos, mostram-nos os sentimentos e reações que os autores consideravam plausíveis num determinado período” (DAVIS, 1987, p. 18).

No entanto, como analisaremos um objeto romanceado e restrito ao gosto particular? Utilizemos as palavras do historiador Marc Bloch como estímulo nesta reflexão introdutória: “Resguardemo-nos de retirar de nossa ciência sua parte de poesia. [...] Seria uma espantosa tolice acreditar que, por exercer sobre a sensibilidade um apelo tão poderoso, ela devesse ser menos capaz de satisfazer também nossa inteligência” (BLOCH, 2001, p. 43-44).

A problematização que permeará esta pesquisa partirá dos documentos oficiais do governo inglês que relavam as atividades de indivíduos que entraram para a história como corsários, piratas, mercenários contratados ou subordinados à autoridade régia que contribuíram para a fundação dos primeiros assentamentos ingleses na América e o seu

relacionamento com a Coroa. Para a elucidação desta problemática circundaremos no estudo da pirataria na primeira modernidade, visto que a bibliografia contextual remete-nos aos relatos de viagens marítimas, cartas e crônicas, produções consideradas parciais que passavam por uma espécie de padronização textual e heroicizavam a supremacia de uma nação sobre outra (PENNELL, 2001, p. 4). Quanto aos objetivos específicos, contextualizaremos o surgimento da pirataria na Inglaterra moderna, a manutenção do corso e a tentativa de formar assentamentos ingleses do Novo Mundo. Devido ao descompasso temporal entre os séculos, esta pesquisa se restringirá à presença do corso e da pirataria inglesa ao apagar das luzes do século XVI, neste caso “o conhecimento de todos os fatos humanos no passado, da maior parte deles no presente, deve ser, [...] um conhecimento através de vestígios” (BLOCH, 2001, p. 73).

A história da pirataria é um murmúrio inaudível. Certamente as obras literárias engrandecem os piratas desde a Idade Antiga, revelando-nos epopeias e prosas. Assim, o senso comum referente aos piratas se arraigou confundindo-se em romantização e interpretações errôneas, pois as fontes mais conhecidas sobre a pirataria moderna são de procedência irresoluta. Alguns escritos dissertam contra o modo de vida pirático, servindo como uma fonte propagadora de ideais libertários. Outros descrevem autogovernos piratas, com regras acordadas e bens compartilhados que causaram impacto sobre os estudiosos do tema que enxergam anacronicamente “na vida pirata um exemplo de socialismo primitivo e de liberdade”. Todavia, as tentativas de redigir estudos sobre piratas, iniciando das fontes documentais e de relacionar a pirataria e o corso como fenômenos políticos, sociais e econômicos surgiram somente por volta do século XX, sendo a segunda metade dos anos 1980 o início do estudo acadêmico sobre coerção e político-social pirata/corsária (PENNELL, 2001, p. 5).

Segundo o arqueólogo da pirataria, Jean-Pierre Moreau, foi no período medieval europeu que os juristas começaram a esboçar as definições entre pirata e corsário. Em tempos de guerra, um navio solicitava ao monarca uma comissão de guerra, para aprisionar embarcações inimigas do seu príncipe. Em tempos pacíficos, uma carta de marca, poderia ser emitida caso um navio fosse alvo de um ataque estrangeiro, autorizando a pilhagem equivalente ao que foi roubado em qualquer navio da mesma nacionalidade do agressor. Em caso de captura do corsário, este era amparado pelo direito das gentes. Porém, era necessário respeitar as regras internacionais, os tratados e salvo-condutos, apresentando os documentos dos navios para o tribunal do almirantado, que então julgavam a legitimidade da captura. Um décimo da venda do produto era destinado ao almirante e o restante dividido entre os

arrendatários, financiadores e tripulação. Por outro lado, qualquer indivíduo que agisse sem portar qualquer comissão ou carta real, era definido como pirata ou proscrito, não se beneficiando de nenhum processo legal, podendo ser morto sem julgamento. Em suma, as autorizações destinavam-se a proteger o seu portador (MOREAU, 2009).

Outrora na Antiguidade considerada um ofício heróico amplamente difundido e no final do período medieval utilizado pelas monarquias ocidentais europeias, contra os seus inimigos, a pirataria praticada na alvorada do século XVI fora reduzida a um comportamento independente, estimulado por interesses particulares. Já o corsário apropriou-se do ato de piratear e, portando “uma marca ou carta de corso, concedida por reis ou príncipes”, encabeçou a contenda entre Estados. Porém em períodos de quietação política, igualava-se ao pirata (VAINFAS, 2000, p. 487).

As razias fundamentadas em desentendimentos ou motivações políticas eram efeitos da atividade pirata, uma ferramenta utilizada para alcançar fins políticos. O destino dos invasores de portos dependia da eficiência entre uma sucessão de assaltos surpresa que anulava as chances de resistência entre a população local. Portanto, muitos soberanos buscaram comissionar alguns mercadores no intuito de formar suas frotas e perseguir seus desafetos, assim, muitos se tornaram conhecidos como corsários [*privateers*]. Esta categoria de pirataria foi amplamente explorada como ferramenta política para obter lucro e rivalizar politicamente com outros governantes, porém havia o risco de malogro e as consequências saírem do controle (EDDISON, 2013).

Por isso, o corso [*cursus*¹] foi uma atividade sancionada pelo governo, ao passo que a pirataria foi um empreendimento individual que produziu poucas fontes devido a sua ilegalidade. Portanto, utilizaremos as designações: pirata e corsário como sinônimos para os predadores marítimos que utilizavam semelhantes táticas em suas operações, cuja diferença era que os primeiros agiam por conta própria, enquanto os corsários [*cursarius*] sob autoridade real mediante uma comissão. Segundo Peter Lehr, encontramos um verbete

¹ Os termos: pirata e corsário não possuíam uma nomenclatura específica, existindo diferentes interpretações. A partir do século XIII, os piratas e a pirataria são mencionados nas leis, textos e na literatura vernacular francesa, como “*larrons de mer*”, na anglófona, como “*sea thieves*” e nas germânicas, como a alemã “*seerüber*”, a holandesa “*zeerof*” e a sueca “*sjöröveri*” para denotar as razias piratas. Nas línguas românicas, sinônimos utilizados para determinar a atividade corsária provinham do latim medieval, “*cursarius*”, derivado de “*cursus*” ou do italiano “*corsale*” ou “*crosada*”, relacionados à ideia de curso, movimento ou caminho. Há uma origem no provençal antigo, “*corsari*”, significando saqueador ou bandido (AMIRELL, 2019, p. 23-24). No entanto, a origem sugere que monarcas podem ter aplicado o termo genericamente para fins políticos (BURGESS JUNIOR, 2009, p. 17). Há uma anedota narrando que Francis Drake, ao invadir a cidade de Vigo, pronunciou: “somos homens de guerra e não buscamos nada além do que podemos tomar pela força” (HANNA, 2015, p. 46). Este conceito formou a base para as subsequentes discussões legais, políticas e intelectuais na Europa ao longo da Idade Moderna sobre a definição e os limites da pirataria (AMIRELL, 2019, p. 23-24).

definindo pirataria e corso no *Oxford English Dictionary*, do ano de 1970, que julgava o outro como não civilizado: rapina, sequestro ou violência marítima sem autoridade legal ou por pessoas que não possuem uma comissão de um estado civilizado. Podemos definir o corso como sinônimo de pirataria, embora estivesse sob autorização governamental, pois inúmeros marinheiros operavam em uma densa névoa entre a pirataria ilícita e o corso legalizado (LEHR, 2019).

Para a viabilização dessa pesquisa contamos com o auxílio dos documentos digitalizados que expandem as nossas visões de mundo por intermédio do acesso gratuito e de domínio público do patrimônio cultural, artístico, textual e audiovisual. Este compartilhamento, além de evitar a deterioração dos documentos originais, facilita a promoção de projetos e pesquisas, independentemente de sua localização geográfica. Portanto, nossas fontes estão disponibilizadas na biblioteca *online* inglesa *British History Online* [BHO] cuja coleção reúne aproximadamente mil e trezentos volumes de documentos primários e secundários relacionados à história britânica.

Utilizaremos os guias e calendários, resumos detalhados dos documentos disponibilizados cronologicamente, os quais ajudam ao pesquisador que não tem acesso aos originais. Partindo deste suporte virtual e dos referenciais teóricos, investigamos a pirataria oriunda da Europa Moderna do século XVI, e seus vestígios culturais frente à sociedade de seu tempo. Analisamos alguns registros sobre pirataria e corso contidos nos Calendários, documentos resumidos e organizados cronologicamente, disponibilizados digitalmente que substituem os documentos originais: como por exemplo, o oitavo volume do *Calendar of State Papers, Spain*, que documenta os últimos dois anos do reinado de Henrique VIII (1509-1547), período em que prosperou a política anticatólica e, paralelamente, as questões internacionais, as apreensões marítimas e a pirataria aberta, cujas medidas retaliativas produziram pouca efetividade.

O *Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House*, preservado na Biblioteca de *Hatfield House*, disponibiliza parte da correspondência do Estado inglês durante a administração de William Cecil, o primeiro Barão de Burghley. O terceiro volume desta coleção abrange o período de 1583-1589. Dentre a variedade documental, os assuntos da Inglaterra e Escócia estão entrelaçados praticamente num único reino. Embora existissem disputas fronteiriças e descontentamentos mútuos contra os piratas ingleses e escoceses, que realizavam diligências bandoleiras, os soberanos e estadistas pretendiam estabelecer permanentemente a diplomacia entre os dois reinos. Estes conflitos resolviam-se com a reparação das perdas e danos sofridos. Dentre estas fontes, utilizamos os depoimentos de dois

marinheiros holandeses que serviram na Armada Espanhola em 1588. O quarto volume dos manuscritos de Cecil em Hatfield compreende o período inicial de 1590 até o mês de setembro de 1594. Apresentando-nos rascunhos, memorandos e correspondências entre Elizabeth I com o rei Jaime VI da Escócia, Lorde Burghley, Sir Robert Cecil, Conde de Essex, dentre outros funcionários reais e administradores de portos marítimos. Os documentos relacionados ao quinto volume abrangem o período de outubro de 1594 ao final de 1595. Seu conteúdo fornece informações sobre eventos ocorridos em Flandres e França, descrevendo o curso das negociações com os Estados Gerais das Províncias Unidas, além de nos informar sobre as atividades corsárias de Francis Drake, John Hawkins e Sir Walter Raleigh. Finalmente, os documentos do décimo terceiro volume deste calendário, constituem os adendos relacionados ao final do reinado da última soberana Tudor. Abrangem do século XII ao final do século XVI, embora a maioria se refira ao reinado de Elizabeth I. Sendo assim, encontramos transações de uma comissão contra a vagabundagem promovida por Lorde Burghley no final de 1589. Abundam os assuntos navais deste período como as cartas de corso, os piratas, as doenças, o aumento das atividades exploratórias minerais entre outros assuntos que compensam a investigação (SALISBURY, 1915).

A coleção documental intitulada *Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth* detalha os registros que iniciam no reinado de Eduardo VI e terminam no de Elizabeth I, cobrindo o período de 1547-1589. Utilizamos os registros diplomáticos de cinco volumes, de uma coleção de vinte e oito, para analisar a pirataria elisabetana. Iniciamos com o segundo volume abarcando os anos de 1559-1560; o oitavo (1566-1568); o nono (1569-1571); o décimo primeiro (1575-1577) e décimo sétimo (1583 e adendos) (CROSBY, 1880). Em *Appendix: G. Extracts from Letters relating to English Naval and Military Celebrities*, encontramos um extrato elaborado pelo embaixador, Pietro Contarini, sobre a primeira menção de comandantes ingleses a serviço da República de Veneza em 1618, mencionando o corsário Sir Henry Mainwaring (HARDY, 1866).

O primeiro volume da série de documentos denominados, *Calendar of state papers colonial, America and West Indies*, está organizado em um período que abrange praticamente um século (1574-1660), partindo do reinado de Elizabeth I à restauração de Carlos II. Apresenta correspondências trocadas entre secretários e governadores, capitães ou alguma autoridade colonial. Do mesmo modo, mostra-nos ofícios enviados para as companhias de exploradores com a finalidade de erigir assentamentos na América; cartas entre o rei com o conselho privado e outros órgãos oficiais ingleses. Contém informações sobre as colônias, ilhas e *plantations*. Os primeiros trinta anos representam uma introdução

sobre a história da Nova Inglaterra, semi-colônias corso-piratas como o início da Virgínia e territórios que futuramente se assemelhariam a uma república (SAINSBURY, 1860).

Apresentamos algumas correspondências preservadas nos arquivos do município espanhol de Simancas e catalogadas no terceiro (1580-1586) e quarto volume (1587-1603) do *Calendar of State Papers, Spain (Simancas)*. Documentos estatais espanhóis relativos ao reinado de Elizabeth I, que englobam relatórios de embaixadores e outros oficiais sobre as tratativas de rupturas das relações diplomáticas entre a Inglaterra e a Espanha. Dentre estas compilações de correspondências e relatórios de agentes e embaixadores espanhóis encontramos descrições sobre a atividade dos corsários na Inglaterra. Os documentos estão preservados nos *Archives Nationales in Paris*, com a adição de documentos do *British Museum* e outros depositários para a complementação de lacunas (HUME, 1889). Por fim, empregamos os descritos sucintos dos *Journal of the House of Commons* e *Journal of the House of Lords*, periódicos parlamentares escritos ao longo do reinado da rainha Elizabeth I. Estes diários resumidos tanto da Câmara dos Lordes quanto da Câmara dos Comuns contêm assuntos relacionados à rotina política, jurídica, clerical e monárquica da Inglaterra (D'EWES, s/d).

A ancianidade da pirataria repercute ao longo da História como uma das práticas determinantes na constituição da política, da economia e da sociedade. Devido aos incessantes conflitos entre os grupos sociais, as elites governantes serviram-se da piratagem como medida de controle político, territorial, tecnológico e exploratório, rompendo com tradições e ideias pré-concebidas. Porém, a pirataria exprime uma variedade de práticas para a sua compreensão e não apenas gasconadas romanceadas. Por volta do final do século XVI, o cronista francês, Joseph Justus Scaliger, estimulado pela rivalidade anglo-francesa redigiu: “*nulli melius piraticum exercent quam angli*” ou, em tradução livre, “ninguém pratica a pirataria melhor que os ingleses” (GOSSE, 2007, p. 143). Ao investigarmos esse adágio, levaremos em conta a sua adaptação em relação às características multiculturais e multirraciais dos piratas ingleses amparados pelas cartas de marca e represália [*letters of marque and reprisal* ou *bills of marque*] e, quando estas comissões corsárias expiravam, aumentavam o número de indivíduos à procura de trabalho e o crescimento da população de desocupados nos arredores das cidades portuárias (REDIKER, 2004). Progressivamente, desde a primeira metade do século XVI até meados do século XVIII, a pirataria moderna operou como uma das mais eficazes instituições da Idade Moderna.

No entanto, estudar sobre piratas a partir de fontes documentais de arquivos e de examinar a pirataria e os corsários como fenômenos políticos, sociais e econômicos

começaram por volta do início do século XX (PENNELL, 2001, p. 5). Como fundamento dissertativo, contaremos com o suporte de alguns estudiosos(as) que esforçam-se não apenas por apresentar corsários/piratas e suas transgressões, mas também, extraem informações para analisar os estratagemas destes indivíduos e sua importância no desenvolvimento social da Idade Moderna. A arqueóloga Jill Eddison discorre sobre a falta de controle político costeiro e fronteiriço que tornou vulnerável à desordem que atraiu os corsários ingleses, tanto pelo extremo leste do Canal da Mancha com Flandres quanto pelas aproximações ocidentais com a Gasconha e o norte da Espanha. O cientista político Peter Lehr pesquisa as relações entre pirataria e terrorismo marítimo, violência política e a formação da pirataria como crime organizado marítimo. Do mesmo modo, o historiador Douglas Burgess discorre sobre a guerra contra o comércio ilícito que se tornou a essência do comércio colonial, transformando modestas cidades portuárias e induzindo a rebelião em suas colônias. Os respeitáveis corsários, associados às autoridades, transitavam livremente na sociedade, ocupando cargos políticos, respaldados pelo patrocínio dos governantes que os aprovacionaram com cartas de marca e auxílio jurídico, dando início à desobediência à Coroa.

A história da pirataria é um instrumento para o entendimento do funcionamento do mundo, quando grandes embarcações uniram continentes e oceanos, em uma rotina coletiva, porém solitária. As embarcações vagavam por longos períodos e a tripulação vivia em confinamento forçado. De acordo com o historiador Marcus Rediker, no tempo das galés e galeões, os marinheiros eram os vetores da comunicação e a orla marítima configurava a localidade mais cosmopolita da cidade portuária, cujas mercadorias eram transportadas e descarregadas por sociedades heterogêneas. Constituindo uma “zona de contacto cultural”, lugares que dispunham de meios de comunicação próprios, aprendizado e divisão do trabalho. Rediker também discorre sobre a dialética do terror na primeira metade do século XVIII, conhecida como a “Era de Ouro” da pirataria moderna, época em que a perseguição contra os piratas tornou-se brutal, pois quando a pena capital era aplicada, os piratas que permaneciam em liberdade perpetuavam métodos cada vez mais violentos contra os seus perseguidores (REDIKER, 2014).

O historiador estadunidense, Mark Hanna, investiga a pirataria no mundo anglófono e nas colônias inglesas, dos séculos XVI ao XVIII, especialmente nas localidades governadas por cartas, fortemente envolvidas com a pirataria, pois era a única maneira de garantirem a importação de mercadorias têxteis e ouro. A pirataria foi necessária para a ascensão do Império Britânico até o comércio tornar-se mais importante do que a pilhagem como fonte de renda e os governos estaduais e coloniais transformaram a pirataria em

atividade bandoleira. O historiador holandês, Stephen Snelders, argumenta que a rebelião pirata não ocorreu conscientemente, mas na cadência da vida cotidiana em uma sociedade hierárquica. Embora estivesse à margem social, o pirata precisou estabelecer conexões legalizadas com o comércio regular, acompanhando o processo de construção estatal e do “banimento da violência”, que converteu a pirataria em banditismo. Analisando as carreiras de piratas holandeses do século XVII, Snelders mostra a duração contínua de uma cultura pirata, seus modos de organização, métodos de distribuição de pilhagem, resolução de disputas e elevação social.

Os historiadores estadunidenses, Lauren Benton e Dan Edelstein, abordam o tema da pirataria nos séculos XVII-XVIII. Benton propõe um revisionismo da pirataria em relação à expansão imperial, já Edelstein parte de uma interpretação relacionando a pirataria com as origens do período do Terror (1792-1794), durante a Revolução Francesa. Ambos criticam o modelo da teoria contemporânea sobre a construção do pirata. O sociólogo Norbert Elias discorre sobre as relações entre o estabelecimento e o exercício do poder na formação da sociedade, observando as origens e o desenvolvimento da carreira de oficial naval na Inglaterra nos séculos XVI-XVII, examinando os conflitos formadores de um micromundo dos corsários e dos oficiais navais: as relações entre a unificação política inglesa, o estabelecimento do domínio militar dos mares, as inovações tecnológicas que permitiram revolucionar a navegação e a profissionalização da Armada (ELIAS, 2001, p. 89).

As notícias sobre a hipótese da construção de uma “república pirata” causavam pavor e encurtavam os laços com as metrópoles europeias, assim um número crescente de indivíduos ressignificavam a disciplina no Novo Mundo. Os pesquisadores que obtiveram êxito em reconstituir os fragmentos das destoantes vozes da pirataria foram os historiadores do proletariado marítimo ou da história social dos marinheiros do Atlântico e do Caribe, Rediker e Linebaugh, associando-os a uma política radical, retratados como parte do protesto destes trabalhadores contra as condições insalubres das tripulações que sinalizavam uma rebelião com suas bandeiras negras representando o “reinado da morte”. Esta explicação da pirataria ganhou notoriedade quando o historiador inglês Christopher Hill ligou a ideologia de alguns piratas caribenhos às ideologias dos “hereges” *ranters* e de sectários fugitivos da Inglaterra para as Índias Ocidentais em meados do século XVII, comparando-os com os bandidos sociais descritos pelo historiador Eric J. Hobsbawm (PENNELL, 2001, p. 8-9).

Seguindo os passos da sociologia, Hobsbawm, em sua obra intitulada: *Bandidos*, trata o fenômeno do banditismo social como fruto constante da história do homem, esboçando a visão das castas marginalizadas por meio dos poemas e baladas, reconstituindo o meio

ambiente ao qual estavam inseridos. Hobsbawm examina a criação do mito do Robin Hood e de como o indivíduo idealiza os seus próprios anti-heróis, empregando-os para a possibilidade de transgredir os limites sociais (SNELDERS, 2005, p. 2). Logo, ao problematizar o “mito” do bandido e seu comportamento frente ao papel social que lhes fora concebido nas relações do cotidiano, estas indagações estabelecem diálogos entre a história e a sociologia que dão indícios ao ávido interesse sobre o bandoleirismo: “quando o banditismo se funde assim num movimento de maiores proporções, torna-se parte de uma força capaz de mudar a sociedade, e que efetivamente a muda” (HOBBSAWM, 1976, p. 23).

Destarte, contextualizamos no primeiro capítulo: A pirataria inglesa na Longa Duração, o surgimento da pirataria na Inglaterra, debatendo brevemente a mitologia dos bandidos marítimos no imaginário europeu. Apresentaremos as cartas de corso, com a finalidade de diferenciar a mera pilhagem marítima da rapina autorizada pelos governadores como subterfúgio de enriquecimento dos cofres públicos elisabetanos. A oferta destas autorizações estimulou a pirataria com o objetivo de enfraquecer a influência marítima ibérica. Por fim, veremos o exercício do corso como a genealogia nobre da pirataria inglesa, um processo utilizado pela rainha Elizabeth I de acordo com sua conveniência, embora impusesse os seus métodos antipirataria contra as nações estrangeiras e adotasse medidas mais brandas internamente.

No segundo capítulo: A invenção dos corsários elisabetanos, adentraremos nas relações entre monarquia e corso, como o emprego de corsários em missões diplomáticas, as tentativas do governo inglês em controlar a pirataria e o aumento da atividade mercantil por influência corsária com o intuito de expandir o poderio comerciário da casa Tudor. Batizados de “cães do mar”, notórios corsários elisabetanos como a família Hawkins, Sir Francis Drake e Sir Walter Raleigh foram alguns marinheiros que despojaram povos e invadiram territórios em prol de um projeto de conquista inglês. Igualmente, um contingente de ex-piratas do *west country* imaginou uma forma de retomar suas atividades legalmente obtendo comissões da Coroa e confinando suas façanhas como os primeiros grandes empreendimentos ingleses. Podemos afirmar o pioneirismo do corsário, primo de John Hawkins, Francis Drake, em direcionar-se exclusivamente para a pirataria, aparentemente sem aprovação régia e sem carta de marca. Além de a sua fama ser construída pelos tesouros pilhados no outro lado do Atlântico, sua conquista mais importante foi a extensão da zona predatória marítima, um processo que guiou o futuro da monarquia inglesa (AUGERON; HRODĚJ, 2016).

Por último, no terceiro capítulo: A Propaganda Colonizatória Elisabetana, percorreremos a busca por assentamentos ingleses em terras americanas. Assim, os

intelectuais elisabetanos buscaram formular argumentos para basear as questões sobre os assentamentos ingleses impulsionados pelos empreendimentos marítimos. O entusiasta da colonização ultramarina inglesa, Richard Hakluyt, esteve envolvido no projeto expansionista de estabelecimento de assentamentos ingleses na América do norte. Publicou na sua primeira obra *Divers voyages touching the discoverie of America*, em 1582, seus pontos principais: incentivar a colonização ultramarina e defender o direito de Elizabeth I sobre a posse dos territórios não colonizados por alguma nação cristã. Além das justificações políticas e mercantilistas, Hakluyt projetava as religiosas (HUE, 2009, p. 12-13). Procurando incentivar as viagens comerciais e exploratórias como exemplos de coragem e espírito empreendedor, criticou a morosidade do povo inglês, incitando os homens desmobilizados na paz a rumarem para o Novo Mundo (FUCHS, 2000). Provavelmente influenciado pelo superpovoamento que preocupava a Inglaterra, Hakluyt discursava que os ibéricos não incentivavam a pirataria entre os seus, pois eram beneficiados pelas descobertas do além-mar, garantindo assim maiores perspectivas de emprego. Contudo, os problemas sócio-econômicos dos ingleses, que carregavam a desonra de serem piratas, tornavam os indivíduos ociosos e rebeldes prejudicando a concórdia estatal. O parlamentar e corsário, Sir Walter Raleigh, compartilhava da mesma ideia de Hakluyt: “via as colônias como um depósito para o excesso de desocupados e, portanto, uma solução para os problemas populacionais da Inglaterra” (HILL, 2003, p. 193). Além disso, Richard Hakluyt é uma preciosa fonte de informação do período da corso-pirataria para compreendermos os encontros culturais, suas contribuições para a literatura e para o expansionismo imperial inglês.

Logo, para minimizar o “problema” populacional foi necessário convencer os detentores do capital mercantil a aderirem ao plano de colonização. No entanto, a natureza das estruturas sócio-políticas inglesas dirigia-se similarmente numa polarização sócio-econômica, cuja “nobreza enriquecia e migrava para as cidades, os pobres tornavam-se cada vez mais pobres e eram empurrados para a pirataria e o banditismo” (BURKE, 1991, p. 33). A construção e expansão comercial foram desenvolvidas paralelamente, embora influenciadas pela pirataria na política e no processo de construção da nação. O século XVI iniciou o debate sobre o poder legislativo estatal e os fundamentos políticos do direito nas questões da guerra e da violência (PÉRO TIN-DUMON, 2001, p. 32).

De resto, a história dos piratas e dos corsários na Idade Moderna europeia situa-se na longa duração, nos primórdios das expedições marítimas do século XVI (BUTI; HRODĚJ, 2016). Na medida em que a economia europeia se desenvolveu a custa da pilhagem, os governos tenderam extirpar os indivíduos que representavam um provável foco de rebelião e

não mais compartilhavam os interesses que entram no jogo do poder. Por isso “a história do corso e da pirataria é, com efeito, a história da longa duração” (FERREIRA, 1985, p. 57). Seus vestígios parecem padronizados e inalterados, porém em sua volta, despedaçam e reorganizam outras inúmeras visões de mundo. A longa duração “para o historiador, admiti-lo é prestar-se a uma mudança de estilo, de atitude, a uma mudança de pensamento, a uma nova concepção do social” (BRAUDEL, 1965, p. 271).

1. A PIRATARIA INGLESA NA LONGA DURAÇÃO

Qual foi a motivação daquele que decidiu trilhar o caminho da pilhagem marítima? Outrora, optar pela pirataria na expectativa de enriquecer influenciava na decisão do indivíduo. Porém, a probabilidade dos óbitos por afogamento, inanição, enfermidade, mutilação; mortes em ação, missões antipirataria, execução pelas autoridades ou masmorra eram rotineiras. Contudo, não foi um subterfúgio utilizado somente pelos grupos oprimidos, um indivíduo pertencente à nobreza poderia ingressar na pirataria fugindo da paupériedade, por intimidação ou conservação de *status*. Desastres naturais, carência de víveres, insurreições e banditismo impulsionaram sociedades à pirataria costeira. Portanto, a pirataria não surgiu do amor à aventura, pois tornar-se um pirata tinha fundamentação na pobreza, no desemprego e num futuro ignoto; além da ganância ou na sedução ao vil metal. Desta forma a imensidão do mar abrigou estes foras da lei, criminosos morais e sociais (LEHR, 2019).

Segundo a historiadora Lauren Benton, a cultura popular relaciona a pirataria com o banditismo. No entanto, alguns estudiosos como, por exemplo, Marcus Rediker, classificam o pirata como “apátridas proto-revolucionários”. De certo, estas interpretações estão conectadas na definição dos piratas como os inimigos da humanidade. Porém, grande parcela da violência marítima foi perpetrada por indivíduos que se definiam como súditos leais do soberano no início da Idade Moderna. Neste período, não havia o distinto estandarte negro com ossos cruzados, mas várias bandeiras hasteadas conforme a ocasião lhes oferecesse o melhor amparo legal (BENTON; EDELSTEIN, 2011, p. 75-76).

A genérica definição do conceito, *hostis humani generis*, antigo termo empregado para definir os indivíduos inimigos do gênero humano a serem exterminados sem consideração de nacionalidade ou tratados de extradição que revelou a incerteza de uma guerra contra um inimigo desprovido de fronteiras territoriais, exército e governo centralizado. Todavia, a designação latina categorizou os indivíduos e os crimes como: expropriação, sequestro, pilhagem de propriedade e assassinio, contrastando com a tradicional representação da pirataria definida como: “aquele que procura fortuna no mar”, para abranger os crimes que não tinham apenas motivação financeira. Encontramos a definição da pirataria moderna na corte elisabetana. Corsários como Francis Drake, eram recrutados para causar prejuízos nas frotas inimigas e nas nações que preservavam relações diplomáticas (BURGESS JUNIOR, 2009, p. 12). Predominantemente, os piratas apresentavam-se como corsários: trocando e falsificando cartas de marca; coordenando testemunhos nos tribunais do

Almirantado para reivindicar saques ou enfrentar acusações de pirataria (BENTON; EDELSTEIN, 2011, p. 75-76).

Neste capítulo analisaremos a origem dos piratas na Inglaterra, pois o estudo sobre a importância do surgimento da pirataria moderna inglesa nos permitirá dialogar com o processo de concepção da atividade corsária, alicerçada nos pareceres escritos, sanções legais e oficiais concedidas pelo regime monárquico, tais como as cartas de marca ou corso. Assim, a monarquia elisabetana utilizou os recursos dos *sea-dogs*, para proteger os seus interesses. Encontramos uma diferenciação entre piratas dos corsários: apesar de compartilharem qualidades semelhantes, abrangendo benefícios próprios, os corsários estavam atrelados aos compromissos relativos à monarquia como a divisão do butim e usufruíam das benesses de sua condição social (BRUNSMAN, 2019, p. 9-10). O homem versado na marinharia desfrutava de uma vantagem concedida pelo poder estabelecido, um artifício utilizado para situações distintas: seja como um aparato militar régio oferecendo os seus préstimos no intuito de confrontar um reino ou facção declaradamente inimiga; ou organizando retaliações transpondo as fronteiras, mesmo em tempos de concórdia entre os estados com a finalidade de reparar ilegalidades passadas (FERREIRA, 1985, p. 8-9).

Estrategicamente a monarquia inglesa legitimou o corso, pois o comissário que abordasse uma embarcação de uma nação hostil, portando uma autorização real, teria suas ações respaldadas pelo rei, cabendo ao corsário justificar os procedimentos. Por isso, os corsários eram agentes da monarquia, guiados por amplos interesses privados com o intuito de galgar uma elevada posição social (FUCHS, 2000). Porém, a tênue linha que separava a pirataria do corso era fluida. Um marinheiro poderia ser julgado como pirata por realizar ações marítimas não autorizadas por uma comissão, levando-o à ilegalidade. Também os tratados de paz poderiam desempregar os corsários colocando seus atos que eram legais apenas em estado de guerra na clandestinidade. Pressões políticas e econômicas poderiam converter corsários em piratas reciprocamente (BENTON; EDELSTEIN, 2011, p. 77-78). Portanto, a pirataria fora absorvida pelo corso, que não se limitou aos tempos de guerra. A transição da guerra para a paz agravava o problema da pirataria, pois as cartas de marca emitidas durante os períodos pacíficos autorizavam os comerciantes a contabilizar os prejuízos sofridos. Na prática, a nobreza corsária não se distinguia da pirataria, embora as ações corsárias devessem ser regidas por comissões (SENIOR, 1976, p. 7-8).

Ao final do século XVI, a navegação estava unida à guerra e mal se distinguiam os empreendimentos comerciais dos privados. Grosso modo, “a diferença entre corsários e piratas não era, naquela época, tão grande quanto nos possa parecer. Os primeiros saqueavam,

queimavam e destruíam navios estrangeiros com a permissão da rainha ou do rei; os últimos, sem permissão” (ELIAS, 2001, p. 111). Ao contrário dos corsários, os piratas habitualmente destruíam as embarcações adquiridas, aumentando os prejuízos econômicos para a navegação e comércio reais. Todavia, ambos praticavam a violência contra seus prisioneiros para que revelassem a localização do butim, não se distinguindo dos métodos empregados (REDIKER, 2004). Para melhor compreendermos a origem do curso no período elisabetano (1558-1603), observaremos que o ato de piratear nas ilhas britânicas era a herança jacente dentre os magotes de “aventureiros” e invasores de outrora, pois as invasões anglo-saxônicas e normandas são descritas como “empresas piratas”.

1.1. A MITOLOGIA DA PIRATARIA INGLESA

Embora seja uma tarefa inconsistente analisar a formação fragmentada de laços de camaradagem entre os piratas e os seus estrategemas contrários aos desmandos reais, partiremos dos escandinavos golfos estreitos para compreender sua influência nas transações que ocorreram entre os povos salteadores viquingues e a população estabelecida na Inglaterra. De acordo com a Crônica Anglo-Saxã, os historiógrafos latinos da Inglaterra emprestaram o termo *wiccingi* do idioma saxão para designar a atividade pirática dos viquingues. Também os chamavam de *pagani*, ou pagãos, porque não eram convertidos ao cristianismo (HASTED, 1797). Entre os indivíduos pertencentes desta sociedade guerreira, os saqueadores marítimos eram celebrados como os mais admiráveis, pois integrar uma razia era uma das maneiras de obterem reputação, conseguirem prisioneiros e adquirirem riqueza. Deste modo, prosperar por meio da pirataria oferecia uma alternativa socialmente aceitável de inserção ao banditismo (LEHR, 2019).

No tempo em que o Império Romano abandonou a província da Britânia, uma multidão de caledônios, escotos e pictos, se alastrou pela na região com seus navios de couro, cometendo devastações até a Muralha de Adriano. Em pouco tempo as cidades dos bretões foram tomadas em todo o país, eclodindo numa guerra civil. A fome impulsionou os malefícios, cuja rapina era uma característica de admiração dentre os reis. Alguns destes se reorganizaram, estabelecendo-se em outras partes do país; outros se submeteram aos invasores; e alguns poucos investiam contra seus algozes. Logo, os bretões constituíram um povo dividido em muitas cidades-Estado, vários de seus governantes agiram como reis se digladiando para destituir o tirano eleito por assembleia. No entanto, os clãs para livrar o país das calamidades das guerras, estabeleceram aliança com os saxões, um povo célebre por suas

pirataria e temido pelos próprios bretões. Originários das tribos dos jutos e dos cimbrí, os saxões organizavam inúmeras empresas marítimas em busca de novos assentamentos. Estenderam os seus domínios até a península da Jutlândia, cujo povo denominava Anglia. Hábeis em assuntos navais e temidos tanto em mar quanto em terra, saqueavam com suas embarcações compostas tanto por piratas quanto por remadores, instruídos no ofício da rapinagem. Suas intenções resumiam-se em devastar cidades, pilhar igrejas e assassinar os reis da Mércia. Estas constantes incursões piratas produziram um monstro de muitas cabeças impossível de subjugar, pois inúmeros bandos vagavam pela Inglaterra (HASTED, 1797).

Durante aproximadamente o século IX, a cidade de Londres esteve sob o governo dos bretões, romanos, saxões até ser finalmente destruída pela invasão pirata dinamarquesa. O Conselho londrino reunia-se para resolver o problema referente à pirataria no litoral da Inglaterra. Porém, agravaram a presença dos dinamarqueses ao longo dos anos propondo pagamento em dinheiro para evitar as depredações (HARBEN, 1918). Até os viquingues serem assimilados por outras culturas, os homens do norte continuaram operando em incessantes guerras em áreas costeiras, enquanto a autoridade feudal mantinha os camponeses sob controle. Assim, trabalhadores sem terra rumaram para as cidades para aprofundar sua miséria no anonimato da vida urbana (LEHR, 2019). Neste período, os rebeldes camponeses estavam entre os primeiros grupos sociais considerados “inimigos da raça humana”, rebaixados ao mesmo *status* dos piratas (BENTON; EDELSTEIN, 2011, p. 79).

Logo, surgiram as guildas corsárias conhecidas como *Likedeelers* [Irmãos das Vitualhas], uma alusão ao costume do auto-abastecimento comunitário. Uma irmandade que praticava a mutualidade, em uma época em que a sociedade era hierárquica, representava um desafio para a elite política. O Estado da Ordem Teutônica utilizava-se frequentemente de atos de pirataria nas águas do Báltico, pois havia um intenso tráfego marítimo, enquanto suas alianças nos estados costeiros garantiam a ausência de policiamento. O duque João de Mecklemburgo oferecia comissões de corso na guerra predominantemente marítima, disciplinando uma população desorganizada em frotas piratas. A perspectiva de pilhagem em grande escala atraía uma multidão para alistamento aos portos. Embora não saibamos as causas que levaram os *Likedeelers* a se tornarem ladrões marítimos, dado que nenhum relegou-nos um livro de memórias, é provável que fossem estimulados pelas ofertas de enriquecimento proporcionadas pelas cidades hanseáticas (LEHR, 2019).

Desde a Antiguidade condenavam-se as tripulações marítimas. A pirataria para os gregos do Mundo Antigo estava atrelada apenas às glórias dos protagonistas das rapsódias, visto que aos escumadores dos mares restavam comparações aos hecatônquiros, monstros

centímanos de cinquenta cabeças. Na modernidade inglesa não foi diferente. Tanto marinheiros, quando piratas eram anunciados como demônios polimorfos (SHAW, 1992, p. 274), pois “um ladrão que não houvesse feito pacto com o diabo era algo de inimaginável, sobretudo no século XVI” (HOBSBAWM, 1976, p. 32). O filósofo Francis Bacon questionou a constituição do pirata, do selvagem, do tirano e do bandido como diferentes encarnações de um único inimigo, unido pelo próprio diabo (BENTON; EDELSTEIN, 2011, p. 77). Assim, a transmissão do mito não evidenciava apenas uma alegoria, mas amaldiçoava o indivíduo, sentenciando-o a morte (LINEBAUGH; REDIKER, 2008, p. 14). Ademais, a designação satânica passou por um processo de mudança cultural pelos reformadores protestantes. Convictos de que o arbítrio cristão estava ameaçado pelo diabólico, essa evidência foi relacionada ao perigo da piedade católica. Os reformadores argumentavam que o envolvimento com o mal ocorria na consciência, assim cada indivíduo deveria resistir à influência satânica, enfatizando o poder de persuasão do Diabo, sua capacidade de dominar os pensamentos e as ações subversivas. Os sectários do protestantismo receavam que os indivíduos refletissem sobre a ausência do Diabo em suas vidas cotidianas (JOHNSTONE, 2006, p. 1-2).

No século XVIII, o obscuro capitão Charles Johnson em sua obra, *A general history of the robberies and murders of the most notorious pyrates* (1724), declarou ironicamente que os piratas não eram inimigos da humanidade, nem animais rapinadores, mas valerosos defensores da liberdade e tormento dos déspotas. Igualmente, o puritano Cotton Mather pregara na Nova Inglaterra, que os piratas não passavam de monstregos heroificados. No entanto, popularmente o pirata não era julgado como o inimigo da natureza humana, mas o mais autônomo dos indivíduos. Assim, ao longo dos tempos, conservou-se a tradição na qual um pirata considerado insignificante era usado como exemplo para ridicularizar governadores corruptos e os métodos venais monárquicos (REDIKER, 2004).

Os domínios dos ladrões eram delineados fantasiosamente com o exotismo com que descreviam países e espantosas criaturas, relacionando a origem dos ladrões com a linhagem de Caim. Essa relação bíblica com a representação folclórica do excluído/expatriado/erradio social estava ligada com a condição criminosa. Os indivíduos fora da lei julgados descartáveis à ordem comum, excluídos por excelência, estavam atados à morte, pois não poderia haver “vida fora da comunidade, o banido era um homem morto”, pois a sua constante errância no mundo terreno foi estendido para as terras de ultramar (ZAREMSKA, 2006, p. 123). Dentre as múltiplas manifestações do mal, a pirataria conectava-se ao conjunto das realidades sociais e políticas que passaram pelo mesmo processo de

demonização dos deuses pagãos, dos estrangeiros, dos hereges, dos pobres e dos maus príncipes como a representação reversa das formas de dominação política moderna (BASCHET, 2006).

Os versos do poeta elisabetano, Geoffrey Whitney, exaltavam os feitos de Sir Francis Drake que “navegava entre monstros do dilúvio; por piratas, ladrões e inimigos cruéis que desejavam derramar seu sangue”, equiparando-o aos argonautas, o unificador da sociedade pirata inglesa em busca do “velo de ouro” (MANCALL, 2007, p. 166). A dualidade pirata/monstro e pirata/herói, provavelmente é tão antiga quanto à nomenclatura de “aquele que procura fortuna no mar”, originada na antiguidade greco-romana. Conforme exemplifica o estudioso da pirataria no Mundo Antigo, Philip de Souza, a imagem do pirata na obra do poeta Homero enfatizava o heroísmo e quase não continha conotação depreciativa. Porém, essa representação foi redefinida com os romanos que buscavam a soberania sobre os mares e desenvolveram a expressão legal, *hostis humani generis*, para descrever os piratas. Portanto, a origem do termo é ideológica, um registro equivalente para o bárbaro marítimo considerado uma ameaça aos romanos (REDIKER, 2004).

Os marinheiros, assim como os bandidos das estradas, eram considerados desviados, incivilizados e maus cristãos pela Igreja e pelo governo, pois ao longo das eras “a rapina conseguiu mudar de nome ou de forma”. A coirmandade entre o banditismo terrestre e o curso marítimo apresenta conformidade “desde que o mar serviu de refúgio a sociedades coerentes [...] é sempre de bandoleiros que se trata” (BRAUDEL, 1984, p. 105-106). Associados aos domínios de Leviatã disseminavam no imaginário popular a crença de um inferno destinado aos homens do mar, pois os seus cadáveres navegavam nos bateis, necessitando realizar a celebração de missas para salvar suas almas e aquietar as ofensas direcionadas à divina providência (DELUMEAU, 2002). Encontramos na compilação *Histoires Prodigieuses*, traduzida do francês pelo corsário Edward Fenton, textos que narram lendas gregas e latinas. Detalhes sorumbáticos sobre serpentes de múltiplas cabeças, demônios e homens com cabeças equídeas descrevem uma natureza mítica baseada na monstruosidade ao invés do conhecimento. Apesar da atividade pirata, sua leitura de mundo não estava contaminada pelas crenças populares de sua época. No subtítulo da edição inglesa², Fenton reflete que as crenças em formas monstruosas são resultado da ignorância e dos julgamentos humanos que não compreendem as razões da existência (FENTON, 1569).

² No original: Certaine secrete wonders of nature containing a descriptio[n] of sundry strange things, seming monstrous in our eyes and iudgement, bicause we are not priuie to the reasons of them.

Portanto, os mares simbolizavam o mundo contrário ao ideal da vida em sociedade. Seres monstruosos habitavam as águas, deglutindo embarcações ou reduzindo-as a condição mais precária de sobrevivência, até que as tripulações não reconhecessem mais a sua humanidade. As privações de víveres, por períodos prolongados, agravaram os problemas na socialização das tripulações e as restrições de espaço criaram uma atmosfera prisional. Muitos marinheiros desenvolviam problemas psicológicos que provocavam a perda da noção da realidade. Por certo, instituições como asilos, prisões e navios, produziram alto grau de ansiedade, aumentando a sensação de ruptura social (BURG, 2001, p. 213). De acordo com o sociólogo Norbert Elias, os marinheiros formularam a sua própria comunicação devido às inabilidades sociais resultantes de longos períodos a bordo, padronizados institucionalmente pelas suas relações, tensões e conflitos agravados “por tendências paranóicas ou sádicas ou, mais comumente, por conflitos internos dos indivíduos” (ELIAS, 2001, p. 108). O significado da violência, além de engrandecer o butim, remetia um recado aos cúmplices do crime; aos que navegam pelos portos frequentemente visitados por piratas eram tomados pelo efeito psicológico dos boatos difundidos; e para as marinhas e milícias locais, a brutalidade pirata desencorajava a aplicação da lei (LEHR, 2019).

No entanto, a nomenclatura pirata, no início da Idade Moderna, era ambígua e imprecisa, pois o destino de um pirata poderia ser: “prisão, multa, tortura, execução por enforcamento, libertação negociada, perdão real, fuga, exílio ou aposentadoria”. Esta sina dependia de gênero e classe social, conveniência política, fatores externos e econômicos. Na Inglaterra, entre os anos de 1580-1630, compunham a categoria de bandidos marítimos: piratas, velejadores, corsários, renegados, bucaneiros e flibusteiros. Entretanto, o corso foi uma atividade governamental sancionada, enquanto a pirataria era um empreendimento individual. O corsário, capitão de navio de guerra privado, era contratado para resolver os assuntos externos do monarca. Portava cartas de corso autorizadas pelo monarca que comprovavam a natureza e a legalidade do empreendimento (FRÉNNÉE, 2015, p. 3).

Grande parcela dos piratas não assumia o banditismo, apresentavam-se como legítimos agentes da violência sancionada, ou seja, corsários. Cada capitão ou comandante da companhia selecionava os seus subordinados, porém a patente militar não significava sua posição estrita dentro a tripulação, visto que não possuíam o poder de um general. No entanto, sua “autoridade é um pouco melhor do que a do capitão pirata, pois o interesse e a divisão dos bens são iguais, apenas o capitão tem comissão a tirar de um inimigo, e um pirata recebe sem comissão, fazendo de todo o mundo seus inimigos” (OPPENHEIM; MONSON, 1913, p. 17).

Retratações de corsários e piratas como rebeldes contrários à desigualdade social não é uma leitura de fácil interpretação. Alguns destes indivíduos provavelmente utilizavam métodos violentos para expressar seus sentimentos de reprovação à aristocracia. No entanto, podemos interpretá-las como peças publicitárias estatais contra os seus atos ou beneficiárias de seus propósitos: uma monarquia poderia ponderar antes de resistir a um corsário com a fama de Francis Drake. A associação de seu sobrenome pelos espanhóis, *Draco*, o emblema animalesco não era apenas uma nomenclatura, mas um chamado de guerra (PENNELL, 2001, p. 5-6). A partir do século XVI encontramos uma grande parcela de piratas trilhando a ocupação do comércio casual, desvinculados de laços políticos e adeptos da rapinagem marítima. Reforçar o policiamento marítimo foi o método para combater a ação dos piratas, principalmente dos franceses e ingleses, que desrespeitassem a demarcação ibérica estipulada pelo Tratado de Tordesilhas, considerando-os “quebrantadores da paz, logo piratas, todos os que a violassem” (FERREIRA, 1985, p. 27).

Os esforços oficiais combatiam os piratas como criminosos, sem os considerarem como possíveis agentes legítimos da violência sancionada, neste caso “as ordens do governo para erradicar o banditismo se tornavam mais peremptórias, as desculpas dos administradores locais mais nervosas e contritas, e o estado de espírito da população mais tenso” (HOBSBAWM, 1976, p. 79). Ao longo dos séculos, algumas táticas foram utilizadas para destruir a pirataria como: suborno, anistia, desterro ou cooptação para cargos de caçadores de piratas. Segundo um documento de 1583, o Conselho Privado orientou o senhor Burroughes para “prosseguir viagem até os Mares Estreitos para limpá-lo dos piratas franceses que infestam a vizinhança de Dover e Sandwich”³ (CECIL PAPERS, 1583, p. 4-8).

Porém, exterminar a pirataria e o comércio marítimo do qual algumas sociedades dependiam para sua subsistência provou ser desastroso para as populações costeiras. Desde a antiguidade, estes povos tomaram medidas defensivas para proteger o seu modo de vida das ondas de pirataria, migrando suas aldeias para áreas mais seguras perpetuando linhas marítimas de comunicação. Ainda que os fatores ambientais tenham influenciado no desenvolvimento e atraído sociedades inteiras para a pirataria, a opção de ramificar comerciantes na atividade pirata permitiu a Inglaterra se especializar em ataques marítimos, transgredindo suas normas públicas e sociais para se transformar num covil de piratas (LEHR, 2019).

³ No original: The Privy Council to Lord Burghley. [...] Have signified to Mr. Burroughes their desire that after this has been done, he should proceed to the narrow seas, to clear them from the french pirates who infest the neighbourhood of Dover and Sandwich (26 July, 1583). [Tradução nossa].

Inicialmente a figura do pirata foi demonizada. No entanto, também houve a tradição de glorificar os piratas como arautos da liberdade e combatentes dos déspotas. Assim, a rapinagem marítima associou-se à dualidade entre demônios e heróis, tornando-se uma alternativa socialmente aceitável para prosperar financeiramente e obter prestígio social. Logo, a formação dos laços de camaradagem entre os piratas e o estabelecimento das guildas corsárias desafiou a ordem hierárquica, representando uma ameaça para a elite política. Ao longo dos séculos, a atividade pirata esteve associada à exclusão social e à marginalidade, pois a vida no mar era considerada o oposto da vida em sociedade, com monstros e perigos habitando as águas. As privações e restrições enfrentadas pelas tripulações piratas levavam a uma sensação de ruptura social. A história da pirataria está repleta de contradições e representações simbólicas. Desde a Antiguidade até a era Moderna, os piratas foram vistos como heróis, vilões, demônios ou defensores da liberdade, refletindo as complexidades da sociedade e das relações de poder.

1.2. APRESENTANDO AS CARTAS DE CORSO

Para a Inglaterra, o Canal da Mancha consistiu a essencial via para a base da sua economia e, também, uma fronteira com outra monarquia beligerante, a França. Internamente, as políticas destes territórios eram instáveis, oferecendo oportunidades para o aumento da pirataria marítima, pois passavam por destituições de reis e contínuas guerras civis (EDDISON, 2013). Desbravar a imensidão marítima era ultrapassar o domínio da fronteira civilizada, cuja atividade pirata causava embate em um mundo em contínuo desenvolvimento e politicamente inconstante. Devido a uma troca de favores, em nove de junho de 1575, foi peticionada pelo rei francês a execução do Capitão Landreau, pretendente na corte por comissões, pois “cometeu muitas grandes piratarias e assassinatos contra os súditos da Rainha [Elizabeth I] em terra e no mar⁴”. O Parlamento de Rennes “solicitou que o rei desse a ordem para a apreensão de um criminoso tão notório⁵” (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1575, p. 91-102). Em dezembro do mesmo ano, o *Privy Council*, representado pelo vereador Thomas Bond, exigiu que o pirata Landreau recompensasse-os pelo prejuízo sofrido e pelo assassinato de Nicholas Fishborne (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1575. p. 206-224).

⁴ No original: Captain Landreau, who has committed many great piracies and murders upon the queen's subjects on land and sea, is suitor at the court for commissions. [Tradução nossa].

⁵ No original: and therefore requested the King would give order for the apprehension of so notorious an offender. [Tradução nossa].

Durante este embaraço, o Secretário de Estado francês, M. Pinart, presumira que Elizabeth I concedera cartas de corso e represália aos seus súditos. Assim, para evitar as incursões piratas, o Embaixador francês propôs um Tratado de Comércio entre a Inglaterra e a França, cujas propostas incluíam: 1. A criação de uma Liga de proteção mútua entre os mercadores ingleses e franceses; 2. O transporte de armas duplicaria o valor da embarcação e da carga, e o de mercadorias fixaria valor unitário; 3. Todos os processos seriam julgados no prazo de seis meses; 4. Todos os julgamentos contra piratas seriam em dinheiro; 5. Após três meses do julgamento haveria possibilidade de oferta de cartas de represália; 6. Nenhuma armadura ou munições de guerra (salvo exceções) deveriam ser transportadas para a Espanha; 7. Não despachariam cartas de represálias em casos isolados, mas apenas por representação do Soberano; 8. Maior severidade nas punições às represálias; 9. Abolição ao uso de cartas de represália; 10. As embarcações públicas seriam integradas a Marinha, cabendo ao Soberano punir suas infrações; 11. A proibição da apropriação e venda do espólio sem a apreciação do Almirantado⁶ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1575. p. 66-75).

Foi na Inglaterra do início do século XVI que as disputas políticas utilizando saques marítimos começaram sob o governo dos Tudor. Mesmo tentando suprimir a pirataria entre os seus súditos, Elizabeth I contatava aliados estrangeiros para unirem-se às frotas corsárias, a essência para os seus futuros projetos. Os representantes do protestantismo patriótico e antiibérico da política elisabetana incluíam Sir Francis Drake, Sir Walter Raleigh e Sir John Hawkins (FRÉNÉE, 2015, p. 4). Estes corsários estendiam a utilização de suas cartas de marca como desculpa para depredar embarcações de uma nação neutra porque acreditavam que estavam em guerra, por isso “abriram para a juventude da Inglaterra novas perspectivas de fama e riqueza, jovens cavalheiros passaram a ser atraídos em número maior pela vida no mar” (ELIAS, 2001, p. 97-98).

Na Inglaterra, as heterogêneas gangues de piratas floresceram gradativamente instigando motins, assaltando embarcações e apresentando perspectivas para

⁶ No original: Treaty of commerce between England and France. To the propositions of the french ambassador the following are proposed by the queen's ministers as proper articles for a treaty:—1. There should be a league for mutual protection between the merchants of each country. 2. To obviate the depredations of pirates each ship carrying arms should give caution to double the value of the ship and cargo, and those carrying merchandize only to the single value. 3. If it be possible all suits are to be decided within six months. 4. All judgments against pirates are to be in money, and sureties should be taken for the payment. 5. After three months from the judgment letters of reprisal may be granted. 6. No armour or other munitions of war (the different kinds being particularised) are to be transported to Spain. 7. It is not fitting that letters of reprisals should be issued in isolated instances, arising from the negligence of their majesties' ministers, but that representation thereof being made to the sovereign, means may be adopted for remedy. 8. Such reprisals are to be severely punished. 9. It were better if letters of reprisal were abolished. 10. Such ships as are in public use and inscribed on the lists shall be deemed as of the navy, and the sovereigns shall see to the punishment of whatever they do if wrong. 11. No spoils are to be sold or otherwise appropriated without judgment by the admiralty. [Tradução nossa].

empreendimentos. Contudo havia zonas inertes com demasiado desemprego originado pelo crescimento populacional e nas localidades cuja pobreza fora agravada por incessantes contendas. Apoiados pelas confrarias corsárias, os cidadãos das regiões portuárias, que porventura investissem na pirataria em tempo parcial, ocupavam em grande parte ofícios como trabalhadores braçais, comerciantes, artesãos, pescadores e marinheiros. Assim, a Inglaterra passou a constituir uma piratocracia, uma sociedade de piratas, liderada por uma soberana pirata (LEHR, 2019).

Quando Elizabeth I ascendeu ao trono em 1558, encontrou os cofres reais vazios devido ao desperdício dos Tudor predecessores. No entanto, a aprovação da quantidade do butim espoliado por um pirata poderia redefinir aos olhos da cúria régia as condições a favor do monarca. O corsário era aquele que se adequava ao interesse nacional e nem todos eram versados em política quando convocados ao tribunal do almirantado. Sir Walter Raleigh pode ser considerado um dos culpados por pirataria pela conjuntura política que o decapitou, pois não recebia proteção da fidalguia (BURGESS JUNIOR, 2009, p. 35).

Em uma carta de 1586, endereçada à Rainha dos Escoceses, Thomas Morgan comenta sobre uma suposta animosidade entre o corsário e a rainha da Inglaterra: “Raleigh, o lacaios, está cansado dela ou então, ela está cansada dele”⁷ (CECIL PAPERS, 1586, p. 133-138). O fluxo de butim aclara-nos o ato de dissimular as circunstâncias quando um rico despojo era obtido. Burlar a lei para legalizar um espólio, contribuiu para confundir as barreiras entre corso e pirataria. O conluio entre governadores e piratas declarados procurava isentar o vínculo real. Um pirata podia atender simultaneamente as motivações de um administrador local mesmo sendo considerado inimigo do reino (BURGESS JUNIOR, 2009, p. 13). Encontramos um exemplo da conexão entre nobreza e pirataria numa carta entre o diplomata Sir Nicholas Throckmorton para a Rainha da Inglaterra, noticiando que o escocês “Duque Earl Bothwell reuniu cerca de quatro ou cinco pequenas embarcações pretendendo atrair piratas de todos os países”⁸ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1567, p. 291-306). Podemos notar a heterogeneidade das tripulações piratas e corsárias, compostas por marinheiros de todas as nações que ofereciam seus préstimos a qualquer governante que os remunerassem ou licenciassem.

Da mesma forma, a justiça poderia encobrir a corrupção generalizada dentre os magistrados e funcionários do almirantado perdoando piratas em troca de dinheiro ou serviços

⁷ No original: Thomas Morgan to the queen of scots. [...] Either Raleigh, the minion of her of England, is weary of her, or else she is weary of him [...]. [Tradução nossa].

⁸ No original: Sir Nicholas Throckmorton to the queen. [...] Earl Bothwell has assembled four or five small ships, and means to allure the pirates of all countries to him. [...] (Edinburgh, 21 July 1567). [Tradução nossa].

prestados (FRÉNÉE, 2015). Podemos ver a natureza multifacetada desta corrupção condescendente e duradoura entre as autoridades inglesas e os piratas. Os imbróglios iniciaram em quatorze de dezembro de 1568 quando o embaixador francês solicitou ao secretário de Estado inglês, William Cecil, ou Lorde Burghley, que a justiça londrina fosse aplicada no caso dos piratas presos em Plymouth, devido às depredações cometidas em uma embarcação oriunda de Marselha⁹.

Igualmente, no dia dezesseis, o embaixador espanhol, exigiu de Cecil a devolução da carga aos proprietários do navio espanhol saqueado por piratas franceses e conduzido para Southampton¹⁰. Sem obter resposta, dois dias depois, o embaixador espanhol apelou para a Elizabeth I, pois era “inútil tratar com Cecil” e, segundo a diplomacia, os tratados entre os governos não seriam violados¹¹. No dia vinte e um, o proprietário da embarcação espanhola, Lope De la Sierra, apelou para Edward Horsey [embaixador envolvido com atividade pirata] medidas para que seu navio, ancorado próximo ao Forte Calshot, estivesse protegido dos ataques franceses¹². Nesta data também constam: a Petição assinada pelos marinheiros espanhóis que desejavam reparação pelas injúrias e roubos que sofreram em Plymouth e a exigência do embaixador pela restituição do erário pertencente ao rei espanhol, que fora retirado do navio de Lope De la Sierra¹³ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1568, p. 580-592).

Vejam as ações tomadas por Edward Horsey numa descrição enviada para o secretário Cecil: 1. No porto de Southampton solicitou o comparecimento do italiano Jacomo, declarando que havia sido ultrajado, assegurando-lhe que não havia tesouro a bordo. Afirmou que deporá de boa vontade caso o navio fosse minuciosamente revistado e, supondo culpa, restituiria a quantia e pagaria a pena capital. 2. Horsey comunicou ao capitão do navio [Lope De la Sierra] que a perícia ficaria sob responsabilidade de dois cavalheiros e dois cidadãos, os

⁹ No original: The french ambassador to Cecil. Desires that justice may be executed on certain pirates who have been arrested at Plymouth for depredations done by them on a ship of Marseilles (London, 14 dec., 1568). [Tradução nossa].

¹⁰ No original: The spanish ambassador to Cecil. A certain Spanish ship having been taken by french pirates and brought into Southampton, he desires that it and its cargo may be restored to the owners (London, 16 dec., 1568). [Tradução nossa].

¹¹ No original: The spanish ambassador to the queen. As it is of no use to treat with Cecil about the postmastership of the merchant strangers he appeals to her, knowing that she is unwilling to infringe the intercourse and treaties (London, 18 dec., 1568). [Tradução nossa].

¹² No original: Lope De la Sierra to Edward Horsey. Begg that he will take measures that his ship which is lying near Calshot Castle may be in safety from the attacks of certain french men (19 dec., 1568). [Tradução nossa].

¹³ No original: Petition of certain spanish mariners. Desire redress of the queen for ill treatment and robbery which they have suffered at Plymouth. The spanish ambassador to Cecil. Demands that the money belonging to the king of Spain which has been taken out of Lope De la Sierra's ship may be restored to him (London, 21 dec., 1568). [Tradução nossa].

quais encontraram dentre compartimentos secretos, dois barris de "sucatas", duas caixas de confeitos e duas cartas endereçadas ao Duque de Alva.

Conjuntamente, descobriram duas escrituras da qual uma detalhava a fortuna. A fim de realizar o julgamento do caso, concedeu o pedido ao capitão em reaver um dos cofres, cujo conteúdo era de 26.882 *rials*. A quantia dos outros dois ultrapassava 31.000 (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1568, p. 580-592)¹⁴. Provavelmente o porto de Southampton era o destino para escoar a carga roubada, pois no dia vinte e nove, uma queixa da embaixada da Espanha, denunciava que um navio marseilhês, carregado em Flandres, com destino à Itália fora subtraído por piratas, franceses e ingleses, e transportado para Southampton. Embora um processo tenha sido instaurado, o prefeito ordenou a libertação dos piratas e do navio¹⁵ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1568, p. 580-592).

Enquanto os ingleses se voltaram progressivamente para a pirataria, os monarcas católicos utilizaram o estratagema da piratagem como uma comprovação da heresia do seu inimigo protestante (FUCHS, 2000). Conforme o documento: Notas sobre as Instruções para o Tratado com a Espanha, Lorde Burghley comunica que as embarcações inglesas serviam como habitações móveis, protegidas sob a proteção real enquanto estivessem atracadas nos portos e, portanto, o Santo Ofício espanhol não poderia interceder mesmo em algumas situações exercendo jurisdição independentemente às leis do rei:

¹⁴ No original: Edward Horsey to Cecil. 1. Received his letter, and without delay made his repair to Southampton, where he sent for the italian, Jacomo, and declared that by him he had been abused, for that he assured him that there was no more treasure aboard, and that he had received commandment and authority not only to make further search but also to examine him upon his oath, whether there had been any treasure conveyed to him out of the ship, whether he knew of any other conveyance, and whether there remained any on board. His answer was that willingly he would depose to these artices, and desired that the whole might be laid ashore and the ship thoroughly searched, and that in case he were "reproved" of what he had said he might not only be blamed but also punished. 2. This done Horsey sent for the captain of ship and in like case declared unto him that he must make further search, who seemed to yield very willingly, saying that if there were twenty ducats found he not only offered to lose the same but also be hanged. Whereupon Horsey sent two gentlemen of the Isle of Wight and two townsmen, who amongst divers secret and doubtful places found two barrels of "sucats" and two boxes of comfits, sent by the Duchess of Alva to her husband, and also two letters in one of the boxes to the Duke. Found the charter party, which made no mention of the treasure, also another writing, which he has sent, wherein was specified as well the particulars of the money as also divers marks. In order to make trial he granted the captain's request to have one of the coffers, which he examined, the contents whereof were 26,882 rials; has opened two others, which contain about 550l. The total amounts to 31,000l., or thereabouts (London, 24 dec., 1568). [Tradução nossa].

¹⁵ No original: Complaint to the spanish ambassador. A ship of Marseilles laden in Flanders with merchandise for Italy was taken by certain french and english pirates and brought into Southampton; whereupon process was procured for the arrest thereof, which was executed; notwithstanding since the arrest the Mayor of Southampton has released the pirates and the ship is gone. Therefore they pray that the mayor may be sent for to answer the matter (29 dec., 1568). [Tradução nossa].

[...] nossos súditos sejam livres da Inquisição, como desejamos, por qualquer coisa feita na terra, você deve fazer o possível para que não haja busca em nenhum de nossos navios, mas que nossos súditos, permanecendo a bordo, podem ser autorizados a usar seu comércio de mercadorias de maneira legal, pagando todos os impostos ao Rei [...], e não sejam molestados em seus referidos navios pela Inquisição, considerando que seus navios são como suas residências trazidas da Inglaterra [...] ¹⁶ (CECIL PAPERS, 1588, p. 303-306).

O historiador Fernand Braudel observou o antagonismo religioso como um modelo secundário de batalha, ponderando a respeito de o curso estar ligado com o sentimento pátrio ou crença, exprimindo um meio de sobrevivência (ANDERSON, J., 2001, p. 90). Porém, as motivações religiosas eram encobertas, visto que as justificações para a pirataria eram em parte econômicas. Os atritos entre os governos do período moderno politizaram os avanços técnicos, agravaram o protagonismo do canhão de bronze na arte da guerra e nas conquistas ultramarinas. Contudo, o uso das cartas de marca e represália protagonizou os conflitos (ANDERSON, 2004).

De acordo com o *Calendar of State Papers, Spain* (1545-1546), em vinte e nove de julho de 1540, na cidade de Haia, o imperador enviou um comunicado ao rei dos escoceses negando a autorização para despachar as cartas de marca e represálias contra os súditos do rei de Portugal, argumentando que as autorizações desta natureza estavam revogadas e que não gostaria de ser importunado. O imperador se opunha a uma retaliação escocesa ao rei de Portugal e também, que o rei escocês proibisse os “seus súditos de cometer atos de pirataria na Holanda, Zelândia e outras partes da Baixa Alemanha ¹⁷” (CALENDAR OF STATE PAPERS, SPAIN, 1540, p. 609).

Peticionar almejando por cartas de marca sob quaisquer circunstâncias parece ter sido um método corriqueiro nos governos europeus. Na data de vinte e cinco de fevereiro de 1560, o *Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth* (1559-1560) registra um pedido dos *Lords of the Secret Council* para a emissão da documentação corsária. Estes acusavam o rei

¹⁶ No original: [...] to have our subjects to be free from the inquisition, as we do desire, for anything done upon the land, yet you shall do your best to procure that there be no search made in any of our ships by the authority of the inquisition, but that our subjects remaining on shipboard may be permitted to use their trade of merchandise in lawful manner, paying all duties to the king [...], and not to be molested in their said ships by colour of the inquisition, considering their ships are to them as their dwelling-houses brought out of England [...]. [Tradução nossa].

¹⁷ No original: The emperor to the king of scots. Has heard by his letters that requests have been urged in Germany for permission to carry into execution the letters of marque and reprisal against the subjects of the king of Portugal, which had been granted by the emperor's father (Philip) and grandfather (sic) Charles Duke of Burgundy, but have since been formally revoked. The emperor begs that the king of scots will not importune him with demands of such nature. The letters of marque referred to were granted when circumstances were entirely different from the present, and the reasons for granting them now no longer exist. The emperor hopes that the king of Portugal will do all justice to the king of scots, and remove the need for reprisals. At the same time the Emperor requests that the king of scots will prohibit his subjects from committing acts of piracy in the Holland, Zeeland and other parts of lower Germany (The Hague, 29 july, 1540). [Tradução nossa].

da França de incursões contra a Escócia por motivações religiosas. Por conseguinte, foi autorizado ao pirata escocês William Makesoun combater os franceses e outros inimigos da Escócia¹⁸ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1560, p. 394-403).

Neste mesmo período, durante o ano de 1566, Elizabeth I instruiu o embaixador residente na Espanha, John Man, para responder as acusações referentes à falta de aplicação da justiça nos casos de pirataria, com a dissonante afirmação de que: “embora tenham aumentado em razão das guerras contra a França [...] os mares nunca foram mais calmos quanto atualmente”¹⁹ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1566, p. 14-25). Mesmo com as denúncias sobre pirataria envolvendo os governos, estes não apelavam para medidas extremadas, recorriam às embaixadas para contornar alguma situação que envolvesse os seus marinheiros. Por volta de 1566, o embaixador francês em Londres, M. Pasquier-Bochetel de la Forest, apelou pela absolvição de um marinheiro francês capturado na companhia de piratas e condenado a pena de morte²⁰ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1566, p. 126-135). No ano de 1567, o embaixador francês recorreu a Cecil implorando por justiça, em nome de um comerciante francês saqueado por um pirata inglês chamado "Conq"²¹ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1567, p. 350-364). Ademais, a falência poderia influenciar o indivíduo a tomar uma atitude drástica para se restabelecer dos prejuízos. Em 1568, encontramos uma indicação de solicitação de cartas de marca e represália enviada ao rei francês, cujo reclamante afirmava que o seu navio fora apreendido pelos ingleses²² (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1568, p. 580-592).

De acordo com o historiador Marcus Rediker, a pirataria ascendeu sob o signo do mal e o pirata sempre foi descrito como um demônio sanguinolento, comprometido em aniquilar a ordem social. Porém, os governantes comissionaram navegadores em embarcações

¹⁸ No original: Scottish letters of marque. It being notorious that the king of france has resolved to overrun and destroy scotland for no other reason than that it has nine months ago accepted the sincere religion of christ, and thrown off the yoke of antichrist; they have therefore granted these their letters of marque to William Makesoun, scotchman, master of the William, against the french and other enemies of scotland (by the lords of the secret council). [Tradução nossa].

¹⁹ No original: Instructions for Mr. John Man. [...] 2. If any objection is made for lack of justice upon piracies he is to say that though they did more abound by reason of the wars with France, that they are now partly by force and partly by justice so repressed that the seas have not been quieter these many years [...]. [Tradução nossa].

²⁰ No original: M. De la Forest to Cecil. Desires that he will procure the pardon of a certain french mariner who having been taken in the company of some pirates has been condemned to death. London, Sept. 3, 1566. [Tradução nossa].

²¹ No original: The french ambassador to Cecil. The bearer, a french merchant, has been plundered by a well-known english pirate named "Conq" who has retired into Ireland. Begg his assistance that he may have right done. London, 1 oct. 1567. [Tradução nossa].

²² No original: Petition to Charles IX. The petitioner, whose vessel has been seized by the ships of the queen of England and of which he cannot obtain restitution, desires that he may have letters of marque and reprisal (Dec. 1568). [Tradução nossa].

privadas, integrando-os nas frotas reais para despojar e capturar inimigos. Também sabotavam as rotas comerciais e de abastecimento dos seus rivais. Após a suspensão das hostilidades entre as partes beligerantes, os reis descobriam que não tinham domínio sobre os corsários empregados (REDIKER, 2004).

Buscando diminuir as depredações e conflitos piráticos nos tempos de paz, o governo inglês rascunhou em 1569, uma Proclamação contra a Pirataria, declarando normas e punições aos súditos que insistissem em socorrer piratas, aos indivíduos que armassem embarcações sem o acompanhamento das autoridades e funcionários reais que coadunassem com piratas:

Sua Majestade ordena que todos os súditos se mantenham afastados de auxiliar quaisquer piratas, seja comprando, vendendo ou abastecendo, sob pena de serem punidos como infratores. Aqueles que futuramente armarem ou prepararem qualquer embarcação, exceto se tiverem licença e permissão expressa de Sua Majestade, deverão se reportar aos oficiais, e havendo qualquer tipo de suspeita, estes não permitirão que naveguem sem títulos de comércio legal ou pesca. Caso os oficiais abstenham-se, não apenas responderão por quaisquer piratarias que possam ser feitas, mas serão detidos até a prisão dos infratores²³ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1569, p. 56-67).

Para Braudel, a propagação da pirataria ocorreu entre as monarquias em processo de expansão mercantil e nas que perdiam influência política e marítima. Embora as potências comerciais ibéricas tratassem os franceses, ingleses e holandeses como piratas, na prática exibiam pessimismo referente à mudança da dinâmica das batalhas marítimas, cientes das dificuldades da faina nas galés e galeões contra as velozes embarcações corso-piratas (PÉROTIN-DUMON, 2001, p. 37-38).

A Reforma protestante despertou novos interesses políticos idealizados pelo partido reformista na Inglaterra, liderado por Leicester e Walsingham, que influenciaram a rainha a adotar uma postura abertamente hostil à Espanha ao contrário da apaziguadora proposta por Lorde Burghley. Com os Países Baixos sob sua proteção, uma confederação protestante uniria os luteranos alemães e holandeses, os huguenotes franceses e os calvinistas escoceses, sob a liderança inglesa. O comportamento de Elizabeth I era considerado irascível quando negociava os gastos dos recursos nacionais em guerras e acatar com as

²³ No original: A proclamation against piracy. Her majesty commands all her subjects to forbear from aiding any pirates by buying, or selling, or victualling any of them, upon pain of being punished as the principal offenders ought to be. Whosoever shall hereafter arm or prepare any vessel to the sea, except they have the express licence and permission of her majesty, shall give knowledge to the officers of the ports, who, if there be any manner of suspicion, shall not suffer them to pass to the seas without good bonds first had to use nothing but lawful trade or fishing. If the officers neglect to do this, they shall not only answer for any piracies which may be done, but shall be imprisoned until the offenders may be apprehended. [Tradução nossa].

responsabilidades (HUME, 1889). Muitos governos reconheciam que a religião apresentava-se como um instrumento estatal de coerção e controle social (KINKOR, 2001, p. 197). Filipe II relacionou a prática pirata ao protestantismo orientando que o almirante, Pedro Menéndez de Avilés, enforcasse os piratas suspeitos de luteranismo (FERNANDES, 2014, p. 196-197).

Na segunda metade do século XVI, o Príncipe Guilherme I motivado pela pilhagem e ódio aos católicos espanhóis, concedeu cartas de marca para a confederação autodenominada *watergeuzen* [mendigos do mar], com o intuito de libertarem os portos dos Países Baixos da administração espanhola (SNELDERS, 2005, p. 11). Esta hostilidade entre holandeses e ibéricos intensificou-se com o incentivo do reino inglês à pirataria *watergeuzen* que tomou o porto de *Den Briel* em 1572 e constituiu o braço marítimo holandês na resistência contra a Espanha (ANDERSON, J., 2001, p. 88). Pretendendo retaliar as pilhagens dos ingleses às embarcações espanholas e combater os rebeldes holandeses, em maio de 1575, o Comendador de Castela, Don Luis de Requesens, solicitou os serviços dos piratas ingleses, William Cotton e Henry Carey, concedendo-lhes cartas de marca: “os capturados serão entregues aos oficiais do rei, valendo seis coroas por cabeça. Os prisioneiros ingleses serão perdoados com a condição de servir a bordo dos navios de Cotton e Carey²⁴” (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1575, p. 50-66).

Porém, parece-nos que a situação saiu do controle e no mês de novembro, na cidade belga de Nieuport, o Comendador de Castela transferiu o comando da ação para outro capitão, John Story:

1. Tendo relatado a William Cotton e Henry Carew que diversos capitães abusaram para prejuízo dos súditos do rei da Espanha e da rainha da Inglaterra, as comissões concedidas [...] nomeiam o capitão John Story, para ser o superintendente de todos [...]. 2. O efeito da comissão autoriza-os a expor todo o poder nos mares contra os rebeldes, mas os proíbe estritamente de prejudicar a qualquer outra pessoa. Uma décima parte de todos os prêmios será para uso do rei²⁵ [...] (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1575, p. 181-192).

Durante décadas os governadores emitiram as mesmas cartas de corso com pequenas alterações. Além da prestação de contas dos despojos, cedendo à porcentagem

²⁴ No original: Any of the rebels who may be taken are to be handed over to the king's officers, and they are to receive six crowns a head for them. English prisoners are to be pardoned on condition of serving on board the vessels of the said Cotton and Carey (Antwerp, 18 May, 1575). [Tradução nossa].

²⁵ No original: Letters of marque. 1. It having been reported to William Cotton and Henry Carew that divers captains have abused, to the injury of the king of Spain's and queen of England's subjects, the commissions granted to them by virtue of letters of marque given by the commendator of Castile to the said William and Henry, they hereby appoint John Story, captain under their said commission, to be overseer of all such as have any authority under them. 2. The effect of the commendator's commission, empowers them to set forth all the power they can make upon the seas against the rebels, but strictly forbids them to do anything prejudicial to anyone else. One tenth part of all prizes to be for the king's use [...]. [Tradução nossa].

estipulada pela Coroa, destinar um pirata para caça e captura estava dentro da legalidade (BURGESS JUNIOR, 2009, p. 82). Desde a Idade Média as prolixas cartas de marca resultaram em desafrontas pessoais entre mercadores e outros que não haviam sofrido perdas, além de atrair países neutros para as contendas. A aplicação das cartas de corso desordenava-se na velocidade das relações internacionais. A falta de notícias atualizadas para o indivíduo infrator, que estava no exterior ou no mar, fornecia a desculpa para alegar ignorância no ato de piratear. Geralmente as comissões levavam semanas ou meses para verificarem a situação delituosa e um tempo maior para a conclusão do processo legal. Em suma, o tempo e a presteza da lei beneficiavam a causa dos piratas (EDDISON, 2013).

A trajetória fragmentada do comissionado “caçador de insurgentes”, William Cotton, segue para 1576, quando denunciou irregularidades sofridas em um processo judicial, cuja decisão favoreceu o comerciante Thomas Pullison. A junta de comerciantes ingleses apontava a responsabilidade do pirata “por todos os atos de seus subordinados e que seus bens deveriam ser apreendidos para responder pelos delitos alheios²⁶” (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1576, p. 240-256). No mês de setembro, foi comunicada a prisão do pirata e dez membros do bando, suspeitos de se deslocarem diariamente à cidadela de Rodas e Ávila. Após a detenção, “um motim iniciou dentre os munícipes que espalharam a notícia de que havia ingleses escondidos que pretendiam incendiar a vila²⁷” (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1576, p. 367-387). Em 1577, o embaixador da Inglaterra em Flandres, Dr. Thomas Wilson, descreveu a reputação do corsário para Lorde Burghley como “um criado lascivo e horrível, William Cotton²⁸” (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1577, p. 484-501).

Finalmente em março de 1577, encontramos uma nota referente à morte do pirata: “Cotton, fazendo a parte dele, foi mortalmente ferido na barriga sem esperança de sobreviver²⁹” (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1577, p. 545-554). Segundo a Declaração do Visconde de Ghent, os companheiros de Cotton, Capitão Phipson e Richard Floddé, foram presos sob a alegação de pertencerem à mesma facção. Após

²⁶ No original: [...] Also points out the hardship of the said Cotton being held responsible for all the acts of his subordinates, and that his goods should be arrested to answer the misdeeds of others. [...] (Exhibited at Brussels, 20 Feb. 1576). [Tradução nossa].

²⁷ No original: [...] under pretence that they daily came to the citadel to Rodas and Avila, wishing to surprise the new town, whence followed a riot among the townspeople, who said that there were englishmen concealed in order to set the town on fire. [Tradução nossa].

²⁸ No original: Dr. Wilson to Lord Burghley. Has greatly busied himself these two days about the papers of a lewd and most horrible varlet, William Cotton. [Tradução nossa].

²⁹ No original: [...] Cotton taking his part was deadly wounded in the belly without hope of life. [Tradução nossa].

serem libertados, vangloriando-se de ter cartas da Rainha, Phipson equipou um navio pirata³⁰ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1577, p. 587-610).

A monarquia inglesa beneficiou-se da aliança com os Países Baixos, em sua guerra contra Filipe II, devido à sublevação em muitas cidades holandesas e a crise financeira instaurada. Nessas condições, os soldados holandeses não obedeciam às ordens de seus oficiais, colocando-se sob as ordens de um escolhido dentre os insurgentes. Homens de armas conduzidos por uma rigorosa disciplina, organizados em hordas mercenárias e piratas, pagas de forma irregular ou parcialmente em mercadorias, proclamados rebeldes e traidores do rei espanhol e inimigos públicos (CROSBY, 1880).

Esse foi o pretexto utilizado pela monarquia espanhola para controlar as rebeliões nos Países Baixos, combater as depredações dos corsários ingleses às embarcações ibéricas e dialogar com a coação do Papa Gregório XIII desejoso de organizar uma invasão à Inglaterra. Segundo o conselheiro Sampson relatou de Londres:

[...] Dizem da França que o papa e o rei da Espanha estão se preparando para atacar a Inglaterra. Drake e sua frota deixaram o Tâmisia [...] recebendo instruções seladas que devem ser abertas no mar, de modo que seu propósito é desconhecido. [...] até que as ordens da Rainha sejam cumpridas, nenhum dos piratas deve deixá-lo, posteriormente cada um poderá buscar a fortuna à sua maneira.³¹ (CALENDAR OF STATE PAPERS, SPAIN (SIMANCAS), 1587, p. 59-78).

Embora o número das tropas piratas que Drake tinha a sua disposição não pudesse ser contado, não eram suficientes para iniciar qualquer empreendimento em terra, exceto para saquear. Portanto, o pavor dos ataques dos corsários franceses e ingleses contra os territórios ultramarinos espanhóis fez com que a Espanha classificasse qualquer forasteiro como pirata, “um homem contra o Estado, um estrangeiro invasor que deveria ser punido com a morte em certos casos ou com o pagamento do que roubou” (FERNANDES, 2014, p. 186).

Para diminuir a tensão entre as monarquias, inglesa e espanhola, em 1576 o embaixador Sir John Smith, instruíra Walsingham a assegurar uma relação fraternal entre as Coroas da Inglaterra e da Espanha nos assuntos que podiam induzir Filipe II a perdoar seus

³⁰ No original: Declaration by the viscount of Ghent to the queen. Captain Phipson and Richard Floddé, companions of one William Cotton, arrived at Ostend in september last, and were arrested on the ground they were of the faction of the said Cotton, but afterwards were released. The said Phipson has now equipped a ship as a pirate, boasting to have letters from the queen against those of Ostend. [Tradução nossa].

³¹ No original: Sampson's advices from London. [...] Alarm is felt here at the fleet which we are told from France the pope and the king of Spain are preparing to attack England. Drake and his fleet have left the Thames, but we have no news of his having sailed from Plymouth. He takes sealed orders which are to be opened at sea, so that his purpose is unknown. He has instructions, however, that, until the queen's orders are fulfilled none of the pirates are to leave him, but afterwards each one may seek his fortune in his own way. [...] (10 April, 1587). [Tradução nossa].

súditos nos Países Baixos, retirar suas tropas, fazendo parecer mais honroso com a mediação fraterna de Elizabeth I. Assim, estabelecer uma boa relação entre as monarquias beneficiaria a Inglaterra, pois poderiam aumentar a segurança do povo inglês prejudicado “nos mares pelos piratas de todas as nações, a quem os zelandeses e holandeses foram forçados a recrutar para sua própria defesa por medo de serem passados à espada pelos espanhóis e seus aliados”³² (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1576, p. 421-435).

Durante o século XVI, a “armada” inglesa era composta por embarcações mercantes adaptadas com peças de artilharia, reduzindo o número de tripulantes e os remos eram trocados por velas. Investimento ífero quando comparado aos gastos com uma força militar terrestre (ANDERSON, 2004, p. 132). No início de 1585, o ministro Francis Walsingham, convocara os emergidos da tradição pirata do *West Country*, uma região com elevado “autogoverno”, corsários chamados de *sea-dogs*, para constituírem o núcleo da marinha inglesa. Todavia, conduzidos por antigos tratados de defesa italianos, a quantidade de embarcações privadas inglesas progrediu até a debandada da Invencível Armada em 1588 (ANDERSON, J., 2001, p. 88). Além das informações sobre a marinha espanhola, encontramos dados sobre a marinha inglesa nos fragmentos relatados pelos marinheiros holandeses, Jan Henricx e Jacob Cornells, que lutaram na Armada Espanhola:

[...] Dentre os fuzileiros havia espanhóis, bretões, italianos, franceses e holandeses; Com exceção das galeras, os navios portavam poucos canhões; Os navios não navegavam em boas condições; Os soldados não eram em sua maioria velhos e uma parcela era composta por viticultores, pastores e afins; O exército continha provisões para três meses, desde que partiram de Lisboa; O Duque de Medina Sidônia era o general da Armada; Don Alonso de Leva era o comandante do exército; Quase toda a nobreza espanhola compunha o exército; Quando chegaram à Inglaterra não avistaram nenhum navio de guerra; No dia trinta de julho, encontraram cerca de quarenta embarcações que confrontaram a Armada; Os navios ingleses navegavam em boas condições; Houve várias escaramuças inglesas; Os navios espanhóis sofreram grandes avarias, pois os canhões ingleses disparavam três canhões, enquanto a maioria dos espanhóis somente um; Os ingleses sofreram poucas perdas, pois não perderam nenhum mastro e eram movidos apenas pelas velas; Os ingleses sempre levaram a melhor sobre o vento; As tropas não retornariam à Espanha sem conquistar a Inglaterra, pois seriam todos enforcados (CECIL PAPERS, 1588, p. 341-354).

Os navios espanhóis que intentaram tomar a Inglaterra não portavam muitos canhões, navegavam deteriorados pela ação do tempo e a tripulação constituía uma miscelânea de profissionais que iam de experientes soldados a viticultores. Formavam uma

³² No original: [...] and are spoiled on the seas by the pirates of all nations, whom the Zealanders and Hollanders have been forced to call in for their own defence for fear of being put to the sword by the spaniards, almains, and other strange nations. [Tradução nossa].

empresa de caráter plurinacional, liderada pelo Duque de Medina Sidônia. Já as embarcações inglesas eram consideradas em boas condições, de fácil manejo, adaptadas para responder com agilidade aos ataques e favorecidas pelo vento. Apesar de beneficiados pelo eventual “vento protestante”, a ameaça da Armada espanhola aumentou na Inglaterra a procura das cartas de marca. Porém, os intentos de regulamentação dos combates marítimos privados foram infrutuosos, revelando a corrupção de comandantes e a impotência administrativa elisabetana (HANNA, 2015, p. 40).

Em 1590, a acusação indecorosa relacionando a cúpula governista inglesa aos piratas fez com que Lorde Burghley anotasse nas margens de uma carta endereçada para Archibald Douglas: “Não escrevo em favor da pirataria, pois odeio mortalmente todos os piratas”³³ (CECIL PAPERS, 1590, p. 70-76). A pirataria floresceu baseada na corrupção de funcionários, portos ou do próprio sistema político. O vazamento de informações sobre portos, recrutamento de tripulações, rotas marítimas e medidas antipirataria favoreceram o surgimento das regiões coniventes com a pirataria devido à fragmentação política e a negligência no controle costeiro. Exemplifiquemos com o depoimento do mercador, Pierre Lacheray: dentre os anos de 1573-1574, teve três navios apreendidos pelos ingleses. Ao enviar um agente para obter reparação, disse que “foi maltratado e negada justiça pelo vice-almirante Lorde Clinton, a quem recorreu, e que também, lhe extorquiou dinheiro”. Aparentemente, Clinton era filho de um dos membros do Conselho inglês, que “descontente com a conduta, aconselhou-o a deixar o reino”³⁴ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1576, p. 346-356).

Estas foram apenas algumas atitudes que se tornaram recorrentes quando envolviam questões internacionais. Os espanhóis continuaram por muitos anos como a principal potência europeia e suas reivindicações eram ilimitadas, desde as que se baseavam nas descobertas e povoamento dos territórios ameríndios, além dos assuntos que envolviam os seus tesouros saqueados em tempos pacíficos:

³³ No original: Noted in margin by Burghley: “I write not this in favour of piracies, for i hate all pirates mortally” (Strand, 10 November, 1590). [Tradução nossa].

³⁴ No original: Piracy. 1. May, 23, 1575. Petition of Pierre Lacheray, citizen of Rouen, to the french king, begging for relief under these circumstances. In 1573 two of his ships, and in 1574 one, all coming from Spain, were seized by the English. He sent over an agent to obtain redress, who was ill-treated and denied justice by the vice-admiral Lord Clinton, to whom he applied, and who also extorted money from him. M. de Carrouges, governor of Rouen, advised Lacheray to present his petition to the queen and council himself, which he did through the means of M. de la Motte Fenelon, ambassador in England. One of the council was the father of Lord Clinton. The Council told him that they were displeased at the conduct of the vice-admiral, but advised him to leave the kingdom [...]. [Tradução nossa].

[...] em 1580, o ministro espanhol protestou contra a conduta de Drake. Os dois países estavam então em paz. Ele exigiu que o tesouro ilícito fosse devolvido e afirmou, da mesma forma, que os ingleses estavam infringindo a reivindicação espanhola ao navegar naqueles mares³⁵ (HAKLUYT, 1877, p. 309).

De resto, o próprio estado elisabetano ignorava a pirataria de acordo com sua conveniência, admitindo as depredações corsárias quando as beneficiava e aplicando penas brandas como punição. Na época em que Francis Drake concluiu sua viagem de circunavegação (1577-1580), não possuía uma carta patente válida. Porém, notando a quantidade de espólio que receberia, a rainha anunciou-o como o seu pirata mais estimado (LEHR, 2019).

Neste contexto da Inglaterra no século XVI, tanto os ingleses quanto os franceses enfrentaram instabilidade política interna, proporcionando o aumento da pirataria. A rainha Elizabeth I aliou-se aos estrangeiros no intuito de combater a pirataria, enquanto os seus próprios súditos, como Sir Francis Drake, Sir Walter Raleigh e Sir John Hawkins, se envolviam em atividades corsárias. No entanto, havia uma linha tênue entre corsários e piratas, e a corrupção permeava as relações entre autoridades inglesas e piratas. Os governadores locais geralmente colaboravam com as atividades piratas em troca de dinheiro ou benefícios. Além disso, as disputas entre os governos católicos e protestantes levaram a acusações de pirataria como uma forma de desacreditar o inimigo. No geral, a pirataria e o corso enraizaram-se na Inglaterra do século XVI, permeados por interesses políticos e religiosos, alicerçados pelas cartas de corso que desempenharam uma função importante na expansão das navegações britânicas que lhes permitiu operar legalmente como agentes do poder estatal em nome da coroa.

1.3. A NOBILIARQUIA DA PIRATARIA: O CORSO

Enquanto a Inglaterra estabilizava suas atividades marítimas, seus marinheiros já se destacavam nas diligências piratas. O comércio inglês era conduzido principalmente por intermédio do Canal da Mancha e a empresa marítima imitava a das cidades mercantis sob influência alemã. Gradativamente os comerciantes ingleses superavam as adversidades que encontravam e a dissolução do comércio legítimo originou o contrabando, cujos lucros excediam os do comércio legal. Logo, a pirataria inglesa emergiu entreposta na demanda do

³⁵ No original: Arriving in England in 1580, the spanish minister protested against the conduct of Drake. The two countries were then at peace. He demanded that the ill-gotten treasure should be restored, and contended, like wise, that the english were infringing the spanish claim by sailing in those seas. [Tradução nossa].

contrabando, separada por um tiro de arcabuz da conquista territorial. Também, as façanhas dos contrabandistas e piratas protestantes apontaram o caminho político da Inglaterra, cujos parlamentares desejavam uma ocasião oportuna para conquistar o seu quinhão (PAYNE, 1880, p. 7). Podemos categorizar esta atividade como comércio de guerra ou comércio de crise, possibilitando-nos insinuar uma conexão entre o crescimento do corso e os períodos de um retrocesso econômico governamental (NADAL, 2001, p. 128).

As ligações entre o corso e a economia dialogam com a concepção braudeliana acerca de um comércio hostil aplicado como recurso final, classificando a pirataria em três estratégias: parasitário, quando floresce da atividade do comércio marítimo e da riqueza litorânea; episódico, quando há distorção das normas de negociação, podendo ser de origem política ou econômica; ou intrínseco, quando faz parte do tecido social. A analogia do parasita ajuda-nos a entender a dinâmica da pirataria predatória: um parasita eficiente debilita em vez de destruir o seu hospedeiro. O historiador canadense William Hardy McNeill propôs categorizar esta relação em macroparasitismo, pois os piratas obtinham vantagens à custa do trabalho alheio, subtraindo o comércio e a produtividade estatal, comprometendo também as políticas praticadas com os povos autóctones (ANDERSON, J., 2001, p. 82).

Um exemplo de parasitismo comercial ocorreu no início de 1568, quando o corsário John Hawkins, também tratado como Johannes de Canes, circundou a Guiné e Serra Leoa, despojando embarcações portuguesas carregadas com marfim, cera e africanos. Os piratas coagiram os mestres dos navios a assinarem um documento declarando a venda dos artigos avaliados em setenta mil ducados. Dentre os anos de 1567-1568, Hawkins contribuiu com o montante de duzentos mil ducados aos cofres ingleses. Ofendido, o rei lusitano exigiu que Elizabeth I estipulasse recompensas dentre seus súditos que capturassem os criminosos piratas os proibisse de se aproximarem das rotas comerciais nas costas da Guiné, sob pena de morte e confisco de bens, pois não toleraria estrangeiros assolando o comércio que seus ancestrais adquiriram por meio de grande sacrifício³⁶ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1568, p. 580-592).

³⁶ No original: Spoils of John Hawkins. Johannes De Canes [John Hawkins] in january 1568 with seven ships went to Guinea and seized upon and destroyed several portuguese vessels, and made a great spoil of ivory, wax, and negroes. Afterwards he went to Sierra Leone where he did the same. He compelled by torture the masters and owners of the ships to sign a document declaring that they had sold to him of their own free will those things which he had seized. Gives list of the names of the masters and owners of ten vessels who the said Hawkins had plundered to the extent of 70,000 ducats. In the two years 1567, 1568, he has taken more than 200,000 ducats. [...] Reply of the portuguese ambassador. The king of Portugal has seen her answer to his former embassy, and is pleased that she should have considered his just proposals with so friendly a mind; nevertheless it would be gratifying to him if she would prohibit her subjects from all trade on the coasts of Guinea under pain of death and confiscation of goods. His subjects can never endure that foreigners should reap the advantage of that commerce which his ancestors acquired by a great expense of blood and treasure. The king is pricked to the heart

Os impasses para o cumprimento das exigências entre as embaixadas eram excessivos: Elizabeth I exigia indenização pelo naufrágio da embarcação pertencente aos irmãos Winter e a libertação da tripulação enclausurada no Forte de São Jorge da Mina. Portugal respondera que a tripulação seria libertada, mas não haveria reparação; A rainha não admitia as leis de Portugal para os ingleses, uma vez que os portugueses não estavam excluídos do comércio na Inglaterra. Por fim, a embaixada lusitana exigia julgamento e punição para o corsário Hawkins pela pirataria sofrida³⁷ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1568, p. 457-472). Certamente ninguém da família Hawkins sofreria qualquer punição, provenientes de uma família com tradição na navegação e comércio “com estreitas ligações na corte de Elizabeth I”: William, notável explorador dos tempos do rei Henrique VIII; John, tesoureiro da marinha elisabetana e traficante negro; Richard, corsário (HUE, 2020, p. 231). Segundo Hobsbawm, o banditismo em família forja indivíduos armados descompromissados politicamente. Caso admitam a proteção de aristocratas ou ricos empresários, atuarão obedientemente. Um líder de um bando aliar-se-á apenas a facção dominante, e mesmo que não o faça, será considerado um aliado em potencial:

[...] o poder e a influência do chefe de tal família repousa no número de homens que ele tem a seu serviço, oferecendo proteção e recebendo em troca, aquela lealdade e aquela dependência que são a medida de seu prestígio e, conseqüentemente, de sua capacidade de estabelecer alianças [...] (HOBSBAWM, 1976, p. 89).

Porém, somente em 1576, circulou uma promulgação oficial suspendendo os embargos comerciais entre ingleses e portugueses pelo período de três anos. Desde que os súditos não cooperassem com vagabundos ou piratas³⁸ (CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1576, p. 402-410). Os regulamentos proibitivos e contra o

that she refused immediate recompense to his subjects for piracies committed by the english, and again demands that she will do so. The king promises justice to two of her subjects. The king forbears to answer the other points contained in her reply, as they have nothing to do with the subject in question. [Tradução nossa].

³⁷ No original: Answer to the ambassador of Portugal. Where he mentions the sending of an ambassador to the king of Portugal to demand compensation for the sinking of a vessel and cargo belonging to the brothers Winter, and the liberation of the crew, who are confined in the fort of St. George de las Minas; and the king's reply that the crew should be released, but that compensation could not be granted as it was a capital offence for the portuguese even to trade in those parts where Winter's ship was found; the queen does not admit of the king's right to make laws binding on her subjects, since his are excluded from trading in no part of her territory. As the injury was inflicted by the king's soldiers he ought to make compensation. Where the ambassador demands that John Hawkins shall be tried and punished, no law, divine or human, will permit this to be done in his absence [...] – Complains of injuries inflicted on certain of her subjects by the portuguese. [Tradução nossa].

³⁸ No original: Traffic with Portugal. Proclamation suspending all arrests of the goods of english and portuguese merchants trading in Portugal or England for the space of three years, and also charging all subjects not to aid or assist rovers or pirates. [Tradução nossa].

cooperativismo entre comerciantes e piratas eram recorrentes. Conforme podemos observar no trecho da obra publicada por volta de 1682, *The Naval Tracts*, de autoria do corsário, Sir William Monson, as ordens seguidas na viagem de Robert, conde de Lindsey, em 1635, eram provavelmente semelhantes às utilizadas no período elisabetano, por Francis Drake no porto de Plymouth, em 1589:

14. [...] Se você to mar qualquer navio e bens de qualquer pirata, vagabundo ou outro infrator, mantenha-os em segurança para que nenhuma parte seja extraviada ou desviada e traga-os para mim para que possa enviá-los aos portos e ancoradouros para uso de sua majestade. [...] 16. Você deve impedir que nenhum dos súditos de Sua Majestade no mar ou habitantes da costa, comprem, vendam ou negociem com piratas ou vagabundos e, tomando conhecimento de quem o faz, notifique seus nomes, residência, juntamente com detalhes de seus delitos, e tais provas que tenha para que eu possa informar o Estado (OPPENHEIM; MONSON, 1913, p. 6-7)³⁹.

Desde 1553, um grupo de mercadores londrinos projetava o desenvolvimento do comércio ultramarino inglês, investindo em rotas próximas da Inglaterra, cujos principais financiadores eram os cavalheiros protestantes, homens politicamente bem relacionados dos condados do sudoeste, conhecidos por *west country men*: Sir Francis Drake, Sir Richard Grenville, Sir John Hawkins, Sir Walter Raleigh e Sir Humphrey Gilbert, que ansiavam aumentar suas fortunas e consolidar suas influências políticas no reino (TAYLOR, 2002).

Mesmo a pesca figurando entre as primeiras atividades lucrativas em *Newfoundland*, o *West Country Plymouth* era notável por ser um centro de pirataria e empreendimentos, pois disponibilizava embarcações e experientes pilotos. Estes corsários formavam a rede de comunicações da comunidade mercantil inglesa: Bartholomew Holder vivia em Lisboa e servia a John Whithall como informante; Richard Staper foi um mercador londrino e armador corsário que fornecia munição aos espanhóis durante a guerra em 1588; Edward Osborne envolvia-se em projetos que buscavam expandir o comércio inglês para além do Mediterrâneo oriental; John Bird era um negociante corsário na Península Ibérica e nas ilhas ibéricas do Atlântico e Robert Walkden atuava como comerciante corsário no norte africano. Alguns investidores incluíam: o londrino Christopher Hodsdon, parente do magnata Sir George Barnes; o comandante naval Christopher Carleill, parente do secretário real,

³⁹ No original: 14. If you happen to take any ship and goods from any pirate, sea-rover, or other offender, you must be careful that they be kept in safety, and that no part thereof be spoiled, wasted, or embezzled, spiking down the hatches and holds, and bring them to me that I may send them to his Majesty's ports and harbours for his Majesty's use. [...] 16. You shall do your best endeavour to hinder that none of his majesty's subjects whatsoever at sea, or inhabitants on the coast, do buy, sell, or barter with pirates, or sea-rovers, and, taking notice of such as do or have done, see you give me notice of it, with their names, places of abode, together with a particular of their offences, and such examinations and proofs as you have against them, that I may acquaint the state therewith [...]. [Tradução nossa].

Francis Walsingham; o comerciante e corsário ibérico, Thomas Bramley; provavelmente alguém da família Hawkins, além de William Elkin e Anthony Garrard de Plymouth (SCAMMELL, 2000).

Porém, grande parcela dos corsários não tinha origem nobre ou pertencia à baixa nobreza, utilizavam-se do corso para granjear a fidalguia titular, como por exemplo, os ilustres Francis Drake e Walter Raleigh (FERNANDES, 2014, p. 184). Nascido por volta de 1542, em Tavistock, no sudoeste inglês, Francis Drake era um dos doze filhos do capelão naval Edward Drake. Aos treze anos tornou-se marinheiro de profissão e aos vinte anos capitão. Em 1572 empreendeu algumas pilhagens à costa americana, realizando um dos maiores prejuízos ao erário espanhol que elevou sua fama ao saquear um comboio oriundo do Peru (BRUNSMAN, 2019, p. 4).

Também, comandou a embarcação *Judith* na empresa de John Hawkins, adquirindo experiência marinheiresca, para posteriormente inclinar-se ao saque. Hawkins limitara-se ao contrabando e Drake à pirataria, prática concedida por lei desde os tempos medievais. No ano de 1585, Drake capitaneou a maior armada inglesa que sulcou o Atlântico em dezoito dias: saqueou as embarcações, rumou para as Índias Ocidentais, ilhas Canárias, Cabo Verde e atracou em Dominica. Durante 1586, sitiou Hispaniola. Planejou o mesmo estratagema em Cartagena e Nombre de Dios para atravessar a península e alcançar o Panamá. Em seu regresso à Inglaterra, Drake saqueou pequenos assentamentos na Flórida e resgatou os sobreviventes da colônia da Virgínia. Os despojos da empresa, embora aquém das expectativas, foram satisfatórios (PAYNE, 1880, p. 224-225). De acordo com uma declaração de Gonzalo Gonzales del Castillo enquanto esteve prisioneiro na Inglaterra: “Francis Drake é muito impopular. As pessoas dizem que possui origem mesquinha por ter subido tão alto e o consideram a causa das guerras”⁴⁰ (CALENDAR OF STATE PAPERS, SPAIN (SIMANCAS), 1592, p. 592-595).

Segundo informações dadas ao Conselho das Índias Espanholas, inseridas no documento: As queixas do rei espanhol sobre a pirataria inglesa aparecem com veemência no ano de 1568, “Francis Drake capturou e pilhou muitos navios espanhóis, atirou o piloto [Francisco Ravano] ao mar e cometeu muitos roubos e assassinatos”. Participaram da ação criminosa o capitão John “Haquins” [Hawkins], seu irmão, Sir William Winter, os irmãos de Drake, Lewis Lader [Larder] e muitos outros, além do Conde de Hertford, pois tinha um

⁴⁰ No original: No original: Statement of what I, Gonzalo Gonzales del Castillo, a native of Granada, saw and heard whilst I was a prisoner in England. Francis Drake is very unpopular. The people of quality say that he is but of mean origin to have risen so high, and the people look upon him as the cause of the wars. [Tradução nossa].

negro em sua posse, “do qual se pode saber que ele era um pirata”. Em Nombre de Dios, em meio à contenda, Drake “proclamou guerra em nome da Rainha da Inglaterra e tomou muitas fragatas com grande quantidade de ouro, prata e mercadorias, que iam para a costa de Tierra Firme e Veragua”. No ano de 1571, o corsário cometeu “roubos e assassinatos aliado com os negros cimarrons e com um navio francês”. Este relato foi entregue ao diplomata Sir Henry Cobham para exigir de Elizabeth I reparação e punição aos referidos piratas (ADDENDA, CALENDAR OF STATE PAPERS FOREIGN: ELIZABETH, 1575, p. 500-503).

No documento não assinado, intitulado: Declaração fornecida à Rainha da Inglaterra por Francis Drake e John Hawkins sobre a realização de uma viagem para arruinar os espanhóis, encontramos um suposto plano de Drake e Hawkins para destruir completamente os espanhóis, atacando os seus assentamentos na América:

Todos os navios da Espanha podem ser tomados com doze navios de guerra. [...] No início de setembro ou [...] fevereiro, rumo para Cabo Blanco, na costa da África, ao norte de Cabo Verde, onde encontrará um grande número de espanhóis e poderá capturá-los [...] abastecendo-se com víveres. De lá, contorne as ilhas ocidentais e desmantelará todos os navios [espanhóis]. [...] Passe pelos portos de Cartagena, Nombre de Dios, Honduras ou Baía do México e chegará à ilha de San Juan de Ulloa, em frente à Vera Cruz, quando todos os navios mexicanos estiverem na praia, poderá tomá-los facilmente ou então avistará [as embarcações] do Cabo Santo Antonio a oeste de Cuba em direção a Yucatán, [...] assim como todos os de Cartagena, Nombre de Dios e Honduras. Poderá deixar as Índias, de junho a meados de agosto, e se dirigir para a Terra Nova para obter provisões e capturar um grande número de espanhóis, biscainhos e outros. [...] Calculando o tempo e lugares indicados, poderá capturar tantos navios e espanhóis que estes não recuperarão a perda por anos [...] ⁴¹ (CALENDAR OF STATE PAPERS, SPAIN (SIMANCAS), 1587, p. 20).

⁴¹ No original: Document headed: Translation of a statement furnished to the queen of England by Francis Drake and John Hawkins as to undertaking a voyage entirely to ruin the spaniards. All the ships of Spain may be taken every year by 12 ships of war. Every year there come from various places to Durses Bohore harbour, which the English call Baltimore, ships to the number of 50 sail to fish. The capture of these would be worth a great deal, as they would be full of good fish, salt meat, Cordovan leather and tallow; so that a hundred ton ship will be worth 2,000l. English. At the beginning of september, or any time from then to february, go to Cabo Blanco on the coast of Africa, north of Cabo Verde, where you will meet a large number of spaniards, and you can catch them as best you may, thus furnishing yourself with victuals. From there you will go to the western isles, coasting around them and dismantling all their (i.e., the spaniards') ships, and taking away their sails. To do this you must have six good small brigantines with sails and sweeps. You will pass the ports of Cartagena, Nombre de Dios, the Honduras or Bay of Mexico, and arrive at the island of St. John de Lua (Ulloa) opposite Vera Cruz in february, when all the mexican ships are on the beach, and you can take them easily ; or else you may sight Cape St. Antonio to the west of Cuba towards Yucatan, as their ships always sight that cape on their way to Havana from march to may, as do all those from Cartagena, Nombre de Dios, and the Honduras. You may leave the Indies from june to the middle of august, and go to Newfoundland where you may get victuals, and capture a great number of spaniards, biscayners and others. From there go to the great bay, where you may take very many biscayners who fish there. By calculating the times and places set forth above, you may capture so many ships and spaniards that they will not recover the loss for years if you take care to deprive them of their sails. It is very dangerous to go to the west indies by Cabo Blanco, Cabo Vera Cruz, and the Isles of Cabo Verde before september, owing to the hurricanes and heavy sea. It is necessary also to pass the Gulf of Florida at the very latest in july, as the hurricanes are heavy there in august. If you come by way of Spain and Cabaye (sic) in Ireland, you will find after Michaelmas many ships from France there loaded with wine, and with a great deal of

Não sabemos se o citado plano referenciado no documento acima fora forjado pelo embaixador espanhol, Bernardino de Mendoza que nutria um ressentimento referente à sua expulsão da Inglaterra para sabotar as negociações entre a Espanha e Elizabeth I. Visto que sete anos antes, em 1580, o diplomata enviou informações de Londres ao rei Filipe II, relatando as ações do corsário Drake. Segundo seu relato, havia uma lei declarando inocentes todos os piratas que confirmassem despojar apenas os inimigos declarados da Inglaterra. Todavia, na prática, esta lei não tinha aplicabilidade, pois os piratas registravam nomes falsos, para dificultar a averiguação em caso de processo.

Logo, Mendoza alojara espões nos portos para captar notícias do corsário, porém as informações de prisão vazaram até os juízes portuários que facilitaram a fuga de Drake. Conjuntamente, Mendoza sugeriu a Filipe II colocar em circulação as cartas de marca caso Elizabeth I não punisse os seus piratas e restituísse as propriedades tomadas da Espanha (CALENDAR OF STATE PAPERS, SPAIN (SIMANCAS), 1580, p. 4-16). Quando a carreira diplomática de Mendoza terminou, em 1591, as notícias sobre os ingleses no município de Simancas tornaram-se escassas. Os espões espanhóis debandaram da Inglaterra e as comunicações e correspondências diplomáticas espanholas foram praticamente suspensas por cerca de treze anos (1590-1603) (HUME, 1889).

Em 1589, o governo inglês autorizou o corsário Drake a organizar a Contra-Armada para destruir as embarcações restantes da Invencível Armada e invadir Portugal para coroar o sobrinho ilegítimo de Henrique, D. Antônio Prior do Crato, que apesar de receber aclamação popular encontrava-se, “pobre e insatisfeito”⁴², sem um exército. (CALENDAR OF STATE PAPERS, SPAIN (SIMANCAS), 1587, p. 59-78).

Para cooptar o apoio inglês, o pretendente ao trono lusitano ofereceu concessões comerciais em troca, pois os mercadores ingleses cobijavam bases estratégicas nas rotas comerciais africanas, nas Índias Orientais e nas transatlânticas. D. Antônio ditou as exigências: os ingleses receberiam setenta e cinco por cento do butim espanhol e poderiam aprisionar quaisquer navios lusitanos que se recusassem a assumir posição em seu favor. Também, prometia conceder licença aos mercadores ingleses para negociar com os Açores. A única nota divergente foi uma solicitação de D. Antonio, Prior do Crato para que a frota inglesa interviesse no continente, requisito não autorizado pela rainha (SUGDEN, 2006).

money on board, as they will have sold their linens. These ships return from Cabaye (Galway?) loaded with hides and tallow, which are forbidden goods. [Tradução nossa].

⁴² No original: poor and dissatisfied. [Tradução nossa].

Embora a Rainha mantivesse uma relação amistosa com o suposto pretendente ao trono português, sua resposta ao fornecimento de tropas foi negativa, pois não estava disposta a romper relações comerciais com a Espanha, temendo a apreensão dos seus mercadores e a não concretização das represálias mediante ao pequeno tráfico de espanhóis e ingleses. O episódio da fuga de D. Antônio para a Inglaterra serviu como justificativa para uma intervenção miliciana corsária em Portugal, mesmo que Elizabeth I não aprovasse o deslocamento de Drake à guerra, estava ciente dos benefícios caso o rei clandestino fosse mantido. Francis Drake desejava instalar-se nos Açores para interceptar as embarcações espanholas das Índias Ocidentais e Orientais, utilizando cartas de marca emitidas por D. Antônio (SUGDEN, 2006).

Desde o ano de 1587, Bernardino de Mendoza e seus espões relatavam ao rei os preparativos da expedição liderada por Drake a serviço de D. Antônio. Segundo Mendoza, o plano do corsário Drake era interceptar as flotilhas oriundas das Índias, chefiando piratas independentes, pois: “[...] a Rainha ordenou que todo o butim fosse dado aos soldados [...]. A razão pela qual houve dificuldade em conseguir homens para a expedição foi que Drake os pagou tão mal da última vez, levando todo o saque para si, sob o pretexto de que era para a rainha⁴³” (CALENDAR OF STATE PAPERS, SPAIN (SIMANCAS), 1587, p. 59-78). Inicialmente os ingleses armariam trinta embarcações e esperariam juntar forças com mais trinta navios holandeses. Dentre esta trama, havia ainda a do corsário Walter Raleigh, “o favorito da Rainha”, ansioso pela soltura do Almirante espanhol, Pedro Sarmiento de Gamboa, pois planejava secretamente dissuadir a Rainha de entrar em conflito contra a Espanha para utilizar seus préstimos em comerciar ao invés de usá-los para rapinagem. Raleigh era contrário ao partido do Conde de Leicester, pois este apoiava D. Antônio⁴⁴. No dia vinte e oito, o rei enviou uma mensagem ao seu informante: “as diligências por intermédio do sobrinho de Raleigh para obter a libertação de Pedro Sarmiento foram muito sábias [...] no

⁴³ No original: Bernardino De Mendoza to the King. [...] Drake paid them so badly last time, taking all the plunder for himself on the pretence that it was for the queen. Drake, but it was not credited, as Drake's intention was asserted to be the plunder of your majesty's flotillas from the Indies, to which effect the queen had ordered that all the booty was to be given to the soldiers as had been done previously. The reason there was so much difficulty in getting men for this expedition was that Drake paid them so badly last time, taking all the plunder for himself on the pretence that it was for the queen [...]. [Tradução nossa].

⁴⁴ No original: Bernardino De Mendoza to the King. [...] He is much more desirous of sending to Spain his own two ships for sale, than to use them for robbery. [...] This will give him hopes that your majesty will accept his services, and will cause him to continue to oppose Don Antonio, who is upheld by the earl of Leicester (Paris, 18th February, 1587). [Tradução nossa].

que diz respeito do envio de armamentos para Inglaterra e contrariar os desígnios de D. Antônio”⁴⁵ (CALENDAR OF STATE PAPERS, SPAIN (SIMANCAS), 1587, p. 13-28).

Em suma, a pirataria perpetuou dentre os marinheiros na expectativa de refrigério pelos anos de rigorosa labuta. Grande parcela sulcou as águas à sombra de uma bandeira rubra ou negra, o símbolo antinacional. Os piratas não se julgavam bandidos habituais, mas um povo apátrida que não permanecia na atividade durante muitos anos, pois conforme a repressão das autoridades aumentava, o contingente de marinheiros reduzia. Por isso assediavam outros marinheiros para bordo de um madeirame de origem multinacional e semimilitar (REDIKER, 2004).

No entanto, notabilizadas pelo patrocínio régio elisabetano, as onerosas expedições corsárias, compostas por batalhões de mercenários e tropas de artilheiros, aumentou os percalços de transporte e abastecimento por via oceânica. Desde o fim da Idade Média, os estaleiros ingleses ficaram obsoletos devido à ausência de ataques estrangeiros, revelando também o descaso e relutância da aristocracia medieval em submeterem-se ao poder real internamente (ANDERSON, 2004, p. 122). O governo alugava ou emprestava navios, visando uma estratégia corsária. Na Inglaterra, um armador adquiria uma carta de marca para o corsário contratado, devendo fazer tantas compras necessárias conforme as nações a serem combatidas (BUTI; HRODĚJ, 2016).

Segundo Elias, neste período os ingleses ainda não possuíam uma marinha. O mesmo contingente empregado nas guerras terrestres ou marítimas servia para os intentos militares e comerciais: “participavam delas exércitos reunidos em navios e que lutavam praticamente da mesma forma como lutavam em terra. Os marinheiros forneciam o transporte; os cavaleiros e seus seguidores guerreavam” (ELIAS, 2001, p. 95). Logo, a pirataria acompanhou o desenvolvimento da marinha tanto quanto alguns parlamentares ingleses tornaram-se conhecidos corsários que despojaram o erário das colônias espanholas. Embora a pirataria tenha auxiliado a Rainha Virgem para o engrandecimento da monarquia, a política de legitimá-la fornecendo cartas de corso revelou-se um método de violação governamental. Em poucas décadas a pirataria inglesa multiplicou-se irreprimivelmente mimetizando o governo (FUCHS, 2000).

Parafraseando a norma medieval: *pirata non mutat dominium* [a pirataria não altera a propriedade dos bens], um objeto roubado não transportado para dentro dos domínios

⁴⁵ No original: The steps you took through Raleigh's nephew to obtain Pedro Sarmiento's release were very wise. [...] with regard to preventing armaments in England and counteracting the designs of Don Antonio (Madrid, 28th February, 1587). [Tradução nossa].

do bandido ainda não transferiu de propriedade, não garantindo ao pirata ou ladrão o poder de alterar o direito de propriedade (ALPTEKIN, 2014, p. 12). Estas pressuposições buscavam embasar as audiências sobre a liberdade de navegação, comércio e nas relações entre os monarcas. O direito natural regulava o acesso ao mar, mas as nações poderiam aplicar o controle jurisdicional nas rotas marítimas e nas margens costeiras. Apesar da reprovação do jurista Alberico Gentili aos atos de pirataria, argumentou em defesa de Elizabeth I que “os piratas carregavam consigo a jurisdição de seu soberano. No entanto, havia questões inconclusas referentes à extensão das águas circundantes e sobre os laços nacionais dos marinheiros que navegavam sob bandeiras mistas”. Alguns argumentos utilizados pela rainha eram que os piratas ingleses representavam agentes legalizados que estendiam a jurisdição inglesa aos oceanos através de sua subjetividade e poderiam ser condenados ou legitimados pelo Tribunal do Almirantado inglês (FRÉNÉE, 2015, p. 5).

Os juristas europeus, responsáveis por definir a pirataria como crime contra a humanidade, entenderam que a autoridade monárquica estendia-se ao mar. Nesta definição, a jurisdição real acompanhava os navios e súditos no mar e às águas territoriais. Para o jurista dos Países Baixos, Hugo Grotius, a jurisdição viajava nas embarcações holandesas. Em seu argumento, os piratas poderiam ser processados por violação ao direito das nações e os marinheiros julgados por atos de pirataria pelas leis de uma política distinta. Na prática havia dificuldade em compreender a jurisdição e harmonia no estabelecimento da lei dos governos europeus para que pudessem definir o quebrantamento legislativo. Se nos atentarmos apenas a opinião pública, era mais fácil obter apoio para campanhas respaldadas legalmente contra a pirataria. Porém, não havia uma lei estabelecida sobre a supressão da pirataria (BENTON; EDELSTEIN, 2011, p. 79). Por isso, a questão da repressão à pirataria foi colocada em risco na medida em que a realeza observara a indefinição fronteiriça marítima entre seus territórios. Oficialmente, encontramos somente um registro nos Anais da Câmara dos Lordes, entre os anos de 1509-1577, sobre o Ato Declarando a Punição para Piratas e Errantes do Mar⁴⁶ (HOUSE OF LORDS JOURNAL, 1509-1577, p. 102); e um projeto de lei de 1585 para Supressão de Piratas e da Pirataria, na Câmara do Tesouro. Compunham a comissão: “Sir Drew Drewrie, Sir Nicholas Woodruff, Sr. Richard Brown, Sr. Fletcher, dentre outros”⁴⁷ (JOURNAL OF THE HOUSE OF COMMONS, 1585. p. 361-374).

⁴⁶ No original: House of Lords Journal. An Act, declaring a punishment for pirates and rovers of the sea. [Tradução nossa].

⁴⁷ No original: Journal of the House of Commons: March, 1585. [...] And the second being the bill for suppressing of pirates and piracy was upon the second reading committed unto mr treasurer, Sir Drew Drewrie,

Todavia, o governo não poderia simplesmente policiar legalmente os oceanos para mediar incidentes entre seus súditos ou suas embarcações. O problema em reconhecer as leis que livrariam os mares da pirataria, sem infringir a soberania dos monarcas, não foi solucionado por alguns motivos relacionados ao propósito privado, *animus furandi*, considerado um elemento para distinguir o delito da atividade política: a questão de um pirata agindo em nome de um rei circularia no direito de autorização, sua aceitação da responsabilidade e seus desdobramentos. Ao longo da história, governos acharam conveniente ignorar ou patrocinar secretamente atos de pirataria marítima, quando não participavam de uma guerra declarada ou de conduta justificável (ANDERSON, J., 2001, p. 83).

Segundo Fernand Braudel, “estas negociações, que põem em jogo a soberania dos Estados, são lentas, difíceis, muitas vezes conduzidas com má-fé” (BRAUDEL, 1984, p. 109). Elizabeth Tudor tomou por responsabilidade florescer sua atividade industrial e contrapor a oposição religiosa e política de Filipe II, espoliando o seu comércio e propagando uma ativa guerra de corso [*privateering*] contra os interesses ibéricos. Assim, os governantes ingleses recrutavam piratas e quando se convenciam de suas aptidões, contratavam seus préstimos outorgando-lhes uma permissão, convertendo-os em corsários [*privateer*]. O sociólogo, Norbert Elias, desenvolveu o seu pensamento a respeito da autonomia da profissão naval, ofício resultado da “mudança de uma comunidade inteira”, produzindo os requisitos “para o surgimento de uma nova ocupação” (ELIAS, 2001, p. 90-91).

Portanto, corsários e piratas transitaram como uma sucursal governamental. Suas presenças transformaram a postura da monarquia inglesa em relação à expansão imperial, tanto das contendas elisabetanas com a Espanha, às relações comerciais expansionistas ao longo do reinado de Jaime VI. Embora a Inglaterra condenasse a pirataria em prol do comércio, os documentos apresentam-nos uma ótica ambígua. A pirataria trouxe questões sobre quais grupos deveriam representar o comércio e a monarquia. A figura do pirata enobrecido pela pilhagem danificou a imagem da construção da Inglaterra como um império mercante. A glorificação do corsário Francis Drake contraria a tendência socioeconômica do período, pela qual a pequena nobreza e aristocracia tornaram-se cada vez mais envolvidas no comércio através de ações criminosas conjuntas e excursões mercantis. A domesticação de piratas em corsários foi um empreendimento considerado a origem do investimento estrangeiro britânico (FUCHS, 2000). Ao estabelecer vínculos com o soberano, o corsário moldou a percepção de que o navio constituía o "vetor da lei" no oceano. Assim, estenderam a

Sir Nicholas Woodruff, Mr Richard Brown, Mr Do(?)ter Fletcher and others, who were appointed to meet on saturday next in the afternoon in the Exchequer Chamber. [Tradução nossa].

jurisdição imperial oceânica enquanto o império reivindicou o controle das rotas marítimas como espaços legais (BENTON; EDELSTEIN, 2011, p. 76).

Também, as questões jurídicas nos casos de suposta pirataria, “quando as leis de um determinado estado não se aplicavam claramente, tenderiam a diminuir a probabilidade de um pirata ser levado a julgamento e processado”. De acordo com John Anderson, a dificuldade para identificar um navio pirata no oceano e a “facilidade de eliminação de evidências incriminatórias (e testemunhas) tornou a detecção e apreensão difíceis, o que reduziu ainda mais a probabilidade de punição no cálculo de lucros e perdas dos piratas”. Do mesmo modo, facilitava a impunidade “se o pirata tivesse a proteção e o apoio abertos ou tácitos de indivíduos poderosos ou desfrutasse da indiferença benigna de uma administração estatal” (ANDERSON, J., 2001, p. 84).

2. A INVENÇÃO DOS CORSÁRIOS ELISABETANOS

Ao olharmos para a corso-pirataria percebemos que estes grupos não procediam apenas dos estratos mais miseráveis da sociedade inglesa. Havia uma parcela de soldados composta por indivíduos que desejavam restabelecer-se para escapar de problemas familiares, evitar processos criminais, viajar o mundo, complementar a educação na obtenção de alguma prática militar ou acumular riquezas por intermédio da guerra (PARKER, 1995, p. 38-39). Por consequência, o soldado da Era Moderna esteve constantemente no empenho de sucessivas contendas, transformando a guerra em um ofício. Teoricamente, o corso era praticado ocasionalmente, apenas em tempo de guerra sob o disfarce de uma bandeira, como um braço auxiliar do governo que agia respaldado legalmente por uma autorização, uma carta de marca ou comissão de guerra. Na ausência desse documento, o ato era considerado pirataria e a tripulação corria o risco de sofrer a pena capital (BUTI; HRODĚJ, 2016).

Neste capítulo analisaremos o protagonismo dos corsários elisabetanos na história anglo-americana, os “cães do mar”, pioneiros desbravadores marítimos que pavimentaram a fortuna dos empreendimentos exploratórios ingleses. Com o agravamento da deterioração das relações anglo-hispânicas a partir do decênio de 1580, o projeto espanhol de incursão à Inglaterra ruiu com o desbarato da Invencível Armada. Assim, a pirataria inglesa passou a ser patrocinada por investidores em projetos exploratórios (AUGERON; HRODĚJ, 2016). Enquanto Elizabeth I discursava para comover os seus exércitos e resguardar o reino contra uma invasão, Francis Walsingham ampliava a sua rede de espionagem e Lorde Burghley isentava a rainha de tramar uma guerra. Assim, o parlamento persuadia os súditos ingleses a aderirem às armadas e politizava o uso da pirataria para os seus próprios interesses para posteriormente sufocá-la:

[...] 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. [...] o Estado enfrentou todos os tipos de resistências contra sua autoridade [...] isso significou derrotar piratas e vencê-los em seu próprio jogo: roubando o trabalho qualificado dos marinheiros para garantir e ampliar o seu poder (BRUNSMAN, 2019, p. 2-3).

Mesmo com o triunfo em cooptar a pirataria para benefícios particulares, um soberano poderia entender este fato como a vitória dos rebeldes, desejando eliminá-los. Indivíduos sublevadores não manteriam mais relações amistosas com a sociedade como nos tempos de paz, pois “causar terror e ser impiedoso é um atributo mais importante para esse

tipo de bandido” (HOBSBAWM, 1976, p. 58). No início do século XVI uma nova forma de pirataria emergiu: marinheiros, organizados em frotas, permaneciam por meses percorrendo as águas atlânticas (FRÉNÉE, 2015, p. 6). Originalmente a nomenclatura, corsário, era atribuída a uma embarcação armada financiada por um rei, um mercador ou uma sociedade, concebida para navegar disputando a primazia com os inimigos do monarca (BUTI; HRODĚJ, 2016). Posteriormente, foi imputada ao comandante-corsário liberdade para contratar os seus subordinados e autoridade para atacar os inimigos declarados, desde que respeitasse os estandartes aliados e neutros. Assim, o navio corsário formou uma microssociedade autogestionária:

Durante parte do século XVI [...] O rei, como outros donos de embarcações, geralmente deixava cada um de seus navios nas mãos de um capitão e seus companheiros. A principal corporação de capitães, a [...] [Irmandade da gloriosíssima e indivisível Trindade], em Deptfordsur-Strand, [...] selecionava os capitães para cada um dos navios do rei. Estes, por sua vez, levavam sua própria “turma”, incluindo mestres-carpinteiros, oficiais encarregados da artilharia e cozinheiros. Eles formavam a tripulação permanente do navio (ELIAS, 2001, p. 97).

As cartas de marca expedidas pela Coroa inglesa conferiam autoridade às empresas corsárias para estabelecer entrepostos comerciais e reivindicar as possessões incógnitas que não estivessem sob posse de um governo cristão. O pagamento aos cofres reais estava estipulado a um quinto do total das mercadorias carregadas no retorno aos portos. Já a remuneração das tripulações ocorria “na prática dos corsários, por “terços” - ou seja, não um soldo, mas uma terça parte do dinheiro proveniente de quaisquer prêmios recebidos” (SCAMMELL, 2000, p. 139).

O planejamento das travessias marítimas neste período reverberava nas atribuições pertencentes à monarquia, movimentando os órgãos administrativos encarregados da estrutura, gerência dos estaleiros e contratação de funcionários. As construções navais formaram a atividade industrial financiada em larga escala, um modelo utilizado em grande parte da Europa, exprimindo a posição central motriz de “um sem-número de pequenas e complementares oficinas e que é, ao mesmo tempo, um grande pólo de atracção da força de trabalho” (BARRETO, 1987, p. 20).

Os corsários do período elisabetano eram cavalheiros tanto em aparência quanto em recursos, mantendo-se por conta própria. Correspondiam-se com funcionários da corte e debatiam sobre rumores políticos e notícias sobre o reino. Também, esta comunidade informava-se sobre os desenvolvimentos políticos, religiosos, econômicos e territoriais do mundo. Como consequência, ofereciam informações aos embaixadores locais almejando

compensação por seus trabalhos (SOWERBY, 2016). A invenção do Novo Mundo pelos primeiros navegadores ingleses do século XVI iniciou um novo período para a Europa, alargando as rotas marítimas corsárias atlânticas e as redes contrabandistas piratas (AUGERON; HRODĚJ, 2016).

2.1. EMPREGANDO CORSÁRIOS PARA TANTOS FINS NOBRES

Quando os perigos externos alcançaram a Inglaterra, a monarquia elisabetana ampliou as ilegalidades das milícias no intuito de reunir contingente para as suas empresas ultramarinas. Uma parte foi aparelhada para constituir uma guarda nacional voltada para a defesa interna, outra foi reunida dentre a população tunante para a ação no estrangeiro. Esta medida permitiu um fluxo regular de soldados para os compromissos governamentais externos. Os governadores eram as autoridades encarregadas do recrutamento que gradualmente introduziram os regimentos militares e a preferência por armas de fogo, além de unificarem o contingente miliciano ao mercenário (ANDERSON, 2004, p. 128-129).

A soberana da Casa de Tudor iniciou sua hegemonia pelas vias navais servindo-se dos processos violentos de uma política tardia em resposta à expansão espanhola, dissimulando sobre sua ratificação às expedições corsárias que procuravam novas rotas comerciais e mapeavam as localidades das colônias espanholas no Novo Mundo (FUCHS, 2000).

Dois fatores cooperaram para o recrutamento e incentivo da conversão dos piratas em corsários durante a monarquia Tudor: a debilidade náutica inglesa se posta em igualdade aos ibéricos e a pompa elisabetana em estender os seus domínios territoriais (BRUNSMAN, 2019, p. 3-4). Para descortinar os domínios marítimos, a Inglaterra direcionou as suas atenções para o setor marítimo devido à sua disposição comerciária, pois a marinhagem constituiria a diáde entre a guerra e o comércio (ANDERSON, 2004, p. 133). Em 1586, Lorde Howard comentou em uma carta para Archibald Douglas: “certificar-se que não haja piratas nos mares é tão impossível, quanto para o rei dos escoceses manter seu país sem piratas ou ladrões na terra [...]”⁴⁸ (CECIL PAPERS, 1586, p. 199-211). Logo, os exércitos ingleses ramificaram-se em “forças terrestres e forças navais”, pois “a antiga frota a vela, usada para comércio ou combate conforme a ocasião desenvolveu-se gradualmente em dois ramos mais

⁴⁸ No original: Lord Howard to Archibald Douglas. [...] but to see that there shall be no pirates on the seas were as hard for him to do and impossible, as for the king of scots to keep his country without pirates on the seas or thieves on the land [...]. [Tradução nossa].

especializados: um de caráter principalmente comercial; o outro principalmente militar” (ELIAS, 2001, p. 95-96).

Ainda no final da década de 1580, o corsário Drake operou como consultor real, estabelecendo contato com os administradores das companhias e colhendo informações sobre indivíduos subjugados nas galés espanholas e capturados nas Índias Ocidentais para negociar benefícios mediante a troca de prisioneiros. Repatriar os cativos súditos ingleses certificava vantagens diplomáticas e financeiras dentre as partes envolvidas (BROTTON, 2016). Também, os crimes dos piratas atlânticos eram absolvidos, visto que a maioria espoliava exclusivamente embarcações estrangeiras (SENIOR, 1976, p. 78). Percebemos as consequências indiretas deste ato, nas empresas atlânticas e índicas, que em parte, cadenciavam a rotina das metrópoles europeias, fazendo com que Elizabeth I se associasse esporadicamente aos piratas e comandantes de embarcações para concretizar os seus propósitos de expansão comercial (ELIAS, 2001, p. 94).

O conselheiro elisabetano, John Dee, defendia a ideia de que a rainha se beneficiasse das aptidões dos compatriotas piratas, treinados para todas as proezas marciais. Estabelecendo uma vigilância e lucros advindos da instituição de uma armada (FUCHS, 2000). Deveriam incorporar as fileiras do exército os bandos e tropas dos territórios da Irlanda, Escócia e Inglaterra, compostos por vagabundos e rebeldes, indivíduos “sem domicílio e, em geral, sem emprego [...] de traços de um modo de vida anômico” (GEREMEK, 1995, p. 99).

A Inglaterra carecia de contingente para recrutamento, dinheiro para cobrir os custos de manutenção das embarcações e número insuficiente de navios de guerra disponíveis. No entanto, a pirataria, muitas vezes, usufruiu da cumplicidade da população local, beneficiando-se da impotência ou incompetência das autoridades. Muitos piratas passaram a praticar o contrabando nas colônias ibéricas, não hesitando em estabelecer alianças ocasionais com os povos indígenas e quilombolas que os fornecia assistência logística (AUGERON; HRODĚJ, 2016). Também, esta horda de infratores errantes cooptava marujos oriundos do populacho, condenados libertos, indigentes das casas de trabalho forçado, respaldados pelas leis de recrutamento (FERNANDES, 2014, p. 184). O corsário, Sir William Monson, discorreu sobre o benefício de ocupar os indivíduos ociosos nas galés na Inglaterra:

[...] Pois o terror das galés fará com que os homens evitem a preguiça e o furto e se dediquem ao trabalho e às dores; manterá os servos e aprendizes intimidados; eliminará piratas de ocasião e piratarias: evitará muito sangue lamentavelmente

derramado pela execução de ladrões e infratores, e mais deste reino do que qualquer outro⁴⁹ (OPPENHEIM; MONSON, 1913, p. 107-108).

Este discurso para ocupar os contraventores era direcionado na tentativa de institucionalizar os indivíduos. Quando os piratas eram capturados pelas marinhas, geralmente acabavam executados ou processados pela Inquisição. Assim, estabelecia-se uma pedagogia do medo, cujas execuções serviam de exemplo, e também passavam por um processo de “readequação” social nas galés para que fossem recrutados para os navios (AUGERON; HRODĚJ, 2016).

Dentre os milhares de indivíduos que aderiram à “corsopirataria”, encontravam-se soldados profissionais e marinheiros oriundos das províncias costeiras, alguns não aparentavam ter mais de quinze anos de idade. Neste mundo em constante mutação, as tripulações de bordo reuniam muitas nacionalidades: não era raridade avistar ingleses, flamengos, franceses e ibéricos dividindo a mesma embarcação. Parte significativa dos tripulantes eram indivíduos participativos e integrados socialmente que buscavam complacência da justiça, doações de terras, dinheiro e fama. Também, a nobreza envolvia-se na atividade, como por exemplo, governadores, que com suas corrupções acumularam um avultado patrimônio. Empresários que financiaram depredações dos bens seculares de povos autóctones e obtiveram as benesses protetoras nas cortes onde frequentaram (AUGERON; HRODĚJ, 2016).

Em uma sociedade moderna, havia o abismo entre os cortesãos e a plebe. A nobreza dificilmente admitiria indivíduos do povo em seus círculos convivência, porém a vida no mar ajustava as oposições:

Ainda assim, na Marinha, homens de ambos os grupos, cavalheiros e marujos, foram forçados a ter contato de maneira mais próxima. Lá, embora fossem de diferentes posições sociais, eles geralmente ocupavam postos de igual posição profissional; os papéis podiam até se inverter e os cavalheiros tomarem-se subordinados daqueles que lhes eram socialmente inferiores (ELIAS, 2001, p. 100).

A distribuição da pilhagem era regulada pelos artigos de bordo, de acordo com as habilidades e deveres de cada indivíduo. Este sistema igualitário de distribuição de recursos entre os piratas representava um afastamento das práticas hierárquicas salariais do serviço

⁴⁹ No original: The Benefit of employing these people and their stocks in galleys in England. [...] For the terror of galleys will make men avoid sloth and pilfering and apply themselves to labour and pains; it will keep servants and apprentices in awe; it will take away the occasion of pirates and piracies: it will save much blood that is lamentably spilt by execution of thieves and offenders, and more of this kingdom than any other. [Tradução nossa].

mercante, da marinha real ou do corso. O esquema indicava que os piratas não se consideravam trabalhadores assalariados, mas de risco, pois a partilha justa do saque reforçava a concepção da parceria. Porém, uma parte dos ganhos estava reservada aos homens com lesões permanentes, como a perda da visão ou qualquer outro acidente que merecesse compensação. Desta maneira, os piratas protegiam-se contra as debilidades, aumentavam o recrutamento e promoviam a lealdade unitária (REDIKER, 2001, p. 144).

Normalmente os corsários apelavam para o recrutamento nas cadeias, pois nem todos os marinheiros eram voluntários. Durante sua segunda viagem, em 1591, o corsário Thomas Cavendish relatou desde sua saída de Plymouth o problema que tinha para conter a tripulação: “[...] fui colocado com a tripulação mais abjeta e amotinadora que alguma vez foi conduzida para fora da Inglaterra por qualquer homem vivo. [...] estive em contínuo perigo com minha tripulação, a qual nunca deixara de agir e se amotinar contra mim. [...]”⁵⁰ (CAVENDISH, 2008, p. 43).

Encontramos outro exemplo de recrutamento com o corsário da Marinha Real elisabetana, Sir Richard Hawkins. Por volta de 1593, tentou repetir os feitos do seu primo, Sir Francis Drake, em realizar uma viagem de circunavegação. Porém, a mais árdua tarefa foi arrolar a tripulação, trabalho que se mostrou problemático, pois ocupava o tempo de todos os oficiais de justiça e dos mestres da embarcação:

Para evitar maiores imprevistos, comecei a reunir a bordo a tripulação contratada. [...] Poucos dos que tinham assinado termo de compromisso com a minha companhia apresentaram-se no dia marcado [...] Assim, para fazer valer o nosso contrato, vimo-nos forçados a procurar os homens pelas estalagens, tavernas e cervejarias. Alguns não queriam mais partir e alguns nunca mais partiram. Outros estavam tão bêbados, que tiveram que ser recolhidos de carroça e carregados a bordo [...] Uns farsantes, sabendo da nossa falta de tempo, da nossa pressa para aproveitar o bom vento, fingiram-se de doentes (SAN MARTIN, 2005, p. 65).

Segundo Hawkins, o seu equívoco foi adiantar o pagamento do soldo da tripulação. Por conseguinte, teve de saldar as dívidas de jogos e dos alojamentos de alguns homens, resgatar da cadeia os que haviam sido presos e reaver de alguma maneira os materiais das embarcações embolsados ou perdidos por algum marinheiro. Estes são apenas alguns dos contratemplos enfrentados por qualquer um que se aventurasse pelo além-mar (SAN MARTIN, 2005).

⁵⁰ No original: [...] was matched with the moste abiect mynded & mutanus companye that ever was caried owt of Englande by anye man livinge. [...] but i was in continuall daunger, by my companye which never ceased to practise and mutinie againste me [...] (CA VENDISH, 2008, p. 42). [Tradução Paulo Edson; John Milton].

Frequentemente os soldados atrasavam, nos acampamentos ou nas embarcações, ocasionando levantes, deserções e relutâncias no cumprimento das funções. Por isso, os governadores recorriam ao uso do terror comandar, recrutando os mais vulneráveis da sociedade que vendiam os seus serviços a baixo custo. Logo, a imagem do marinheiro “coxo” tornou-se corriqueira nas cidades portuárias. Este processo de recrutamento de marinheiros assemelhava-se ao alistamento das tropas terrestres, um capitão de uma determinada embarcação procurava selecionar a sua tripulação em qualquer localidade. Desta maneira o galeão constituiu-se como quartel general de desertores (LINEBAUGH; REDIKER, 2008, p. 163).

Os governos europeus procuravam suprir a carência da mão-de-obra nas cidades, recrutando forçadamente grupos errantes para executarem diversos trabalhos, desde as fortificações aos trabalhos nas galés sob uma rigorosa disciplina. A monarquia inglesa desenvolveu práticas de recrutamento para a composição dos seus exércitos não se limitando apenas as casas de correção [*Workhouse*], onde grande parcela dos recrutamentos ocorria, pois o internamento dos indivíduos considerados vagabundos não significava uma limpeza social e não erradicava a atividade criminosa. Nestas casas de correção havia somente o exercício da repressão cujos prisioneiros eram marujos, crianças ou criminosos. Promulgada em 1598, a “Lei inglesa dos indigentes”, em Londres, passou a considerar o exílio punição legal para os infratores. Além de terem suas penas suspensas para os trabalhos nas galés, alguns poderiam compor as frentes de batalha (LINEBAUGH; REDIKER, 2008, p. 60-71).

Portanto, nenhum príncipe “estava em condições de constituir rapidamente um exército numeroso recorrendo apenas aos seus súbditos” (PARKER, 1995, p. 40). Provavelmente os piratas se reconheciam como uma tropa soldadesca sem recrutamento. A vida no oceano exigia mudanças no sistema de recrutamento para a manutenção dos exércitos europeus, pois os soldados eram frequentemente confundidos com delinquentes e miseráveis guiados por promessas dos capitães recrutadores. A atividade soldadesca necessitava de grande mobilização de tropas, recrutando-se o dobro do contingente necessário para desempenhar as funções militares e reverter o problema do número de desertores da linha de frente. O alistamento era semelhante em toda a Europa, além dos presídios, a população campesina era cooptada nas cidades:

[...] nas cidades, costumava haver uma numerosa população flutuante, para a qual, especialmente em períodos de crise econômica, o alistamento podia ser uma boa alternativa para a fome [...] as pessoas do campo iam periodicamente ao mercado da cidade, e se aí estava a decorrer um recrutamento, informavam a aldeia, ao regressar (PARKER, 1995, p. 38).

Somente a partir de 1585 que as operações corsárias inglesas começaram a movimentar uma centena de armamentos, grande parte originária de Londres e dos portos de Southampton e Bristol. No início da guerra contra os ibéricos, os “cães do mar” possuíam navios infrutíferos para o comércio, assim tomaram parte dos londrinos galeões mercantes e embarcações da marinha real. Estas formam o núcleo dos esquadrões corsários, fruto da aliança entre o governo, comerciantes citadinos e corsários de Southampton, Weymouth, Plymouth e Bristol (AUGERON; HRODĚJ, 2016).

Elizabeth I não apenas apoiou e incentivou as atividades corsárias. Sem conseguir barrar o aumento dos adeptos da pirataria, a monarquia inglesa se apoderou dos estratagemas corso-piratas. Segundo o historiador Denver Brunsman, a pirataria patrocinada pelo governo desempenhou o “monopólio da violência no Atlântico, patrocinando corsários e usando recrutas para alistar (ou forçar) os marinheiros ao serviço”. O recrutamento naval compulsório era um método empregado por bandos de piratas, porém foi aprimorado pela marinha real. A vantagem de servir nos navios corsários era que os marinheiros percebiam a oportunidade enriquecer rapidamente, embora tivessem que dividir os seus ganhos com a Coroa (BRUNSMAN, 2018, p. 9).

Os navios mercantes utilizados, compartilhados pela nobreza e de propriedade total ou parcial do seu capitão, eram equipados com canhões financiados por proprietários e dos fornecedores que recebiam dois terços dos rendimentos. As viagens duravam alguns dias ou semanas e o saque alimentava a pequena nobreza e comerciantes provinciais. As alianças forjadas entre os grupos corso-piratas contribuíram para aumentar a força e alargar gradualmente o raio de ação da pirataria. No entanto, perderam força dentre os anos de 1568-1573, pois uma adaptação dos planos preparada pela junta corsária: Drake, Hawkins, Grenville, Gilbert ou Raleigh visava os lucros da União Ibérica, derrubando o governo de Filipe II navegando protegidos por encomendas e sob bandeira de Dom Antônio (AUGERON; HRODĚJ, 2016).

No final do seu reinado, Elizabeth I refletiu a respeito das autoridades portuárias e costeiras apoiarem a pirataria, reconhecendo que a pirataria não existiria se não os abastecessem e não os munissem de autorizações para frequentarem os ancoradouros (HANNA, 2015, p. 21). Os piratas e corsários, contribuíram para a acumulação de capital nos cofres reais, seja negociando mercadoria escassa, agiotando, sequestrando personalidades ou roubando caravanas. Porém, um pirata jamais se tornaria um fidalgo, pois “nas sociedades em que floresce o banditismo, a nobreza e a fidalguia não são recrutadas entre a plebe”. No

entanto, levado pela maquinação da política, da riqueza e do poder, um bandido pelo quanto mais bem sucedido fosse, representaria em parte a casta marginal da sociedade e integraria parte do sistema da elite (HOBSBAWM, 1976, p. 83).

Destarte, as alianças corsárias “[...] são forjadas sempre com a camada aristocrática ou burguesa que se responsabiliza pela empresa [...]” (DURAN, 2011, p. 132). A corrupção e o interesse direto dos oficiais do almirantado nas operações de pirataria tornam o controle ineficaz. O aprendizado da guerra naval passava pela atividade corso-pirata e as cartas de marca, muitas vezes expedidas mediante pagamento, cumpriam mera formalidade, destinando-se oficialmente ao ressarcimento de algum prejuízo sofrido. Os vice-almirantes possuíam portos privados onde as mercadorias eram descarregadas, como por exemplo, Sir Richard Bulkeley, cujos dois irmãos eram piratas e o seu genro valia-se de um navio de guerra. Igualmente, o capitão da Ilha de Wight, Sir Edward Horsey, controlava o núcleo de concentração de todos os piratas do Canal da Mancha. De que forma poderiam combater a pirataria quando seus gestores eram autocratas: membros da nobreza, oficiais alfandegários, alferes portuários, que alugavam os seus armazéns aos corso-piratas visando lucro e provavelmente algum benefício político? (AUGERON; HRODĚJ, 2016).

2.2. A CONTENÇÃO DA PIRATARIA NA SOCIEDADE ELISABETANA

Uma alegoria exprime o pensamento popular sobre a semelhança entre um ladrão e um imperador. Quando Alexandre Magno interrogou um pirata por abusar da força para tomar posse do mar, este respondeu: “[...] lo mismo que a ti tener infestado el orbe de la tierra; pero como yo actúo con un pequeño navío, me llaman ladrón; y como tú lo haces con una gran flota, te llaman emperador” (SAN AGUSTÍN, 2007, Libro IV). Logo, o bandido serve-se de poucos recursos diferenciando-o do aparato estatal, porém o soberano detém o monopólio da força pela violência. A anedota confrontativa entre o macedônico e um pirata leva-nos a refletir acerca das bases do poder político e da atividade marítima (PÉROTIN-DUMON, 2001, p. 32).

A vigência de uma sociedade pirata pode-nos levar a crer que não instituíam normas entre si, não dispendo “dos instrumentos do governo e da lei formal”. De modo contrário, estabeleciam suas práticas “no consenso de todos e em igual medida, no equilíbrio entre as forças da vontade colectiva, por um lado, e da energia física e da autoridade de cada membro do bando, por outro” (SHAW, 1992, p. 273). Logo, os piratas faziam parte de uma sociedade flutuante com senso de justiça próprio (REDIKER, 2014). Todavia, atuavam “como

líderes de pequenos grupos, que não contam com auxílio fora de seu território nativo, e em parte porque são demasiado arcaicos, do ponto de vista organizacional e ideológico” (HOBSBAWM, 1976, p. 50).

Segundo a argumentação de Agostinho de Hipona, um reino sem conformidade com a justiça constituir-se-ia em bandos de ladrões, formando pequenos reinos: homens governados por um líder, ligados por confrarias que distribuíam o butim consensualmente. Para o filósofo, a aceitação das práticas do indivíduo corrompido que perpetua os seus costumes nas cidades, fixando tratados e conquistando territórios, aplica-se o nome de reino, pois se tolera crimes (SAN AGUSTÍN, 2007, Libro IV). De acordo com o historiador, Bronislaw Geremek, o mundo do crime utilizava termos militares como: “‘*general*’, ‘*captain*’, ‘*commander*’ ou ‘*king*’”, ocultando “uma total diversidade e especificidade do mundo da ilegalidade, que se organiza segundo o modelo do mundo da legalidade” (GEREMEK, 1995, p. 90). Embora os termos citados não aludissem a uma condição perene, empregava-se a qualquer indivíduo designado à liderança (ELIAS, 2001).

Além da tradição organizacional militar do banditismo das estradas, o mar também se organizava como um mundo marginal, igualando a condição entre os gêneros e a posição social dos indivíduos. De acordo com algumas acusações contra o parlamentar, John Killigrew: abuso de poder, acúmulo de dívidas, abandono da Corte, extorsão de inquilinos, roubo, desvio de provisão real e suposta associação com o bando do pirata Elliott, seu argumento tergiversou sobre a dificuldade que um anfitrião encontrava ao abrigar desconhecidos em sua casa⁵¹ (CECIL PAPERS, 1595, p. 509-537).

Desde 1569, circulava uma anúncio pública⁵² buscando impedir que a piratagem fosse usada como pretexto para o cometimento de ações ilícitas dentre os súditos. A rainha ordenou que seus oficiais e ministros vigiassem as cidades portuárias, inspecionassem e inquirissem os indivíduos e embarcações que não fossem mercantes, pois as mercadorias provenientes dos mares deveriam ser desembarcadas de acordo com as leis do reino, proibindo quaisquer indivíduos não autorizados de fazê-lo ou comerciarem com piratas, conforme podemos ver na lista de 1586, elaborada por Archibald Douglas, sobre os indivíduos multados por traficarem com piratas⁵³ (CECIL PAPERS, 1586, p. 292-329). No

⁵¹ Draft of charges laid against John Killigrew. [Tradução nossa].

⁵² A Proclamation agaynst the maintenaunce of pirates.

⁵³ No original: List, signed by archibald Douglas, of persons fined for buying pirates' goods; i.e. Thomas Collins and William Randoll, of Newhaven, Sussex, Thomas Ayers, of Bobington, Dorset, John Boys, of Gatcome, Isle of Wight, Richard Morris, of Pokesdown, christchurch, John Francke, of Hastings, gentleman, Richard Brayman, of the Isle of Wight, butcher, Henry Bonvild and William Grove, of Corfe, in the Isle of Purbeck. Total fines, 68l.

final do século XVI, a nobreza estava cada vez mais inserida na pirataria. Em 1588, George Pady, buscando o ressarcimento dos seus bens, denunciou Sir John Huggon e os seus três filhos conluídos com piratas⁵⁴ (CECIL PAPERS, 1588, p. 362-399).

As origens familiares de nobres que trabalhavam na corte e envolviam-se na corso-pirataria era variada. Podiam ser parentes de pessoas influentes pertencentes à nobreza ou a mais alta posição militar, encarregando-se do comando de alguma frota naval. Outros provinham da nobreza empobrecida ou proprietária de terras, atraída para a pirataria na esperança de restaurar sua posição social como o corsário Thomas Cavendish (ELIAS, 2001). Em 1587, foi apresentado o projeto intitulado: Meios Pelos quais os Piratas Podem ser Completamente Eliminados ou pelo menos Reduzidos⁵⁵ (CECIL PAPERS, 1587, p. 259-267).

Geralmente, estas propostas visavam à conservação da marinha e recrutar os indivíduos ociosos, de diversas origens, para labutar como pescadores:

[...] inúmeras embarcações armadas com pessoas desordenadas, miríades de diversas nações ainda assombram os estreitos mares e recorrem secretamente a pequenos riachos e lugares obscuros deste reino [...] que de agora em diante nenhuma pessoa oriunda do mar será permitida portar qualquer munição para si mesmo, sua companhia ou embarcação, exceto aqueles que são notoriamente conhecidos como embarcações mercantes, navios de passageiros ou pesqueiros [...] será feita uma inquisição (de acordo com as leis deste Reino) deles e de seus fatos, como em casos de pirataria, e serão julgados e executados como piratas conforme ordenado por lei [...]⁵⁶ (SOVEREIGN ELIZABETH I, 1569, *online*).

Porém, a pirataria organizava-se em grupos independentes que utilizavam suas embarcações conforme o desespero da miséria ou a perspectiva de fortuna se apresentavam. A excelência no cometimento poderia estruturá-los em uma organização, tornando-os uma potência autônoma quando comprometida com algum soberano (ANDERSON, J., 2001). As medidas de controle adotadas contra o banditismo, por vezes, não atingiram todas as partes do reino, pois o fora da lei organizava-se “sempre nas zonas mais débeis dos Estados. Nas montanhas, por exemplo, onde as tropas não podem de modo algum actuar com toda a sua

⁵⁴ No original: George Pady to the Queen. Complains that his flyboat, of Leith, has been twice taken by English pirates on her voyages to Dieppe. Sir John Huggon (Wogan) and his 3 sons helped the pirates. Prays for restoration of his goods, or compensation. [Tradução nossa].

⁵⁵ No original: Pirates. Means whereby pirates may be altogether cut off, or at the least mightily diminished. [Tradução nossa].

⁵⁶ No original: [...] some numbers of vessels armed with certayne disordered persons mixt of sundry nations, do still haunt the narowe seas, and resort secretly into small creekes and obscure places of this realme [...] that from hencefoorth no maner of person comming from the sea, be suffred to haue any vittayle, muniton, or any other reliefe for hym selfe, his company, or vessell, except it be suche as are notoriously knowen to apparteyne to marchauntes shippes, passengers, or fishermen [...] shalbe vppon due information committed to prison, there to remayne without bayle, vntyll inquisition be made (accordyng to the lawes of this Realme) of them and their factes, as in cases of piracies, and to be adiudged and executed as pirates, as by lawe shalbe ordered [...]. [Tradução nossa].

força e onde o Estado perde os seus direitos. Muitas vezes em zonas fronteiriças” (BRAUDEL, 1984, p. 107-108).

Contudo, a lei alcançava desigualmente todos os lugares do espaço imperial com agentes atuando como procuradores dos soberanos: peregrinos; autoridades legais; comandantes de guarnição e corporações mercantis (BENTON; EDELSTEIN, 2011, p. 82). Determinados territórios poderiam estar isentos de uma efetiva fiscalização: regiões pantanosas, montanhosas, florestas ou centros urbanos afastados ofereciam resistência para a adaptação aos ideais das “instituições cidadinas”. Decerto, estes espaços acolheram indivíduos que enraizaram e compartilharam alguma autonomia (SHAW, 1992, p. 258). A floresta, um lugar selvagem, além de constituir oposição cidade-campo, simbolizava o bandoeirismo, pois ao cruzá-la é que se têm mais probabilidade de ser vilipendiado: “o bando se instala num lugar ermo, nos bosques [...] Suas proporções são grandes, pois eles conseguem ocupar toda a floresta. Atuam na estrada e se escondem no âmago da selva: aqui a sua vontade é lei” (GEREMEK, 1995, p. 90). Em parte, Eric Hobsbawm é categórico quando relaciona o agravamento do banditismo com as variações geográficas, tecnológicas, administrativas, econômicas e sociais, pois o crime “floresce quase invariavelmente em áreas remotas e inacessíveis [...] e é atraído por rotas comerciais ou estradas de grande importância [...] Favorecem-no a ineficiência administrativa e a burocracia” (HOBSBAWM, 1976, p. 14).

Segundo o colecionador de antiguidades, John Stow, em sua obra *A Survey of London*, a “Doca” de Execução de Wapping, erigida próxima ao rio Tâmisa, em Londres, era o local onde a justiça inglesa era aplicada contra os piratas e demais criminosos marítimos, cujos corpos dos condenados permaneciam pendurados para a exposição pública. Os sentenciados à morte eram levados para a Prisão de Marshalsea, relativamente confortável para os que podiam pagar, e posteriormente, encaminhados até a Doca de Execução em uma carroça acompanhada por um capelão. A procissão era liderada pelo Marechal da Suprema Corte, ou seu vice, montado a cavalo e portando um remo prateado que representava a autoridade do Almirantado sobre crimes cometidos nos mares, estuários e rios. A justiça era aplicada arbitrariamente: dependendo da política externa, da disposição do monarca e da cumplicidade dos magistrados do almirantado (FRÉNÉE, 2015, p. 2).

Os piratas podiam apresentar suas cartas de marca e argumentar sobre o desconhecimento dos acordos entre os Estados. Às vezes, um prisioneiro poderia fugir ou por em prática sua influência para conclamar o perdão real. Outros delatavam os seus confrades almejando uma comutação de sentença, tornando-se corsários ou caçadores de piratas, contribuindo com uma porcentagem dos seus ganhos aos cofres reais. Na procissão a caminho

da força, os prisioneiros eram autorizados a beber um quarto de cerveja em um *pub*. A população ocupava o rio e suas margens para presenciar os estrangulamentos no cadafalso, apelidados de “dança do marechal”, construídos para que o condenado não morresse instantaneamente ocasionando uma morte lenta, pois a queda era insuficiente para quebrar o pescoço do prisioneiro que era observado “dançando” lentamente por asfixia. Os corpos eram deixados pendurados ou acorrentados expostos por longos períodos (FRÉNÉE, 2015, p. 3). Somente a morte revelaria a exiguidade do indivíduo: embora pudessem trair a Inglaterra, não poderiam sobreviver à sua traição (FUCHS, 2000).

As condições do cárcere equivaliam à pena capital para os pobres, enquanto as marcações em seus corpos eram utilizadas para delitos menores. Os indivíduos abastados, decapitados pelo carrasco, podiam ter suas cabeças emendadas em seus corpos para o funeral. Os traidores eram publicamente enforcados e estripados. A severidade das punições aplicadas pelas autoridades estatais não eram menos desumanas do que os tormentos infligidos pelos piratas em seus cativos, não obstante, eram atos elevados para servir a um propósito, de modo algum para entretenimento. A tortura, além de garantir a ordem a bordo de navios, era uma medida de retaliação contra um tratamento semelhante nas mãos dos inimigos. Praticada sistematicamente com o objetivo de obter butim ou manter a disciplina, a frequência e a intensidade da punição física eram um sintoma da época, e não algo associado propriamente à pirataria (BURG, 2001, p. 229-230). Estas normas punitivas e disciplinadoras tinham a finalidade de impossibilitar que “os homens se degenerem em lobos”, pois “onde os homens se tornam bandidos, a crueldade gera crueldade, o sangue exige sangue (HOBSBAWM, 1976, p. 65-66).

Os panfletos e baladas sobre os piratas ingleses eram muito populares, talvez o mais antigo registro da literatura criminal. Entretanto, tais biografias costumavam despertar mais contemplação do que desaprovação (GEREMEK, 1995, p. 99). Muitas vezes, de autoria anônima, os panfletos apresentavam os discursos dos condenados ao cadafalso, fazendo parte do aparato de controle ideológico, seguindo a fórmula: confissão, arrependimento e confirmação da sentença, advertindo e reforçando a obediência em conformidade social, religiosa e política; os homens reconheciam seus pecados, a justiça da sentença e sua fidelidade ao monarca. No entanto, os discursos da força poderiam ser representados como uma ferramenta de subversão que questionava o poder monárquico. Alguns discursos demonstram como um condenado poderia se apropriar da cena de sua execução, tornando o cadafalso um púlpito visto como o ato final de subversão (FRÉNÉE, 2015, p. 7).

O historiador Edward Thompson descreve o centro de execuções de Tyburn:

[...] O corpo de contrabandistas ou de salteadores de estrada era pendurado em correntes aos locais do crime até seus ossos branquearem ao sol. Piratas eram suspensos nas docas; a cabeça dos traidores era espetada em estacas a encimar os portões das ruas de maior movimento, e aí ficava por anos e anos; depois, adotou-se o método mais “racional” de confiar, como se presas fossem, o corpo dos assassinos e outros malfeitores a cirurgiões dissecadores. Contra esse tipo de pena agravante, Peter Linebaugh demonstrou que os amigos dos condenados agitavam as massas ao redor do patíbulo (THOMPSON, 2001, p. 241-242).

O dramaturgo, Thomas Heywood, na comédia *The Fair Maid of the West* (1631), faz uma alusão sobre a perturbação que os piratas causavam, chamando-os de *spirats*. O difícil controle destes indivíduos invisibilizados socialmente na Inglaterra dava a sensação de ubiquação da pirataria no final do período elisabetano (FUCHS, 2000). Estas personagens simbolizavam os dramas morais da sociedade inglesa, representadas no drama shakespeariano com agradabilidade, despertando “certa relativização das normas éticas” (GEREMEK, 1995, p. 95). Porém, fora da ficção, o temor dos distúrbios que bordejaram a Inglaterra tomava proporções preocupantes dentre as autoridades. A mandriice tão desprezada nas cidades representava a oposição da ordem, o embrião da rebelião. Conforme, Hanna Zaremska, as organizações marginais, algumas informais outras mais consolidadas em associações ou companhias, não tomavam parte dos direitos “materiais e sociais, da divisão do trabalho e das funções sociais, das normas e da ética social em vigor no conjunto da sociedade” (ZAREMSKA, 2006, p. 121).

Ao longo do século XVI, o pirata converteu-se em risco para a ordem pública, pois haviam ações coordenadas de soldados descontentes despertando rumores, conspirações e tumultos na cidade. E. P. Thompson argumenta que o duplo componente característico de todas as sociedades que denunciam o embate do controle político, do protesto, ou da rebelião, está nos detentores do poder representados em “superstição, poder, riqueza e justiça sublime”, já os pobres, ocupavam as ruas dos mercados, empregando o simbolismo do protesto e do escárnio (THOMPSON, 2001, p. 239-240). Já os piratas ingleses provocavam o governo batizando suas embarcações com nomes como: Bispo Negro, Dom de Deus, João Evangelista, Espírito Santo e Pagão (MILLER, 2011).

Encontramos resquícios das práticas medievais inglesas quando em 1578, de noventa e duas pessoas levadas a julgamento por pirataria, apenas três dançaram no patíbulo. Esta condescendência da justiça perdurou na Inglaterra até por volta do ano de 1585 (AUGERON; HRODĚJ, 2016). Em 1589, Lorde Burghley, organizou uma comissão para investigar algumas desordens orquestradas por "homens sem mestre em Essex e Herts [...] soldados,

marinheiros e outros vadios que vagueiam agitando tumulto, insurreição e rebelião”⁵⁷ (CECIL PAPERS, 1589, p. 399-426). Quando ocorriam mudanças de governo e novos monopólios tomavam o domínio, as disputas pelas rotas comerciais transformavam-se em controle político (PÉROTIN-DUMON, 2001, p. 26).

Segundo as informações levantadas pelo embaixador a serviço da República de Veneza, Pietro Contarini, o capitão inglês, Sir Henry Mainwaring, intencionava retomar a sua atividade de corsário, oferecendo-lhe os seus serviços devido à sua experiência na guerra naval. Contarini descreveu-o em seu relatório como um cavalheiro de renome, porém de pouca confiabilidade e insubordinado:

[...] outrora um pirata muito famoso que cruzou tanto o Levante quanto as Índias e capturou vários navios [...]; e por habilidade náutica [...] disse que ninguém o supera em toda a Inglaterra. Não obteve perdão real até dois anos atrás e está ansioso para ser empregado pelo Estado e transportar as tropas [...] considerado de alta reputação e corajoso, perfeitamente adequado para essa profissão [...]; também o nome de corsário, pela sua falta de respeitabilidade, suscita a dúvida de receber a necessária obediência dos outros capitães; além da pequena confiança a ser depositada em qualquer homem dessa profissão [...] (HARDY, 1866, p. 84-86).

No entanto, Sir Mainwaring, apresentou-se ao rei, Jaime IV da Escócia, pois compactuava com a opinião dos funcionários do governo que acreditavam que a ameaça pirata avançava pela Inglaterra, constituindo um depósito de piratas, cujas enseadas serviam como bases de operações (PÉROTIN-DUMON, 2001, p. 27).

Oriundo das castas abastadas da sociedade inglesa, o corsário não se identificava com um pirata, e pelas suas palavras, aparentava certa arrogância ao informar o rei que os duques de Saboia e Florença ofereceram-lhe o perdão, assim como o beí de Túnis que jurou dividir sua propriedade caso o corsário servisse-lhe. Também, o conde de Porto Legro, propôs o perdão e vinte mil ducados por ano, para que Mainwaring ordenasse um esquadrão:

[...] Espero que Vossa Majestade não me despreze, mas me estime mais ainda por ter recusado os perdões e ofertas de outros príncipes, nomeadamente o Duque de Medina, que me pediu para que entregasse Mamora ao rei da Espanha, oferecendo uma grande soma de dinheiro, com perdão para desfrutar de todos os navios e bens,

⁵⁷ No original: Masterless Men in Essex and Herts. Commission to Lord Burghley, Lieutenant of Essex and Herts, for the redress of the great disorders and misdemeanours tending to outrage and rebellion which have been and daily are committed by soldiers, mariners and other vagrant and masterless persons and sturdy vagabonds, which wander up and down seeking to move tumult, insurrection and rebellion; requiring him to appoint provosts marshal with assistants, to apprehend and commit the same (Westminster, 18 November, 1589). [Tradução nossa].

e boa hospitalidade caso comande os navios reais [...] ⁵⁸ (MAINWARING; PERRIN, 1921-1922, p. 10-11).

No ano de 1601, o parlamentar, Darnet Burgess, discursou na Câmara dos Comuns sobre as tiranias perpetradas por algumas cidades inglesas, como *Dunkirk* e *Newport*, que se tornaram valhacoutos de piratas:

[...] Atrevo-me a dizer que causaram mais danos à Inglaterra do que a toda a França, seja no tempo de Henrique VIII, Eduardo V ou rainha Maria. [...] não vejo razão para que sejam toleradas: pois é uma grande desonra tanto para a rainha quanto para o reino. Já ouvi muitos dizerem que as marinhas são as muralhas do reino; mas toleramos que nossos navios ainda sejam destruídos, alguns queimados e outros afundados. Podemos comparar nossos marinheiros a ovelhas pastando em uma bela montanha, no qual existe um pequeno bosque cheio de lobos [...] ⁵⁹ (D'EWES, 1682, p. 660-689).

Os oficiais navais elisabetanos desempregados, que atirados a pobreza tornaram-se piratas, receberam o perdão real, pois o governo precisava de contingente experiente para reconstituir uma marinha (ELIAS, 2001). Mas podiam regressar as atividades para servir em embarcações corsárias, pois era menos oneroso comparado as armadas e aos navios mercantes. As provisões diárias comumente eram fartas, o soldo maior e a rotina de trabalho mais reduzida. Contudo, os motins eram frequentes devido à rígida disciplina e aos maus tratos (REDIKER, 2001, p. 141). Em 1618, Mainwaring discursou na Câmara dos Comuns sobre o crescente desemprego dos marinheiros, as condições do trabalho semi-escravo e o aumento da pirataria no panfleto, *Of the beginnings, practices, and suppression of pirates*:

[...] o melhor e mais seguro caminho, que poderia aumentar a riqueza e a glória de nosso Estado, seria implementar algum emprego mais universal do que temos, pelo qual homens com esse espírito não poderiam reclamar, que são forçados por falta de emprego conveniente a entrar em cursos ilegais. A prova disso é que desde o reinado de Vossa Alteza houve mais piratas por dez para um do que em todo o reinado da última rainha. Não havendo outra viagem para falar, a não ser a *Newfoundland*, que eles consideram muito penosa, a de *Newcastle*, que muitos consideram vil, e as Índias Orientais, que consideram mais perigosas e tediosas, e para os navios de

⁵⁸ No original: [...] I trust your Majesty will not undervalue, but rather esteem me the more for having refused the free and voluntary pardons with proffers of good entertainment from other princes, as namely the Duke of Medina sent to me, that if I would deliver up Mamora to the king of Spain, that I should have a great sum of money for me and my company, with a free pardon to enjoy all our ships and goods, and good entertainment if I would command in the king's ships. [Tradução nossa].

⁵⁹ No original: [...] I dare boldly say it, they have done England more hurt since they began, than all France, either in the time of Hen. 8. Edw. 5. or queen Mary. If it be so that these two base towns shall so confront the power of this land, I see no reason why they should be suffered: for it is a great dishonour both unto the queen and unto the kingdom. I have heard many say that the navies are the walls of the kingdom; but we suffer our ships still to be destroyed, some to be burnt, and some to be sunk. We may compare our seamen to sheep feeding upon a fair mountain, in the midst whereof stands a little grove full of wolves [...] (Journal of the House of Commons, December, 1601). [Tradução nossa].

Vossa Alteza o salário é tão ruim que consideram uma espécie de escravidão servir neles⁶⁰ (MAINWARING; PERRIN, 1921-1922, p. 41).

Muitos indivíduos se passavam por marinheiros ou mercadores em desgraça, munidos de documentos falsificados “de diversas espécies para provar que haviam sido [...] proprietários de navios e mercadorias, e agora, despojados pelos piratas, não tinham como voltar para casa [...]” (GEREMEK, 1995, p. 103). Em novembro de 1586, o Conde de Angus relatou para Archibald Douglas, que o seu criado, John Douglas, fora “enganado” por piratas ingleses, implorando “para que possa ser reparado ou o pobre homem será totalmente arruinado”. Também, o Reitor de Edimburgo, queixou-se sobre a frequente pirataria inglesa, particularmente sobre a interceptação de um navio por um pirata e buscava por ressarcimento. Do mesmo modo, Lorde Provand lamentou para Douglas sobre as depredações sofridas pelos piratas ingleses, recebendo como resposta do secretário Walsingham, licença para comerciar milho e cerveja, “caso nenhum outro meio fosse encontrado para a satisfação do reclamante”⁶¹ (CECIL PAPERS, 1586, p. 190-199).

A força criadora da pirataria do século XVI foi política, embora o butim fosse econômico: seja pelo desejo de um império em estabelecer uma supremacia comercial sobre um território onde o governo era praticamente inexistente ou do conflito entre uma potência estabelecida e a outra recém-chegada. Grande parte da literatura sobre a “pirataria imperial” ponderou sobre as leis utilizadas contra os piratas e qual poder estava em jogo em tais confrontos marítimos comerciais. Somente quem tinha o poder sentenciava se o indivíduo designava-se pirata ou não (PÉROTIN-DUMON, 2001, p. 26-27).

⁶⁰ No original: [...] but me thinketh the best and surest way, and that which might much advance the wealth and glory of our State, were to devise some more universal employment than now we have, by which men of that spirit might not complain, as they now do, that they are forced for lack of convenient employment to enter into such unlawful courses. The proof of this is plain, for since your highness' reign there have been more pirates by ten for one, than were in the whole reign of the last queen. There being now no voyage to speak of but Newfoundland, which they hold too toilsome, that of Newcastle which many hold too base, and the East Indies which most hold dangerous and tedious, and for your highness ships the entertainment is so small, and the pay so bad that they hold it a kind of slavery to serve in them. [Tradução nossa].

⁶¹ No original: The Earl of Angus to Archibald Douglas. His servant John Douglas, having been lately at London in traffic of merchandize, has had the misfortune to be “pillied” by certain english pirates. Prays that he may have redress, or the poor man will be utterly undone (Edinburgh, 4 November, 1586). The Provost, &c. of Edinburgh to Archibald Douglas. Complaining of the frequent piracy of England, and referring particularly to the seizure of goods in a ship of Leith called the “scoutt.” whereof Andrew Redpath was Master. It was intercepted by and English pirate at Flamborough Head, and taken into Burlington Bay, and there spoiled. Pray him to intercede with her majesty and her council in the matter, that the losers may have their own restored to them (Edinburgh, 9 November, 1586). Lord Provand to Archibald Douglas. Referring to his losses sustained from the English pirates, Secretary Walsingham promised that he should be helped by a licence of corn or drinking beer, if no other means were found for writer's satisfaction. Prays Douglas to travail with Mr. Secretary in his suit. Writer's father-in-law and wife commend themselves to Douglas (Edinburgh, 10 November, 1586). [Tradução nossa].

Muitos piratas iniciaram no ofício da marinharia e ocasionalmente, largavam a ação criminosa e retornavam às suas cidades. Diferiam-se da maioria dos marinheiros talvez pela imprudência e por esbanjarem dinheiro para contentamento próprio. No início do século XVII, a pirataria mudou seu estratagema: os piratas tornavam-se mais independentes, bem armados, equipados, organizados e unidos. Operavam em refúgios remotos expandindo os horizontes comerciais, cada vez mais atraídos pelas histórias que corriam nas águas do Novo Mundo, isentos do controle governamental europeu, constituindo suas próprias leis (SENIOR, 1976, p. 36-37).

Progressivamente, a difusão da pirataria desafiou a soberania real, tanto na costa inglesa quanto nos senhorios mais tênues sob sua regência. Ao outorgar um tratado de paz, produziram milhares de marinheiros desempregados perambulando pelos portos, que representavam um desafio para o governo (FUCHS, 2000). Do mesmo modo, a apreensão dos artigos dos piratas eram motivos de disputa entre membros da corte. Em outubro de 1578, o conde de Lincoln, em carta para Lorde Cecil, questionou-o sobre as negociatas ilícitas realizadas com os bens apreendidos de piratas, praticadas pelo Sr. Pelam que, ao reter as mercadorias em nome da rainha, transportava-as para outros lugares [...] ⁶² (CECIL PAPERS, 1578, p. 153-169).

Em um tempo em que muitos acreditavam no direito divino dos reis, corsários distinguiam-se com a arrogância de Edward Fenton ao anunciar-se rei de São Vicente e da ilha de Santa Helena. De acordo com o diário da viagem às Índias Orientais, em 1582, o Sr. Walker relatou que Fenton estava “determinado a não prosseguir na viagem pretendida, mas conquistar a ilha de Santa Helena e declarar-se rei, prometendo grande recompensa a todos os simpatizantes” ⁶³ (EAST INDIES, 1583, p. 90-94). Igualmente a ousadia de um pirata qualquer em ignorar o perdão geral de 1612, argumentando que reinava em seu próprio domínio. Estes atos remetem-nos à anedota de Santo Agostinho ou ao desafio de um renegado ao rei Jaime VI: “enquanto ele reina em toda a terra, eu reinarei no mar” (SENIOR, 1976, p. 36).

Enfim, o “reino da pirataria” permanecia à sombra do Estado inglês, pois aparentava ser uma alternativa para esquadrihar um império. Todavia, distinguir um inglês

⁶² No original: [...] whereby I perceive you have had some knowledge of the dealing of Mr. Pelam and others, who take upon them to deal with pirates' goods, insomuch as they, when they find the goods stayed for her majesty, they convey it from thence to such places as they may distribute and convey it to their own use, and deceive her majesty [...]. (The Court, 9 October, 1578). [Tradução nossa].

⁶³ No original: [...] Mr. Walker reported to him that the general was determined not to proceed in the intended voyage, “which was broken clean,” but to possess himself of St Helena, and be king there, promising great rewards to all the well wishers. [Tradução nossa].

amistoso de um estrangeiro hostil era um esforço inglório, pois os próprios símbolos nacionais acabavam pirateados, hasteados em falsas bandeiras que estabeleciam os alvos legítimos e ilegítimos. Ao ter os próprios símbolos despojados, o governo monárquico encontrava-se a mercê da falsificação. Mimetizar ou fraudar os símbolos reais vulnerabilizava-o. A apropriação das simbologias reais visibilizou os piratas que reproduziam os artifícios do poder, como por exemplo, em seus triunfos marítimos como um efeito da coroação de um rei ou expressando uma morte em termos políticos. A imaginação de um Estado “corso-pirático” ou reino paralelo ameaçava a subjugação do original (FUCHS, 2000).

2.3. UM AVISO AOS COMERCIANTES, APRENDIZES E CORSÁRIOS

Além dos nobres ingleses que se infiltravam no contrabando, os comerciantes também transgrediam as fronteiras entre o comércio lícito e a pirataria, patrocinando corsários, equipando suas embarcações mercantes para a batalha e instruindo os seus contratados para navegarem nas localizações mais vulneráveis das nações hostis (LEHR, 2019). Logo, um navio mercante poderia participar das atividades corsárias, como por exemplo, na captura de uma embarcação inimiga, desde que possuísse uma comissão mercante ou de guerra (BUTI; HRODĚJ, 2016).

Porém, sabemos pouco sobre o treinamento dos marinheiros e dos jovens comerciantes elisabetanos e os variados motivos que os levaram para a carreira marítima: uma oportunidade de conhecer outros lugares, uma perspectiva de aventura ou a possibilidade de participar de uma comunidade? Ainda que existissem casos de “filhos de capitães de navios ou de mestres de artilharia que, no curso do tempo, seguiram os passos dos pais”, muitos jovens foram expulsos de casa precocemente e, incididos à vagabundagem, alguns foram incorporados como aprendizes ou trabalhadores (ELIAS, 2001, p. 102). Por isso, o navio poderia proporcionar a independência do ambiente familiar, cujos limites eram claramente perceptíveis e a conduta, trabalho e remuneração eram regulamentados (BURG, 2001).

Conforme a arguição de Elias, a profissão naval exigia um comandante com o intelecto de um artesão, pois apenas os recrutados na puerícia para a lida marítima poderiam dominar as técnicas de enlaçamento das velas, nós em cordas, dentre outras operações:

[...] Todos começavam cedo como grumetes; passavam seu período de aprendizado a bordo, geralmente durante sete anos. Fazia pouca diferença se serviam em navios mercantes ou de guerra; também não importava muito se mudassem de um para outro mais tarde. No curso do tempo, com o devido consentimento da corporação, eles se tornavam capitães, lentamente e em etapas, caso não tivessem nada além de

seus méritos, ou mais facilmente, se tivessem dinheiro e amigos que os ajudassem. Por casualidade ou por escolha, eles procuravam a designação de comandante de um dos navios do rei — no início, normalmente, de uma das embarcações menores como uma fragata ou talvez um navio mercante a serviço da Coroa durante uma guerra. E se eles fossem excepcionalmente bravos ou tivessem muita sorte, não havia coisa alguma, em princípio, que os impedisse de ascender à posição de almirante (ELIAS, 2001, p. 98).

O ofício de marinheiro necessitava da prática exaustiva, julgando os livros objetos de pouca utilidade. Embora o contingente dos trabalhadores marítimos pudesse incluir cavalheiros profissionalizados como os comandantes-corsários, Sir William Monson e Sir Mainwaring, poucos nobres aprenderam labutando paralelamente com seus confrades considerados socialmente inferiores. Na maior parte dos casos, não se cogitava um método ou período de aprendizado para um cavalheiro se tornar um comandante a serviço real.

Havia casos em que voluntariar-se para algumas travessias ou não envolver-se em treinamento regular preenchia os requisitos. Estes cavalheiros buscavam preservar seus estilos de vida e privilégios a bordo, reproduzindo “as mesmas atitudes de superioridade que marcavam suas relações com pessoas de posição social inferior” (ELIAS, 2001, p. 101). Assim, o corsário Monson, informa-nos sobre um indivíduo que não detinha o seu “título” de capitão por autorização real, mas por um subordinado do rei da Inglaterra para “conceder cartas de represália aos seus súditos, para capturar [...] por mar ou por terra, os navios de seu inimigo”⁶⁴ (OPPENHEIM; MONSON, 1913, p. 17).

Na obra, *The Naval Tracts*, o corsário Sir Monson informa-nos que iniciou no serviço naval como voluntário, sob a tutela do conde de Cumberland, por volta de 1587. Em 1594, licenciou-se em Oxford e dois anos depois se graduou capitão-de-bandeira. Após sua expedição para Cádiz, foi agraciado com o título de Sir. Possuía ligações nas cortes dos Tudor e Stuart, visto que seu irmão, Thomas Monson foi chanceler de Elizabeth I e especialista em adestramento de aves de Jaime VI. A combinação preparatória de cavalheiro-cortesão em marinheiro não era comum na corte elisabetana e invulgar na jacobina. Portanto, a distinção entre as classes dos comandantes-cavalheiros e comandantes-marujos era naturalizada. Os capitães-marujos eram originários das classes urbanas baixas e médias, pertenciam à população formada por comerciantes ricos, bem como por artesãos pobres. Os capitães-cavalheiros eram cortesãos ou homens ligados com a Corte. Mesmo que descendessem da classe média, a vida na Corte conferia-lhes um *status* diferenciado. Em 1578, Francis Drake

⁶⁴ No original: This captain I shall treat of is much inferior to the authority of the other i have spoken of first, his title is not authorized by the immediate power of a prince, but by a subordinate; for a king of England in time of war substitutes his lord high admiral of England to grant out letters of reprisal to his subjects, to take and arrest by all means, either by sea or land, the vessels of his enemy [...]. [Tradução nossa].

reclamou das rivalidades entre cavaleiros e marinheiros exigindo que os dois grupos trabalhassem conjuntamente, pois “o novo processo de guerra marítima criou a necessidade de haver pessoas que, em uma nova esquadra, fossem marinheiros e militares ao mesmo tempo” (ELIAS, 2001, p. 96).

No entanto, para os indivíduos de origem nobre, servir-se de suas próprias mãos ocasionava vergonha, pois não estavam adequados à sua posição social, caso “fossem mestres-artesãos ou operários, eram sempre excluídos da posição de cavaleiros. Inclusive a mera suspeita de que tivesse feito trabalho manual em alguma etapa de sua vida era degradante para um cavaleiro” (ELIAS, 2001, p. 93-94). Por volta de 1589, o burguês bristoliano, John Browne, publicou um compêndio intitulado: *The Marchants Avizo*, que instruía o jovem comerciante aprendiz sobre os percalços do ofício ao atuarem como agentes de seus mestres, auxiliando nas: conversões das moedas portuguesas, espanholas e francesas; fornecendo uma série de cartas-modelo; mostrando cálculos simples e ilustrações dos documentos comerciais. Também, Browne preocupava-se com os costumes religiosos ingleses (MCGRATH; BROWNE, 1957, p. 6-7).

Conforme as práticas dos aprendizes se desenvolviam, era necessário aprender sobre os aspectos da comunicação e comportamento frente à Inquisição espanhola. Distinguir as heresias e livros proibidos indicava o teor religioso de um país (SOWERBY, 2016). Porém, Browne utilizou sermões e literatura que não atentassem contra padrões morais, como por exemplo: não negligenciassem tempo bebendo a bordo dos navios ou nos portos e, por isto, não arruinassem o investimento de seus mestres (MCGRATH; BROWNE, 1957, p. 16). O consumo excessivo de álcool pela marujada, quando disponível em grandes quantidades, contribuía para aumentar a promiscuidade e minar a harmonia. Os problemas criados pelo desregramento e os efeitos depressivos do álcool eram reconhecidos pelos comandantes e acordados nos artigos das embarcações. Porém, a bebedeira dos piratas foi menos frequente do que a embriaguez de qualquer família inglesa. Também, era recorrente na vida dos universitários ingleses, além da literatura do período apresentar uma panóplia de personagens bebedoras e uma torrente de panfletos denunciarem o consumo excessivo de álcool no reinado de Henrique VIII e nos sermões religiosos (BURG, 2001, p. 226).

O cosmopolitismo das empresas marítimas asseverou que suas tripulações caracterizassem-se pela sua heterogeneidade. Os códigos das embarcações não mencionavam discriminadamente nacionalidade ou raça (KINKOR, 2001, p. 198). Os tripulantes integrados como prisioneiros, fugitivos ou condenados não representavam ameaça, pois estavam

protegidos pelos regimentos de bordo que evitavam a diminuição de *status* (BURG, 2001, p. 214).

No momento em que novos indivíduos dominaram os conhecimentos técnicos marítimos, foram aculturados pelo grupo e passaram a rivalizar com os marujos mais experientes. Porém, Elias nos revela que não havia uma grande distância social entre capitães-marujos e subordinados ou capitães e comandantes mercadores. Apenas quando a demanda por serviços das marinhas aumentou que se começou a recrutar nobres para comandar as frotas de guerra:

[...] Um capitão-marujo não se mostrava superior. [...] Também não havia grande diferença entre o status social de um comandante-marujo na Marinha e o de um comandante de um navio mercante. É verdade que, quando as classes baixas e médias se tornaram mais diferenciadas e a distância entre o serviço na Marinha de Guerra e o serviço na Marinha Mercante aumentou, os oficiais da primeira passaram a sair, geralmente, dos estratos sociais mais altos (ELIAS, 2001, p. 101).

Provavelmente Browne baseou-se no código elaborado pela Sociedade de Aventureiros Comerciais da Inglaterra⁶⁵ que orientava a conduta dos comerciantes a respeito das tentações em uma cidade. Os conselhos giravam sobre moralidade nos negócios e na vida privada, também não deveriam jogar dados ou cartas e não usar roupas caras (MCGRATH; BROWNE, 1957, p. 21). Com exceção de alguns capitães célebres por suas vestimentas, comumente o vestuário dos homens do mar eram jaquetas e calças de lona. Parte da moda eram os brincos de ouro, usados por piratas, que permitiam identificarem-se em meio ao combate (BURG, 2001, p. 233). O marinheiro inglês era denominado “*tarpaulin*”, alcunha designada pelas vestimentas confeccionadas de lonas alcatroadas utilizadas como cobertas em dias frios, proteção para dias quentes e empregadas como capas em climas chuvosos (ELIAS, 2001, p. 111). Além de atuar como agente, o aprendiz recebia em cada transação uma “comissão” de seu mestre, e também poderia realizar empreendimentos por conta própria, com capital fornecido por familiares ou amigos e atuar como agente de outros mercadores (MCGRATH; BROWNE, 1957, p. 27-28).

No início do período Tudor, as famílias abastadas enviaram os seus filhos ou aprendizes para os cuidados de comerciantes com conexões ibéricas, este período de aprendizado durava em média sete anos. Podemos presumir que o novato iniciava no escritório de seu mestre, pois haveria mais oportunidades de familiarização das técnicas comerciais e mercadorias nas quais lidaria futuramente. Uma das ferramentas mais

⁶⁵ Society of Merchant Adventurers of England. [Tradução nossa].

importantes do ofício era o manuseio da correspondência. Na segunda metade do século XVI, havia uma série de obras contendo cartas-modelo, mas nada projetado para atender ao medo do naufrágio, da pirataria e dos inúmeros perigos do mar. O início da carreira de John Browne como comerciante é incerto, mas por volta de 1538, época em que fora aprendiz, rumou para a península ibérica a serviço de seu mestre. Dentre os seus colegas estava o comerciante interessado em exploração e curso, Thomas Aldworth, a quem o *The Marchants Avizo* foi dedicado e o seu sócio, o empresário escravagista, Robert Aldworth (MCGRATH; BROWNE, 1957, p. 18-19).

Estas sociedades empresariais eram corriqueiras. Por volta de 1540, o ourives John Chandler um dos proprietários da embarcação *Barbara of London*, tinha sob sua supervisão cerca de cinco aprendizes e ações em três outros navios (SCAMMELL, 2000). Portanto, sem o apoio financeiro régio, um corsário teria que vender a sua parte do investimento para um pequeno grupo de comerciantes, mas provavelmente este conhecia os subterfúgios para empregar o seu tempo e dinheiro. No entanto, para um indivíduo pobre, sem amigos ou família de prestígio, ascender ao posto de comando, “era necessário ter ou um protetor benevolente ou dinheiro para pagar pela designação”. Todavia, “era difícil para um homem que começasse sem um protetor ou sem dinheiro obter o comando de um navio mercante ou ascender estando a serviço do rei” (ELIAS, 2001, p. 103).

A obra *The Marchants Avizo* discorre sobre a importância do comércio mercante com os ibéricos até a crise dos anos de 1586-1587, quando seus efeitos foram preocupantes na Inglaterra devido à diminuição das relações anglo-espanholas. Embora as relações comerciais estivessem sujeitas a interrupções durante o reinado de Elizabeth I, a situação era razoavelmente satisfatória, pois a União Ibérica não interrompeu o fluxo comercial, mesmo com a rainha propensa a tomar partido de Dom Antonio. No ano de 1584, Filipe II concordou com a nomeação de um cônsul inglês em Lisboa e barganhou privilégios para os mercadores ingleses, mas após 1585 estes se esforçaram para continuá-lo clandestinamente. Provavelmente, a obra foi escrita na transição dos anos setenta para os oitenta do século XVI, cujo comércio entre a Inglaterra e a Península Ibérica era relativamente amistoso. Curiosamente, não faz referência à união das coroas de Espanha e Portugal ou à perturbação do comércio anglo-espanhol a partir de 1585. A escrita acrítica em *The Marchants Avizo* não apresenta o espírito bélico e nacionalista frequentemente associado à Inglaterra elisabetana, pois omite qualquer comentário sobre acontecimentos políticos (MCGRATH; BROWNE, 1957, p. 12). Porém, na Europa do século XVI, a guerra e o comércio constituíam atividades

inerentes. A violência não era uma ação restrita à pirataria, estendia-se ao comércio da época (PÉROTIN-DUMON, 2001, p. 30).

Esta podia ser uma perspectiva compartilhada dentre muitos comerciantes, pois o entusiasmo da guerra comportava a nobreza, o mercenarismo, o corso e o protestantismo, mas para o mercador significava enfraquecimento dos laços comerciais. Embora John Browne tenha grafado a palavra espanhola *avizo* no título de seu livro, não apresentou nenhuma tentativa de persuadir seus leitores a aprender o idioma espanhol ou português. Os mercadores que residiam no exterior se familiarizaram com a língua, mas sem dúvida muitos negócios eram feitos por meio de intérpretes (MCGRATH; BROWNE, 1957, p. 22).

A sociedade inglesa contemplava os abastados, negociantes ou empresas mercantis que apoiavam os seus novos empreendimentos. O editor, Richard Hakluyt, beneficiou-se do apoio de comerciantes para tornar-se poliglota, aptidão necessária para publicar os relatos de viagens. Por meio de suas leituras, Hakluyt constatou que os lucros ibéricos provinham dos empreendimentos ultramarinos. Teve acesso aos capitães mais influentes do reino, assim como aos “maiores comerciantes e aos melhores marinheiros” da Inglaterra (MANCALL, 2007, p. 38). Possivelmente, o mérito da pirataria moderna consista na conexão dos territórios ultramarinos extraeuropeus como a América, os arredores indianos, o mundo asiático e o périplo africano (BUTI; HRODĚJ, 2016).

Uma prática que catapultou os empreendimentos ingleses em África foi o emprego de africanos como marinheiros, pois as sociedades africanas possuíam liberdade de ação e poder político, educando os seus iguais na língua inglesa como intérpretes para os comerciantes ingleses. Iniciar na labuta marinheiresca como aprendiz não tornava o indivíduo futuramente num cavalheiro, mas a boa educação era considerada atributo indispensável para aqueles que frequentemente tratavam negócios com os oficiais estrangeiros, grande parcela de origem nobre:

[...] oficiais navais freqüentemente entravam em contato com representantes de outros países. Esperava-se que soubessem línguas estrangeiras, que agissem como representantes de seus próprios países com firmeza, dignidade e certa dose de diplomacia, e que se comportassem conforme as regras do que era considerado boa educação e civilidade (ELIAS, 2001, p. 93).

As embarcações corsárias, inglesas e francesas, que ultrapassaram o estreito de Magalhães sem disporem de tropas, navios de guerra e fortificações e pilharam o ouro e a prata transportando-as para o porto panamenho, eram constituídas por uma tripulação mista e o trabalho de navegação muitas vezes era confiado aos escravizados africanos (PAYNE,

1880, p. 17). Os governadores ibéricos, em determinadas épocas, ignoravam as hostilidades permitindo aos colonos e escravizados negociarem com os ingleses, pois raramente eram visitados por seus próprios mercadores, todavia, os contatos eram inaceitáveis e tinham de ser furtivos. Assim, corsários e piratas realizavam operações conjuntas, exibindo forças e persuadindo as autoridades locais a conceder-lhes uma licença comercial. O pirata era o "outro", um problema cultural, pois sua presença incomodava tanto quanto as perdas representadas por resgates ou transações ilícitas com estrangeiros (PÉROTIN-DUMON, 2001, p. 36).

Provavelmente os governantes imaginavam que a relação entre pirataria e a expansão comercial reduziria com o aumento gradual da atividade mercante, quando esta pudesse contratar proteção armada ou pagar um governo para dominar, anexar ou destruir sociedades predatórias. Embora uma onda de pirataria pudesse enfraquecer um poder político, em escala regional ou local, pois a fraca autoridade política em uma área permitiria a distorção nos padrões estabelecidos de comércio, levando-o a interrupção e resultando no desemprego daqueles cujo sustento era derivado da atividade marítima, a população afetada pelos embargos comerciais buscava alternativas que incluíam o contrabando e a pirataria (ANDERSON, J., 2001).

Podemos dizer que os grandes empreendimentos ingleses foram postos em prática por William Hawkins, o fundador de uma dinastia corsária de Plymouth. Após a década 1530, direcionaram-se para o estabelecimento de um comércio ligando a Inglaterra, a África Ocidental e o Brasil. Parlamentares influentes no estabelecimento da política externa elisabetana enxergaram o potencial na colônia brasileira em uma estratégia anticatólica e antiibérica (SCAMMELL, 2000). O funcionário mais próximo à Elizabeth I, Richard Hakluyt, insistiu na captura da feitoria de São Vicente para servir de base avançada para a ocupação do Estreito de Magalhães (HUE, 2009, p. 126). Por certo, "incentivar a alternativa do curso virou política de Estado para monarquias sem terras no além mar" (FERNANDES, 2014, p. 187).

Havia uma abundância de ilhas caribenhas, despovoadas ou mal defendidas, que poderiam servir como bases para o contrabando e pirataria. Alguns membros destes empreendimentos consideraram estas viagens um reconhecimento territorial, no qual procuravam estudar sobre as minas de ouro e prata, rotas aos tesouros do Peru e as relações entre os espanhóis e ameríndios convertidos à tecnologia europeia. A consequência desses contatos constituiu um corpo de marinheiros familiarizados com as águas atlânticas e um grupo de mercadores habituados com a lida comercial da América. Dentre os anos de 1585-1604, durante a eclosão da guerra de corso, foram agregados os indivíduos abandonados por

seus compatriotas, capturados pelos ibéricos, atraídos pela vida selvagem ou desertores (SCAMMELL, 2000). As viagens transatlânticas corso-piratas e as primeiras tentativas de assentamentos ingleses nas Américas, não passavam de ninhos de piratas, mas que contribuíram para forjar um êxito de navegação que os conduziria no século XVII à efetiva colonização por volta de 1604. Embora a pirataria passasse posteriormente a ser considerada um crime contra a Coroa, os ingleses continuaram a sua expansão por meio do contrabando dos tesouros hispano-americanos (CAÑIZARES-ESGUERRA, 2018, p. 4).

3. ENXAMEANDO O NOVO MUNDO

Singraremos neste capítulo para as embarcações corsárias inglesas que rumaram em direção oeste, multiplicando-se e planeando assentamentos no Novo Mundo. As contendas mantidas pelos corsários ingleses contra as frotas e colônias ibéricas eram simultaneamente um empreendimento pátrio, religioso e mercantilista, como também um legado constituído pelos primeiros corsários ingleses que desembarcaram na América do Norte transitando dentre as rebeliões e conflitos deflagrados na Inglaterra, refletindo uma política inconstante e negligente. Os corsários sujeitaram-se como uma subdelegação governamental entre os dominantes e os subordinados, agentes guiados por interesses privados com o intuito de galgar uma elevada posição social (FUCHS, 2000). Esta confraria não estava apartada completamente da sociedade, pois para o seu funcionamento e organização era necessário estabelecer “relações com o sistema econômico, social e político convencional” (HOBSBAWM, 1976, p. 81).

Um dos principais articuladores da colonização inglesa no Novo Mundo, Richard Hakluyt, cogitou a ideia de a rainha fundar entrepostos corsários na faixa costeira da América, pois grande parte destas paragens ibéricas estava desguarnecida. Em suas compilações e comentários, Hakluyt procura demonstrar para o leitor que a Inglaterra era uma grande nação imperialista emergente, planeando um padrão de nacionalidade e humanidade (HUE, 2020, p. 210). Os primeiros projetos de estabelecimento de assentamentos favoreceram desígnios posteriores. Não podemos afirmar categoricamente que a Inglaterra assentou alguma colônia durante o reinado de Elizabeth I, embora muitas viagens tenham sido financiadas para fins de colonização (SAINSBURY, 1860).

A publicidade da época divulgava que a salvação para os infortúnios da Inglaterra era varrer o antro de miséria ao qual se encontrava, recrutando por meio da força os milhões de maltrapilhos ociosos e os enviando para trabalhar nas companhias marítimas em proveito da colonização do Novo Mundo (LINEBAUGH; REDIKER, 2008, p. 30). A formação das atividades comerciais constituiu um escambo concentrado nas margens costeiras das Américas, originando novas sociedades fundamentadas na rapinagem e no contrabando (PÉROTIN-DUMON, 2001, p. 34).

Além do comércio, os corsários estavam incumbidos da missão de civilizar os ameríndios, beneficiando-os da lei, conforme fizeram os antigos romanos com os primeiros bretões. A sociedade inglesa, influenciada pelas percepções de mundo dos viajantes

elisabetanos, encontrou relatos sugerindo que os povos da América eram bestiais cinquenta anos após os primeiros contatos com as etnias indígenas, ainda descritas como antropófagas acompanhadas de ilustrações que descreviam os seus comportamentos monstruosos. Os autóctones que viviam além da periferia da colonização inglesa eram os mais selvagens e prodigiosos, não apenas em seu comportamento, mas fisicamente diferentes dos nativos descritos nos livros ingleses. Portanto, para entendê-los, era necessário igualá-los aos irlandeses (DOAN, 1997, p. 86-87).

3.1. A PROPAGANDA COLONIZATÓRIA ELISABETANA

No início do século XVI, o humanista Thomas Morus, na obra *A Utopia* (1516), iniciava a narrativa com o marinheiro lusitano, Rafael Hitlodeu, retornando de uma viagem marítima e contando-lhe a história de uma nova sociedade, sem propriedade privada que conheceu durante uma de suas viagens. Assim, o filósofo denunciava a desigualdade social que empurrava os trabalhadores para o infortúnio e a nobreza inglesa para o parasitismo. Nobres ociosos que viviam como zangões à custa do suor do camponês, incapazes de prover o seu próprio sustento. Além disso, manifestava-se contra o cercamento dos campos, uma das causas dos problemas para o aumento populacional em Londres que, embora fosse desenvolvida, era deficitária no controle social (GEREMEK, 1995, p. 130).

Mesmo possuindo consciência dos danos que a expropriação dos campos causava para o reino e que ali residia a origem do enxame de vadios que inundavam as cidades, os governantes ingleses estudavam propostas a favor da colonização em terras ultramarinas deportando a sujidade criminosa da metrópole para os assentamentos. Com o parlamento fragmentado, a saída para remediar as disputas interiores era suscitar a nação para algum conflito popular fora dos limites da Inglaterra (LINEBAUGH; REDIKER, 2008, p. 169-170).

A situação inglesa permanecia calamitosa com a falta de leis e as execuções dos criminosos não impedia o crime e as ações do populacho, pois “o banditismo tendia a tornar-se epidêmico em épocas de pauperismo ou de crise econômica” (HOBSBAWM, 1976, p. 15). A taxa de pobreza na Inglaterra elevava-se progressivamente e assim, o entusiasta da expansão inglesa no ultramar, o clérigo Richard Hakluyt, comparou os pobres a insetos que poderiam ser condicionados para edificar colônias no além-mar (PAYNE, 1880, p. 173). Portanto, fundamentando os seus argumentos pela analogia do enxame de abelhas “[...] que quando crescem demais em suas próprias colméias, costumam ser conduzidas por seus capitães para

enxamear no exterior e buscar para si uma nova morada [...]”⁶⁶ (HAKLUYT, 1850, p. 9). Assim, Hakluyt argumentava que a colonização ultramarina poderia resolver o problema da violência e do desemprego que atormentava a sociedade inglesa, enviando os indivíduos inclinados a cometer crimes para os assentamentos nas Américas, lá encontrariam trabalho nas colônias ou na administração das mercadorias nos portos (MANCALL, 2007, p. 143).

Manipulando as palavras desabonadoras para fortalecer a imagem preeminente inglesa, Hakluyt alegou que o êxito da colonização da América portuguesa, não mais se estendia por uma costa “despovoada”, mas em senhorios, engenhos de açúcar e etc., cada um com cerca de duzentos escravizados. O relator da empresa do corsário Sir Gilbert, Edward Hayes, discorreu sobre a missão de fundarem um assentamento cristão no Novo Mundo, uma terra em que não possuam muito conhecimento prático e só conheciam pelos relatos dos ibéricos: “e por nossa ignorância das riquezas e segredos dessas terras, que até hoje conhecemos principalmente pelas viagens e relatórios de outras nações [...]”⁶⁷. Hayes relata que na faixa costeira canadense não havia presença europeia, pois os espanhóis arrasaram as primeiras tentativas de assentamentos no que antes era conhecido por *Newfoundland*. Influenciado pelas narrativas espanholas, o pirata Raleigh acreditava que o Tratado de Tordesilhas beneficiava as posses ibéricas no Novo Mundo (PAYNE, 1880, p. 175-176).

Outrora, nos tempos do rei Henrique VII, as explorações marítimas inglesas foram representadas pelos italianos John e Sebastian Cabot. A reivindicação das descobertas iniciadas em Newfoundland resultou no aumento da receita real e na possibilidade futura da conversão dos ameríndios ao cristianismo. Estrategicamente os Cabot iniciaram a delimitação do território anglo-americano, do Cabo da Flórida ao norte para a tomada da Coroa inglesa:

[...] os ingleses, após uma longa hibernação, estavam despertando para o valor dessas “descobertas ocidentais” e da importância de ocupá-las [...]. Na segunda patente concedida a John Cabot, em 1498, foi-lhe concedida permissão para transportar súditos ingleses [...]; mas nenhum acordo foi efetuado. E desde aquela época, durante um período de oitenta anos, nenhuma tentativa havia sido efetuada, até a empresa de Sir Humphrey Gilbert, cujo completo fracasso foi constatado dentro de alguns meses⁶⁸ (HAKLUYT, 1877, p. 32).

⁶⁶ No original: [...] Wee reade that the bees whe they grow to be too many in their own hives at home, are wont to bee led out by their captaines to swarme abroad and seeke themselves a new dwelling place [...]. [Tradução nossa].

⁶⁷ No original: [...] and by our ignorance of the riches and secrets within those lands, which unto this day we know chiefly by the travel and report of other nations [...]. [Tradução nossa].

⁶⁸ No original: At the date of the discourse, the memorable year 1584, the English, after a long slumber, were just beginning to awake to a sense of the value of these “western discoveries” and of the importance of occupying them with people of their own race. In the second patent granted to John Cabot, in 1498, permission was given him to transport English subjects to the “londe and Isles of late founde” by him; but no settlement was then effected. And from that tune, during a period of eighty years, none had been seriously attempted, until the

Por volta de 1574, os representantes da empresa inglesa, conferiram a patente ao comandante, Christopher Carleill, sobre a descoberta e tentativa de fundar assentamento nas partes do norte americano. Apresentaram os termos aos navegadores e futuros colonos:

Os comitês estão convencidos de que o país é muito frutífero; habitado por selvagens de disposição branda e tratável [...] Eles propõem que cem homens sejam levados para permanecer por um ano, que com súplica amigável do povo, possam ter melhor conhecimento do país e reunir todas as mercadorias que se espera [...] Na patente a ser concedida pela rainha, será dada liberdade para transportar todos os que se contentarem em ir, serão obrigados a permanecer por pelo menos dez anos [...] ⁶⁹ (AMERICA AND WEST INDIES, 1574, p. 1).

Somente na época do corsário Sir Humphrey Gilbert, que o projeto de assentamento no Novo Mundo foi desempenhado. Porém, Gilbert enfrentou muitos percalços, atribuídos à sua tripulação, pois concedera “certas atribuições a várias pessoas de capacidade mediana”⁷⁰. Também, a embarcação, *Swallow*, era conhecida por ser um navio de guerra tomado dos franceses, composta por uma tripulação mista de piratas (PAYNE, 1880, p. 180). Depois de registrada a concessão das cartas patente para Sir Gilbert e seus cessionários, zarparam em onze embarcações tripuladas por quinhentos soldados e marinheiros de diversos ofícios, construtores navais, pedreiros, carpinteiros, ferreiros, mineradores, refinadores e músicos, cuja empresa destinava-se a tomar posse das terras e registrar todas as ações exploratórias pelo período de um ano. Segundo as instruções pretendiam:

[...] descobrir terras pagãs, não reivindicadas por nenhum príncipe ou povo cristão [...] para lá habitar, construir e fortalecer [...] o estatuto contra fugitivos ou qualquer outra lei. Com o poder de levar tantos de nossos súditos que voluntariamente o acompanhem, de modo que nenhum seja especialmente restringido por nós, nossos herdeiros e sucessores. Para manter e aproveitar o solo a ser descoberto, e todas as cidades, vilas, castelos, e aldeias com royalties e jurisdições e poder para dispor dos mesmos de acordo com as leis da Inglaterra, pagando a quinta parte de ouro e prata, a ser mantida para sempre ⁷¹ (AMERICA AND WEST INDIES, 1578, p. 2-7).

enterprise of Sir Humphrey Gilbert, the complete failure of which had been ascertained only within a few months. [Tradução nossa].

⁶⁹ No original: [...] The committees are well persuaded that the country is very fruitful; inhabited with savage people of a mild and tractable disposition [...] They propose that one hundred men be conveyed thither, to remain one year, who with friendly entreaty of the people, may enter into the better knowledge of the country, and gather what commodities may be hereafter expected from it. [...] In the patent to be granted by the queen, liberty will be given to transport all contented to go, who will be bound to stay there ten years at least [...].

[Tradução nossa].

⁷⁰ No original: [...] granted certain assignments out of his commission to sundry persons of mean ability [...]. [Tradução nossa].

⁷¹ No original: [...] To discover remote heathen and barbarous lands not possessed by any christian prince or people [...] to inhabit there and build and fortify [...] the statute against fugitives or any other law to the contrary notwithstanding. With power to take to inhabit there so many of our subjects as shall willingly accompany him with shipping and furniture so that none be specially restrained by us our heirs and successors. To hold and enjoy

Sob a tutela de Elizabeth I e patrocínio do seu meio-irmão, o corsário Raleigh, a empresa de Sir Gilbert para explorar e tomar posse das terras remotas na América falhou na intenção de assentar o povo inglês (SAINSBURY, 1860). O escriba da empresa contou que a tripulação que retornou a Inglaterra, não fora recompensada: “todos os homens entediados por uma viagem inútil, na qual foi um longo desperdício de tempo, muita estafa e trabalho, alimento escasso e contínuo risco de vida que não foram recompensados”⁷² (PAYNE, 1880, p. 207). Porém, embora este investimento colonial seja considerado um fracasso pela opinião de muitos pesquisadores do período elisabetano, a empresa encorajou muitos empreendimentos futuros.

Segundo a linguista, Bianca Batista, a publicitação dos feitos ibéricos foi fundamental para o seu sucesso. Logo, os ingleses poderiam adotar as mesmas táticas para quebrantar o monopólio ibérico e exaltar suas empresas corsárias, fosse pela marinharia ou por textos, pois defendia a atividade corso-pirata e sua “extensão ao âmbito textual ao traduzirem relatos, documentos e cartas de pilotos e jesuítas espanhóis e portugueses capturados”. Pensando além do controle social, Hakluyt, alegava que o financiamento dos soberanos ibéricos determinou os rumos da expansão luso-espanhola. O investimento em livros, nas ciências náuticas e no aprimoramento dos pilotos, teóricos da arte da navegação, viabilizaria melhores condições para os exploradores ingleses expandirem os seus conhecimentos e alinharem-se com as técnicas ibéricas de colonização para benefício da Inglaterra (BATISTA, 2014, p. 12).

Acredito que há um tempo para todos os homens, e vejo que o tempo dos portugueses está ultrapassado, e que os espanhóis e seus segredos há muito ocultos agora estão amplamente revelados [...] o tempo que se aproxima agora é o da Inglaterra, podemos compartilhar com os espanhóis e os portugueses as partes da América e outras regiões ainda não descobertas⁷³ (HAKLUYT, 1850, p. 8).

Retomemos as prematuras justificativas apresentadas por Richard Hakluyt que faziam parte dos debates cotidianos na metrópole sobre o destino que deveria ser dado aos

the soil so to be discovered, and all cities, towns, castles, and villages with the royalties and jurisdictions and power to dispose of same according to the laws of England paying the fifth part of gold and silver, to be holden for ever [...]. [Tradução nossa].

⁷² No original: [...] All the men tired with the tediousness of so unprofitable a voyage to their seeming, in which their long expense of time, much toil and labour, hard diet, and continual hazard of life was unrecompensed [...]. [Tradução nossa].

⁷³ No original: When i consider that there is a time for all men, and see the portingales time to be out of date, & that the nakednesse of the spaniards, and their long hidden secretes are nowe at lenght espied... I conceive great hope, that the time approacheth and nowe is, that we of England may share both the spaniarde and the portingale in part of A merica, and other regions as yet undiscovered. [Tradução nossa].

marginalizados ingleses: enviá-los às colônias do Novo Mundo para esvaziar as prisões e prover na nova terra em nome da cristandade e de Sua Majestade⁷⁴ (HAKLUYT, 1850, p. 8-9). Segundo a visão de Hakluyt, o Novo Mundo serviria também como um lugar de exílio, esvaziando das ruas da Inglaterra as turbas de ociosos e bandoleiros:

[...] todas as nossas prisões são cheias de homens capazes de servir ao seu país, que por pequenas vestes são diariamente enforcados em grande número [...] gostaríamos de promover cada homem ao seu poder a dedução de algumas colônias de nosso supérfluo povo naquelas partes temperadas e férteis da América, que estando dentro de seis semanas de distância da Inglaterra, ainda não estão possuídas por nenhum cristão [...]⁷⁵ (HAKLUYT, 1850, p. 8-9).

Todavia, Hakluyt desconhecia o percurso da viagem até a América e acreditava que a Irlanda era o ponto mais próximo e seguro da Europa para chegar até o Novo Mundo, afirmando que a “viagem é calma e breve”⁷⁶ (HAKLUYT, 1877, p. 76). Em 1583, o comandante, Edward Hayes, escreveu que deveriam “plantar o povo cristão e a religião naquelas nações remotas e bárbaras da América”⁷⁷ (PAYNE, 1880, p. 179). A partir deste momento, a narrativa de Hayes passou a compor “a primeira página da história da colonização inglesa” (PAYNE, 1880, p. 174).

O general corsário Gilbert, convocou toda a população nativa para reivindicar a posse do território e declarar que todos estariam sob o jugo da Inglaterra, realizando uma cerimônia e anunciando os seus futuros herdeiros e agregados, de acordo com os benefícios que receberia sobre os seus feitos, descritos na carta-patente:

[...] Todos os aventureiros nesta primeira viagem com Sir Humphrey, seus herdeiros e sucessores para sempre, para serem livres, em pessoa e bens, de todas as torturas, leis marciais, prisões e apegos de qualquer natureza. Sir Humphrey, sua esposa e todos os seus parentes consanguíneos, sejam para sempre livres nos referidos

⁷⁴ No original: [...] al our prisons are pestered and filled with able men to serve their countrie, which for small roberies are dayly hanged up in great numbers, even twentie at a clappe, out of one iayle [...] wee woulde hasten and further every man to his power the deducting of some colonies of our superfluous people into those temperate and fertile partes of America, which, being within sixe weekes sayling of England, are yet unpossessed by any christians [...]. [Tradução do autor].

⁷⁵ No original: [...] al our prisons are pestered and filled with able men to serve their countrie, which for small roberies are dayly hanged up in great numbers [...] wee woulde hasten and further every man to his power the deducting of some colonies of our superfluous people into those temperate and fertile partes of America, which, being within sixe weekes sayling of England, are yet unpossessed by any chistians [...]. [Tradução nossa].

⁷⁶ No original: That the passage in this voyadge is easie and shorte, that it cutteth not nere the trade of any other mightie princes, nor nere their contries, that it is to be performed at all tymes of the yere, and nedeth but one kinde of winde, that Ireland beinge frill of goodd havens on the southe and west sides, is the nerest parte of Europe to yt, which by this trade shall be in more securitie, and the sooner drawn to more civilitie. [Tradução nossa].

⁷⁷ No original: [...] disposition honourable unto this action of planting christian people and religion in those remote and barbarous nations of America [...]. [Tradução do autor].

territórios e desfrutem de todos os privilégios, sem quaisquer multas [...] ⁷⁸
(AMERICA AND WEST INDIES, 1582, p. 9-17).

Também, durante o cerimonial, anunciou as três leis que vigorariam: a religião de acordo com a igreja da Inglaterra, as tentativas de violação das possessões inglesas seriam consideradas alta traição e punidas de acordo com a legislação e as palavras desabonadoras em referência a rainha seriam punidas com os bens confiscados e a perda das orelhas:

[...] (de acordo com o costume da Inglaterra) [Gilbert segurou] um galho e uma turfa do solo [...] Declarando a todos os homens que, daquele momento em diante, deveriam tomar a terra como um território pertencente à rainha da Inglaterra, ficando ele [Gilbert] autorizado a possuí-la e desfrutá-la. Ordenando leis para o seu governo, de acordo com as leis da Inglaterra [...] ⁷⁹ (PAYNE, 1880, p. 190-191).

Promulgada a simbologia dos ritos e informadas às leis, iniciaram o governo. Ergueram as defesas e os brasões da Inglaterra. Nomeado governador pelas cartas patentes, Humphrey Gilbert concedeu o aluguel das suas novas terras, sujeitando os beneficiários e herdeiros a obrigatoriedade eterna para manter o compromisso e a posse. Todos os presentes agora estavam registrados como cidadãos sob o governo inglês: aliados, estrangeiros e indígenas:

Todos os países a serem possuídos e habitados como mencionado acima serão de nossa lealdade, nossos herdeiros e sucessores, e todos cujos nomes serão inscritos em alguns de nossos Tribunais de Registro [...] os referidos países, dentro de nossa lealdade desfrutará de todos os privilégios de cidadãos livres e pessoas nativas da Inglaterra [...] qualquer lei ou costume. Com poder para punir, perdoar e governar todos os que se aventuram nas viagens ou habitarem os referidos países, [...] ou habitarem dentro de seis anos seguintes, de acordo com as leis estabelecidas por Sir Gylberte para o melhor governo do referido povo, para que estejam de acordo com as leis da Inglaterra. [...] (AMERICA AND WEST INDIES, 1578, p. 2-7).

Desde a partida da Inglaterra, os secretários reais informaram que caso Sir Gilbert, ou qualquer outro sob sua licença, roubassem ou saqueassem por mar ou terra os súditos de

⁷⁸ No original: All adventurers in this first voyage with Sir Humphrey, their heirs and successors for ever, to be free, in person and goods, of all tortures, martial laws, arrests, and attachments whatsoever. Sir Humphrey, his wife, and all their kindred in blood, to be for ever free in said territories, and to enjoy all privileges, without any fines whatsoever, in as large manner as any of said society. [Tradução nossa].

⁷⁹ No original: [...] (after the custom of England) a rod and a turf of the same soil, entering possession also for him, his heirs and assigns for ever: And signified unto all men, that from that time forward, they should take the same land as a territory appertaining to the queen of England, and himself authorised under her majesty to possess and enjoy it. And to ordain laws for the government thereof, agreeable (so near as conveniently might be) unto the laws of England [...] the first for religion, which in public exercise should be according to the church of England. The second for maintenance of her majesty's right and possession of those territories, against which if anything were attempted prejudicial, the party or parties offending should be adjudged and executed as in case of high treason, according to the laws of England. [Tradução nossa].

qualquer príncipe aliado, não fariam a restituição. Mas, caso os habitantes dos países a serem descobertos quebrassem a confiança e proteção da Inglaterra, o corsário estaria autorizado para persegui-los com hostilidade. Dentre os artigos do contrato entre Sir Humphrey Gilbert e a *Merchant Adventurers* de Southampton, constava uma advertência que tornava nulo o contrato de todos os colonos que “[...] fizerem algo tendente à destruição de Sir Humphrey, cometerem pirataria ou hostilidade [...]”⁸⁰ (AMERICA AND WEST INDIES, 1582, p. 9-17).

A monarquia inglesa tratava como renegados e traiçoeiros todos aqueles que se colocavam fora das regras sociais, como por exemplo: caçadores de navios pesqueiros, agressões aos colonos americanos e o desvio de carga das colônias. Porém, as contendas e traições entre os colonos e as empresas marítimas eram constantes. Edward Hayes relatou como o navio *Swallow*, componente da frota de Sir Gilbert, pilhou uma embarcação pesqueira, chegando a torturar a tripulação. A explicação mais plausível foi conjecturar que os ofensores eram compostos por piratas. Também, os marinheiros das frotas de abastecimento eram vistos com desconfiança, pois eram acusados de estarem interessados apenas em seu ganho particular, desviando e renegociando as provisões que haviam sido enviadas para a colônia (KUPPERMAN, 1977, p. 282).

Logo, combater a pirataria nas Américas revelou-se um dos maiores empecilhos da Coroa britânica, pois o Ato de Pirataria de 1536 previa que as audiências teriam validade apenas em solo inglês, ordenando que a lei reunisse as provas do crime, fosse responsável pelo transporte do suspeito e das testemunhas para a Inglaterra. Muitos piratas acabaram absolvidos dos seus crimes pelos júris nas colônias. Os governantes das colônias resistiam em impor a pena capital aceitando suborno ou “contribuições”. A pirataria inglesa nas Américas pretendeu sabotar o comércio das colônias ibéricas e construir uma fortaleza. A colusão entre os corsários e as colônias supria a carência de mercadorias, como bens de luxo, especiarias a preço de barganha que de outra maneira não poderiam ser obtidas legalmente. Este comércio contribuiu para equilibrar os negócios ingleses e provisionar as embarcações corsárias, neste caso “os subornos, presentes e pagamento pela proteção de piratas complementavam as escassas rendas dos funcionários coloniais” (THOMPSON, J., 1994, p. 50).

Este tipo de falta de legislação e proteção política está exemplificado no caso do piloto lusitano, Simão Fernandes, registrado na marinha inglesa em 1574. Servindo ao corsário Henry Knollys, primo da rainha e comandado pelo pirata John Challice, realizaram

⁸⁰ No original: [...] but if said persons do anything tending to the destruction of Sir Humphrey, or commit piracy or hostility, whereby said letters patents may be made void, these present additions in such case to become void [...]. [Tradução nossa].

ataques aos navios ibéricos no Atlântico. Embora Elizabeth I não tenha dado o seu aval para essas atividades, Fernandes foi julgado em Londres pelo crime de pirataria. Presumivelmente, devido à sua influência, o piloto foi absolvido em 1577 (FULLAM, 2017, p. 26).

Em 1584, antes do retorno da viagem exploratória dos piratas Philip Amadas e Arthur Barlow, Sir Walter Raleigh apelou a Richard Hakluyt para avançar em suas ideias de colonização do Novo Mundo. Logo, Hakluyt começou a trabalhar em um Tratado conhecido por *Discourse Concerning Western Planting* (1584), uma peça promocional de vinte capítulos procurando convencer Elizabeth I a investir no empreendimento de Raleigh: a fundação de uma colônia na América e difundir o evangelho (FULLAM, 2017, p. 12). Somente assim, a Inglaterra atingiria o bem-estar social e econômico, degredando os criminosos e indivíduos ociosos, além de expandir o cristianismo reformado para os povos algonquinos:

[...] é necessário para a salvação daquelas pobres pessoas que permaneceram por tanto tempo nas trevas e na sombra da morte, que pregadores sejam enviados. Mas por quem esses pregadores devem ser sentenciados? Por eles, sem dúvida, que tomaram sobre si a proteção e defesa da fé cristã. Agora, os Reis e Rainhas, da Inglaterra têm o nome de defensores da fé⁸¹ (HAKLUYT, 1877, p. 80).

Algumas de suas justificativas consideravam tomar as partes despovoadas da Flórida, sem reivindicação de posse cristã. Aponta a vontade dos “selvagens” em adotar a cristianização, embora manifestassem idolatria pela divindade *Cudruaigny*:

[...] eles dizem que muitas vezes fala com eles e lhes diz como o tempo deve seguir se bom ou ruim, etc., e ainda assim, são muito fáceis de serem persuadidos e imitam tudo o que veem os cristãos fazerem com igual devoção, muito desejosos de se tomarem cristãos, e serem batizados [...] ⁸² (HAKLUYT, 1877, p. 80).

Além da subjugação e redenção das almas das nações silvícolas, Hakluyt também menciona a não dependência das monarquias rivais, caso tomassem controle das rotas mercantes para o benefício do povo inglês com o acesso de produtos sem a pesada taxaço dos tributos ibéricos: “[...] esta viagem ocidental nos renderá todas as mercadorias da Europa, África e Ásia, até onde costumávamos viajar, e suprirá as necessidades de todos os nossos comércios decadentes” (HAKLUYT, 1877, p. 19).

⁸¹ No original: [...] Then it is necessary for the salvation of those poore people which have sitten so longe in darkenes and in the shadowe of deathe, that preachers should be sent unto them. But by whome shoulde these preachers be sente? By them no doubt which have taken upon them the protection and defence of the christian faith. Nowe the kinges and queenes of England have the name of defendours of the faith. [Tradução nossa].

⁸² No original: [...] they say that often he speaketh with them, and telleth them what weather shall followe, whether goodd or badd, &c., and yet notwith standinge they are very easie to be perswaded, and doe all that they sawe the christians doe in their deyne service, with like imitation and devotion, and were very desirous to become christians, and woulde faine have been' baptized [...]. [Tradução nossa].

O entusiasmo sobre os objetivos comerciais das viagens revelou a intenção da rainha em financiar empresários para consolidar o seu poder político e religioso na Inglaterra. Esta ação acabou legitimando a pirataria na América com a ausência das contendas territoriais na Europa (AUGERON; HRODĚJ, 2016). Estabeleceriam assim um itinerário comercial direto com os indígenas, trocando e vendendo artigos manufaturados sem intermediários, teriam liberdade para explorar o solo do Novo Mundo e pilhar os tesouros carregados nos navios ibéricos (HUE, 2020, p. 237).

A carta patente concedida ao corsário Sir Raleigh, não designava a localização específica de alguma área litorânea, porém outorgava o privilégio de algumas léguas adjacentes ao local selecionado para a construção da futura colônia inglesa. Os piratas desembarcaram e tomaram posse em nome da rainha, dando o nome de Virgínia, onde Raleigh realizou várias tentativas de estabelecer uma colônia. No documento em posse de seu titular não havia declaração sobre a extensão do território recém-reivindicado (HAKLUYT, 1877, p. 267).

Dentre o período de 1580 e 1590, os ingleses ultrapassaram os franceses na predação marítima nas águas do Novo Mundo. As incursões do corsário, Sir Drake, tornaram-no prestigiado na corte elisabetana devido à soma dos tesouros conquistados, sendo recompensado com o título de cavaleiro. Os comentários de seu patrono e parente distante, Sir Walter Raleigh, era de que Drake era um corsário devido à escala do butim despojado, pois um pirata apenas se arriscava por mesquinhasias (TAYLOR, 2001).

No final do século XVI, os corsários começaram a fazer algumas inferências comportamentais entre os indígenas algonquinos e aos descendentes dos anglo-normandos considerados rebeldes contra as ordens monárquicas. Os estatutos medievais impediam que os colonos do território irlandês, vivessem ou fossem criados ao estilo gaélico. Estas leis direcionavam-se aos chamados ingleses “corrompidos”, indivíduos que se integravam à sociedade autóctone e ameaçavam as colônias negando-lhes alistamento militar. Atribuí-los ao barbarismo ou inumanidade tornou-se pretexto para reprimir a população irlandesa nativa. Assim, os panfletos colonialistas passaram a representar as populações nativas como incivilizados, em termos religiosos ou socioculturais, reduzindo-os a uma condição canibal e incestuosa (DOAN, 1997, p. 86).

Por volta de 1585, Sir Walter Raleigh supervisionou as repressões, cercos e massacres aos insurgentes das colônias irlandesas. O projeto consistia em instaurar uma Nova Inglaterra na Irlanda e nos arredores da Carolina do Norte, que os ingleses denominaram Virgínia, para analisar além das distinções da fauna e da flora, remodelando o controle sobre a

“imperfeita população selvagem” para empregá-los produtivamente ao interesse inglês. Essa retórica permaneceu por causa das produções literárias e relatos descrevendo otimisticamente a probabilidade de investimentos lucrativos no fértil solo da região americana. Contrastando com essa imagem, os filósofos, escritores e médicos, descreviam os “bárbaros” da Irlanda como maculadores do cenário rural que prejudicavam o comércio. Após a escala da violência entre os algonquinos e ingleses e as devastações dos assentamentos na Virgínia, o discurso predominante foi exatamente o propagado na Irlanda, sobre amansar a força os selvagens e colonos. Antes de Elizabeth I apoiar e relegar a responsabilidade para seus corsários, os governantes anteriores não mostraram interesse em fundar colônias no ultramar (PLUYMERS, 2011, p. 2).

Portanto, coube ao promotor colonial, Richard Hakluyt, na década de 1570, alentar os ingleses de que a Virgínia assemelhava-se com a Inglaterra realçando os lucros que os aguardariam nas futuras colônias. Assim, Hakluyt discursou no intuito de convencer navegadores a empreenderem uma missão incerta, mas recompensadora, apelando emocionalmente para os feitos da rainha Isabel:

[...] o povo de América clama a nós, seus vizinhos, para vir e ajudá-los e trazer-lhes as boas novas do evangelho. Ao príncipe e ao povo que será a ocasião desta obra digna e partilhará seu cofre para a continuação deste empreendimento piedoso, deus abrirá os tesouros insondáveis de suas riquezas e os encherá com abundância de suas bênçãos; como fez com a boa rainha Isabel, que estando em extrema necessidade, colocou suas jóias para obter dinheiro para fornecer a Colombo para a primeira descoberta das Índias Ocidentais (HAKLUYT, 1877, p. 83).

Os panfletos ingleses que promoviam os assentamentos no Novo Mundo realçavam as comparações imagéticas entre os irlandeses e os ameríndios para a sociedade elisabetana: exaltavam o clima, a riqueza e fertilidade da terra, seus rios e mares, uma "terra prometida" que os aguardava da costa irlandesa ao Atlântico (DOAN, 1997, p. 80). Gradativamente, a propaganda inglesa descrevia os “selvagens” como semelhantes, relacionando-os a ancianidade romana. O pirata Arthur Barlow observou o rito da guerra dos autóctones de Roanoke que: “[...] quando vão às guerras levam consigo o seu ídolo, a quem pedem conselhos, assim como os romanos costumavam fazer com o oráculo de Apolo [...]” (PAYNE, 1880, p. 219).

3.2. SALVANDO AS POBRES ALMAS AMERÍNDIAS

Apesar da experiência marítima, o capitão Martin Frobisher foi rejeitado, durante quinze anos, por financiadores e mercadores, recorrendo ao Tribunal para ser agraciado pelo patrocínio de Ambrose Dudley, Conde de Warwick, que dispôs um razoável erário para iniciar a sua expedição corsária. Em 1576, Frobisher, partiu para o noroeste americano, na busca de uma passagem entre o Novo Mundo e o Cathay. Nesta primeira viagem exploratória, um dos tripulantes mostrou-lhe um fragmento “[...] pedra negra que ele trouxe e foi declarado pelos ourives de Londres ser ricamente impregnado de ouro. Isso só serviu para inspirar esperanças que a experiência subsequente provou ser ilusória”⁸³ (HAKLUYT, 1877, p. 279).

Esta farsa provou ser a ruína das viagens subseqüentes de Frobisher que recebeu ordens para abandonar suas explorações de descoberta para qualquer outra passagem para o Cathay e carregar suas embarcações com o minério que posteriormente provou ser pirita, fazendo com que seus empreendimentos caíram em descrédito (PAYNE, 1880, p. 63). A fortuna da primeira empresa até *Meta Incognita*, contava com uma frota de três embarcações, com uma tripulação de marinheiros, exploradores, soldados, artilheiros, construtores navais e carpinteiros, provisões, munições e armaduras. Com ordens para que obter a confiança dos indígenas e coletar o minério:

[...] Nomear noventa marinheiros qualificados para os quatro primeiros navios, e 130 exploradores, cinquenta soldados para o serviço de todos os outros navios sob seu comando. O *Gabriel*, *Michael* e *Judith*, com quarenta marinheiros, artilheiros, construtores navais, carpinteiros, trinta soldados, trinta exploradores, com provisões para dezoito meses, munição e armadura [...] serão deixados em *Meta Incognita*, sob o governo do tenente-general, Edward Fenton [...] ⁸⁴ (EAST INDIES, 1578, p. 35-37).

Em Londres, especulações e promessas lucrativas foram oferecidas caso alguma jazida do “mineral dourado” fosse encontrada. A cobiça dos investidores que buscavam secretamente favorecimentos em arrendamentos nas terras do Novo Mundo levou o poeta Sir Philip Sidney a querer oferecer secretamente sociedade com Sir Francis Drake, disponibilizando armamento naval e terrestre para realizar um ataque contra os assentamentos

⁸³ No original: [...] A piece of black stone which he brought home with him was pronounced by the London goldsmiths to be richly impregnated with gold. This only served to inspire hopes which subsequent experience proved delusive. [Tradução nossa].

⁸⁴ No original: [...] To appoint 90 able mariners for the four first ships, and 130 pioneers and 50 soldiers for the service of all the other vessels under his charge. The *Gabriel*, *Michael*, and *Judith*, with 40 able mariners, gunners, shipwrights, and carpenters, 30 soldiers, and 30 pioneers, with victuals for 18 months, and munition and armour for their defence, to be left in *Meta Incognita*, under the government of Edward Fenton, lieutenant-general [...]. [Tradução nossa].

espanhóis na América. Porém, foi proibido de estabelecer contato por desígnio real. Então, Richard Hakluyt endereçou a Sir Sidney documentos que descreviam o objetivo de induzir os compatriotas ingleses a estabelecer assentamentos na América. Em 1584, um projeto de lei foi apresentado ao parlamento confirmando a concessão das cartas-patente para Sir Walter Raleigh para explorar terras pagãs remotas (HAKLUYT, 1850).

A superioridade naval inglesa, em grande parte, por colaboração dos corsários elisabetanos em conluio com a Coroa engajou-se em todos os tipos de atividades contra a Espanha no Novo Mundo. Além de saquear as frotas e assentamentos ibéricos, se envolveram numa ação de “terrorismo patrocinado pelo estado” (THOMPSON, J., 1994, p. 23). Por volta de 1577, Sir Francis Drake ficou conhecido por desbravar o território californiano, para nomeá-lo, Nova Albion, uma base de operações para interceptação de mercadorias americanas enviadas para Espanha e Portugal:

[...] Entrou no Pacífico pelo Estreito de Magalhães e, seguindo a costa ao norte, saqueou os navios espanhóis nos portos ao longo da costa. Temendo voltar com grande tesouro, dirigiu-se para norte na esperança de encontrar uma passagem para o Atlântico correspondente àquela de sua origem. Entrando em um porto [...] tomou posse da costa em nome da rainha e a batizou de Nova Albion⁸⁵ (HAKLUYT, 1877, p. 309).

Durante as duas primeiras semanas, os ameríndios compareceram ao seu acampamento “para trocar presentes, apresentar danças, canções, "auto-sacrifícios" e rituais de cura, além de “coroá-lo”. No final do dia, retornavam para suas aldeias, enquanto a tripulação do corsário permanecia acampada defensivamente. Na medida em que as reuniões cordiais aumentavam entre os piratas e os habitantes locais, os estrangeiros começaram a frequentar as aldeias. Os piratas realizavam rituais simbólicos de posse para a população nativa sempre que reivindicavam terras em nome do deus cristão, da Inglaterra e da rainha, com o intuito de legitimar o direito de governar Nova Albion. As cerimônias encenadas foram influenciadas pela fé cristã dominante praticada a bordo dos navios. Cada tripulação era composta por pelo menos um capelão protestante nas embarcações inglesas, que não apenas interferia no cotidiano dos navios, mas também criticavam as relações estabelecidas os gentios (LIGHTFOOT; SIMMONS, 1998, p. 143).

⁸⁵ No original: In 1577, Sir Francis Drake sailed on his voyage round the world. He entered the Pacific through the straits of Magellan, and, following the coast to the north, pillaged the Spanish ships moored in the harbors along the shore. Fearing to return the way he came, with his large treasure, he still went north, in hopes of finding a passage through to the Atlantic corresponding to that by which he came, in which he was disappointed. [...] he there took possession of the coast in the name of her majesty, and called it "New Albion". [Tradução nossa].

Assim, os corsários relataram a situação das possessões ibéricas e o que poderia ser tomado para a glória da rainha nas Índias Ocidentais, além das pequenas cidades de St. Augustin e St. Helena, na Flórida. O argumento utilizado para a tomada definitiva das terras era que poderiam negociar com o Novo Mundo, pois o mar e o comércio eram direitos, tanto pela lei da natureza quanto pela das nações, e que as viagens de Sir Hawkins e Sir Drake não eram empreendimentos privados, mas públicos:

[...] As cidades espanholas dentro do perímetro do Estreito de Magalhães, encontradas por Thomas Cavendish, em suas viagens, estão "totalmente arruinadas e despovoadas". As ilhas espanholas, San Juan de Puerto Rico, Hispaniola, Cuba e Jamaica; as outras pequenas ilhas adjacentes, desoladas ou habitadas apenas por selvagens. Toda a área da parte leste da América, de 32 a 72 graus N. L., nunca teve assentamento espanhol. Pertencem à Coroa da Inglaterra por direito de descoberta e posse real, tomadas em nome da rainha pelo deputado, Sir Walter Raleigh [...] Descoberta e posse da Nova Albion, por Sir Francis Drake [...] ⁸⁶ (AMERICA AND WEST INDIES, 1613, p. 16).

O desejo do primeiro empreendimento colonial inglês no Novo Mundo começou a ser concretizado por volta de 1584. A frota corsária de Sir Walter Raleigh, cortesão protegido da rainha e o principal acionista da empresa, Amadas e Barlow alcançaram o norte da América e circundaram as ilhas de Ocracoke e Roanoke. Durante algumas semanas exploraram o território e escambiaram pacificamente com alguns grupos autóctones, para então regressarem a Inglaterra. A rainha virgem animou-se com a previsão de um assentamento inglês, batizando o território de Virgínia. Somente no ano seguinte, 1585, o almirante/corsário Sir Richard Grenville, o explorador Ralph Lane e o matemático Thomas Hariot, partiram em direção a Roanoke, com uma tripulação composta por de cento e oitenta tripulantes para fundar o assentamento. Em 1584, a empresa apenas sondou o território para estabelecer contato com a tribo algonquina *Roanoac* (FULLAM, 2017).

O futuro governante de Roanoke, Ralph Lane, em 1585, relatou sobre o vasto território, fortificações naturais e o clima, além das mercadorias descobertas no reino da Virgínia, cujo nenhum outro reino cristão seria mais abundante. Conforme suas palavras, Sir Grenville "comprometeu-se com a companhia em permanecer, decidido a perder sua vida "do que adiar a posse" de um reino tão nobre em nome da Rainha, da Inglaterra e do nobre

⁸⁶ No original: [...] The Spanish towns within the straits of Magellan, found by [Thos.] Candish [Cavendish], in both his voyages, "utterly ruined and dispeopled." The islands possessed by the spaniards are St. Juan de Puerto Rico, Hispaniola, Cuba, and Jamaica; the great multitude of those other small islands adjoining, either desolate or inhabited only by a few savages. All countries on the east part of America, from 32 to 72 degrees N.L., have not, nor never had, spanish colony planted. They belong to the crown of England by right of discovery and actual possession, taken on behalf of the queen by the deputies of Sir Walter Raleigh [...] Discovery and possession of New Albion by Sir Fras. Drake [...]. [Tradução nossa].

patrono, Sir Walter Raleigh [...]”. Além de relatar a respeito das singularidades da Virgínia, mencionou sobre as infinitas riquezas das Ilhas Saint John e Hispaniola: “[...] A força da Espanha cresce completamente das minas de seu tesouro”⁸⁷ (AMERICA AND WEST INDIES, 1585, p. 2-3).

As contendas com os indígenas começaram a ser relatadas corriqueiramente quando os *aquascogoc* presenciaram os recém-chegados queimando uma plantação de milho. As notícias deste ato contribuíram para as tribos da região suspeitarem que os estrangeiros pretendessem levantar acampamento na região. Após a falta de milho, os piratas resolveram estabelecer uma aliança com a tribo *Wingina*, prejudicando as relações anglo-silvícolas (FULLAM, 2017, p. 15). Por volta de 1588, Raleigh enviou Thomas Hariot para *Roanoke* com o intuito de coletar informações sobre a cultura e a sociedade algonquina e incorporar os nativos ao império cristão do Novo Mundo que esperava plantar na Virgínia (FUCHS, 2000). No entanto, mal havia o suficiente para a subsistência dos exploradores, visto que os algonquinos não foram facilmente subjugados e as relações com as tribos dificultavam o esporádico comércio por víveres e pela falta de mão de obra para erguer uma colônia. Os intrusos rumaram para a ilha e fundaram uma “colônia” corso-pirata que se desfez por volta de 1590, originando o folclore elisabetano da “colônia perdida” ou “canibalizada” na terra da Virgínia (KLINGELHOFER, 2017, p. 283). Segundo os registros de John Breton, Sir Walter Raleigh, contratou o experiente marinheiro de suas empresas ultramarinas Samuel Mace e que havia estado na Virgínia em duas ocasiões, para resgatar os colonos perdidos em 1602. Encontrar a colônia de Roanoke significaria para o corsário Raleigh, a reivindicação do monopólio comercial com a América do Norte, devido à concessão de sua carta patente em 1584. Portanto, a existência da colônia perdida provaria um acordo contínuo com a Coroa. Os relatórios de Raleigh poderiam ser utilizados fundamentalmente para promover futuras expedições (QUINN, 1970, p. 276-277).

As tribos *Miwok*, que habitavam o norte da Califórnia, interpretaram a chegada da tripulação de Drake como espectros, "mortos que retornaram", "visitantes incomuns" e "sobrenaturais". Nesta interpretação, as cerimônias indígenas procuravam se comunicar com os estrangeiros para obter respostas. Drake e sua tripulação, respondiam de acordo com as crenças cristãs do período, supondo que os “selvagens” estavam influenciados pelo "poder de Satã". As práticas cerimoniais de Nova Albion marcaram o embate ideológico e percepções de mundo. As mulheres cometiam seus rituais descritos como “sangrentos”, enquanto os

⁸⁷ No original: [...] The strength of Spain doth altogether grow from the mines of her treasure. [Tradução nossa].

ingleses oravam para o céu, cantando e recitando salmos bíblicos (LIGHTFOOT; SIMMONS, 1998, p. 150). No Estreito da Carolina, as expedições corsárias de Gilbert, Grenville, Raleigh, dentre outras, foram assimiladas por algumas tribos indígenas que entendiam não podiam destruí-los, pois já estavam mortos. Essa crença assemelha-se ao folclore da aldeia *Secotan*, cujos piratas equivaliam à besta canibal com características humana conhecida como *Windigo* (MILLER, 2011).

O filósofo, Michel de Montaigne, em seu ensaio sobre os canibais, interpretava os indígenas como seus iguais contemporâneos, refletindo que os menos civilizados eram os europeus e não os nativos americanos. Montaigne obteve relatos sobre os ameríndios por intermédio de seu criado que trabalhou como marinheiro, onde teve contato com alguns povos indígenas. Também, o explorador inglês, Ralph Lane, escreveu para Sir Philip Sydney sobre o comportamento do destacamento em que estava, e segundo sua reclamação, em meio aos negócios com os “bárbaros” ameríndios, ainda tinha que tratar com “homens selvagens de sua própria nação”⁸⁸ (AMERICA AND WEST INDIES, 1585, p. 2-3). Outro exemplo, encontramos na obra *As incríveis aventuras e estranhos infortúnios* de Anthony Knivet (1625), cujo pirata afirmava que preferia ser canibalizado pelos indígenas a voltar ser escravizado pelos selvagens portugueses. Relembrando o contato que teve com muitas etnias indígenas, Knivet retrata os lusitanos como “bestas feras, os selvagens, em contraposição a algumas tribos indígenas, gentis, educadas” (HUE, 2007, p. 23). Estas descrições elogiosas ao indígena eram universais, até mesmo nos relatos essencialmente hostis de exploradores como Ralph Lane, perpetuando entre todas as colônias ao longo das disputas territoriais do período Stuart (KUPPERMAN, 1977, p. 263).

Porém, havia uma similaridade entre as políticas inglesas dispensadas aos irlandeses e ameríndios, pois cinco dos oito artífices dos assentamentos irlandeses tinham conexões com empresas inglesas na América e na Ásia, representando os interesses da coalizão do reino, da nobreza e dos interesses mercantis que pavimentaram o início do império britânico. Embora restritos, os esforços ingleses do século XVI na tomada da costa americana dependiam das necessidades dos corsários elisabetanos (DUFF, 1992, p. 7-8). Parcialmente, a visão dos ingleses sobre os povos algonquinos e a semelhança da paisagem da Virgínia com a Irlanda nas memórias coloniais anglo-americanas foram enraizadas nas explorações de Walter Raleigh e Humphrey Gilbert, pois estes eram veteranos oriundos das tropas etnocidas que estabeleceram o sistema de plantação no território irlandês. Também,

⁸⁸ No original: [...] having the charge of savages as well as wild men of his own nation, whose unruliness prevents his leaving them. [Tradução nossa].

fizeram comparações etnológicas iniciais entre a cultura irlandesa e a nativa americana conforme as tradições cristãs (DOAN, 1997, p. 99).

Os ingleses adentraram na luta pela salvação das almas ameríndias como pretexto, devido às informações que coletavam sobre a abundância de metais preciosos, pois as águas edênicas do Novo Mundo estavam maculadas pelo catolicismo e as terras apossadas por agentes satânicos como chefes indígenas, curandeiros e etnias aliadas aos ibéricos. Praticar a religião significava combater a crença do outro e controlar os mares um trabalho missionário (FERNANDES, 2014, p. 180). Mesmo que esta missão fosse seduzir e presentear os “selvagens” com armaduras, pois de acordo com Hakluyt, “[...] como os espanhóis armam nossos rebeldes irlandeses, deveríamos incomodar mais o rei da Espanha nessas partes”⁸⁹ (HAKLUYT, 1877, p. 119).

Durante a segunda viagem exploratória de Frobisher, George Best, narra-nos o episódio sobre uma troca de prisioneiros. Os ingleses tinham em seu poder três indígenas. Já os indígenas tinham cinco ingleses vivendo entre eles e cabia a Frobisher a volta dos seus comandados que haviam fugido na viagem realizada no ano anterior. Segue o conteúdo da carta de Martin Frobisher aos cativos ingleses:

[...] Terei o maior prazer em buscar por todos os meios que possam imaginar para vossas libertações, seja com força ou com quaisquer mercadorias dentro de meus navios, que não vou poupar por vossas causas, ou quaisquer outras que eu possa fazer. Tenho a bordo, um homem, uma mulher e uma criança deles, com os quais estou contente para trocar, mas o homem que carreguei ano passado está morto na Inglaterra. Além disso, podem declarar a eles que caso não entregarem vocês, não deixarei um homem vivo nesta terra. E assim, se um de vocês puder vir falar comigo, eles terão o homem, a mulher ou a criança em troca. E assim, a deus, a quem eu confio e que vocês servem, apressadamente os deixo. Orem diariamente por vocês. Esta terça-feira de manhã, 7 de agosto, ano de 1577. Atenciosamente, com o máximo de meu poder. Martin Frobisher⁹⁰ (PA YNE, 1880, p. 89).

Este episódio resultou no massacre da tribo de *Nugumiut* na Ilha de Baffin. Frobisher apreendeu os três *Nugumiut*: Egnock, Nutioc e Calichoughe e voltou para a Inglaterra. Posteriormente, os assentamentos coloniais foram marginalizados pela metrópole,

⁸⁹ No original: [...] as the Spaniards arme our irishe rebels, wee shoulde trouble the kinge of Spaine more in those partes. [Tradução nossa].

⁹⁰ No original: [...] I commend me unto you. I will be glad to seek by all means you can devise for your deliverance, either with force or with any commodities within my ships, which I will not spare for your sakes, or anything else I can do for you. I have aboard, of theirs, a man, a woman, and a child, which I am contented to deliver for you, but the man which I carried away from hence the last year is dead in England. Moreover, you may declare unto them that if they deliver you not, I will not leave a man alive in their country. And thus, if one of you can come to speak with me, they shall have either the man, woman, or child in pawn for you. And thus unto god, whom I trust you do serve, in haste I leave you, and to Him we will daily pray for you. This tuesday morning, the 7th of august, anno 1577. Yours to the uttermost of my power. Martin Frobisher. [Tradução nossa].

engendrando os “bandidos sociais”, apesar destes não se organizarem nos moldes tradicionais das sociedades agrícolas, mas utopicamente: entre um mistifório de soberanos indígenas desejosos por acordos com os corsários. Entre estes proscritos, destacavam-se “os soldados, os desertores e ex-militares”, indivíduos oriundos de longínquas paragens, “sem amo nem terra”, que contribuíam para a instabilidade social e insubordinação política (HOBSBAWM, 1976, p. 28). Segundo as palavras de Arthur Barlow, os indígenas ofereciam oportunidades de enriquecimento e os corsários formariam uma milícia nas guerras, pois “[...] nos persuadiram a surpreender a cidade de Piemacum, prometendo-nos que nela se encontrará um grande armazém de mercadorias. Mas, quer sua persuasão seja até o fim, possam eles se vingar de seus inimigos [...]”⁹¹ (PAYNE, 1880, p. 219-220).

Os corsários ingleses fizeram as primeiras comparações etnológicas entre a cultura irlandesa e a nativa americana. As descrições elisabetanas sobre os irlandeses selvagens correspondem ao discurso sobre os indígenas, comparando suas tecnologias agrícolas, vestimentas e moradias, justificando a conquista militar e subjugação econômica, política e exploratória dos nativos. Descreveram os povos ameríndios como sujos, preguiçosos, desonestos e violentos que encontravam os mesmos paradoxos sobre os nativos irlandeses. Inicialmente descritos como industriais e inteligentes, a imagem negativa destes se revelou após as primeiras contendas. Palavras como “pérfido”, “astuto”, “bárbaro” e “imprevidente” foram usadas para descrever os nativos que, segundo a visão inglesa, habitavam chiqueiros. Na Irlanda, os folhetos foram usados para encorajar os britânicos a colonizá-los, seguido por folhetos promovendo um plano de assentamento na América. Da mesma forma, as imagens da Irlanda e da América retratadas aos colonos em potencial eram muito semelhantes: elogiaram o clima, a abundância e a riqueza da terra, a fertilidade dos rios e mares, as florestas, sugerindo que uma terra prometida aguardava os colonos nos mares da Irlanda e do Atlântico. No início, as primeiras trocas culturais entre ingleses e algonquinos ocorreram pacificamente. Não obstante, a violência emergiu contra os ameríndios devido à linguagem empregada para descrevê-los, gradativamente análoga à estigmatização dos irlandeses, cuja imagem desabonadora remetia ao período posterior a invasão anglo-normanda, distinguindo o nativo irlandês como “mais ou menos civilizado” (DOAN, 1997, p. 86).

⁹¹ No original: [...] have oftentimes since persuaded us to surprise Piemacum's town, having promised and assured us that there will be found in it great store of commodities. But whether their persuasion be to the end they may be revenged of their enemies [...]. [Tradução do autor].

Ainda que as primeiras trocas entre nativos (fossem ameríndios ou irlandeses) e piratas tenham ocorrido amistosamente, desdobrando-se em auxílio aos colonos, os ingleses acreditaram que seria simples cristianizar os “selvagens”. As altercações e hostilidades foram iniciadas pela disputa por suprimentos e aumentaram as más interpretações sobre as diferenças culturais entre os povos. Em meio à violência, a desesperança pela imagem monolítica do afável indígena americano revelou-se enganosa. Tomados pela imputação de atos condenáveis e incapazes de viverem de acordo com os próprios códigos de conduta acordados, as empresas corsárias incriminaram as comunidades indígenas por serem desleais e covardes (KUPPERMAN, 1977, p. 268).

Portanto, a temeridade do regresso ao estado natural de “selvageria”, aniquilador da ordem social, representava uma ameaça ao governo elisabetano, pois originaria a insurgência no imaginário da sociedade colonial, por intermédio da livre escolha a renúncia à religião, à labuta e ao tributo. Na transição do século XVI para o XVII, criminosos das colônias das Américas, desertores piratas e corsários corrompidos converter-se-iam em apátridas, criaturas amorais, seguidores das usanças indígenas, visto que “[...] com o desenvolvimento econômico, os ricos e poderosos tendem cada vez mais a encarar os bandidos como ameaças à propriedade que devem ser extirpadas, e não como mais um entre os fatores que entram no jogo do poder” (HOBSBAWM, 1976, p. 93).

Da mesma forma, a sociedade inglesa constatava que os indígenas eram hostis e traiçoeiros. Porém, além da peculiar selvageria, a traição era considerada um sinal civilizatório atribuído ao homem, denotando que os silvícolas deveriam ser respeitados, pois eram adversários honrados. A perfídia foi explorada como uma regra utilizada em guerra pelos dois povos, europeus e sociedades autóctones, quando os interesses básicos dos “selvagens” foram ameaçados. Os embates entre sociedades nativas e grupos corso-piratas não foi compreendidos na época em que ocorreram como sendo entre indivíduos iguais, tanto na organização social quanto na tecnologia, o indígena não representava a inumanidade, pois era inteligível e fascinante, embora fosse considerado perigoso (KUPPERMAN, 1977, p. 287).

Finalmente, dentre as tentativas de colonização inglesa em longo prazo na América, o empreendimento de 1584, do corsário Raleigh, é considerado pioneiro e propagandístico, planejado e financiado com recursos próprios. A fundação de uma colônia ou entreposto na Ilha de Roanoke teve duas tentativas: a primeira no ano de 1585, com cerca de cem piratas que debandaram e a segunda em 1587, cujos civis desapareceram completamente em 1590, sem deixar vestígios (KLINGELHOFER, 2017, p. 298). Com a

morte dos notórios corsários do período elisabetano na primeira metade dos anos 1590: Martin Frobisher, Richard Grenville, Thomas Cavendish e Francis Drake, fora atribuído a Raleigh a introdução do plantio da batata e do tabaco na Inglaterra, este feito o fez receber privilégios reais e concessões comerciais do governo inglês. Por volta de 1587, foi celebrado cavaleiro da guarda e após a morte da rainha Elizabeth I, foi encarcerado por treze anos durante o reinado de Jaime I da Inglaterra. Apesar do discurso em sua defesa, à beira do cadafalso, que garantiu a sua fama o corsário, Sir Walter Raleigh, foi acusado pela lei inglesa de colaborar para os espanhóis na conspiração para o assassinato do rei Jaime Stuart e condenado à prisão perpétua na Torre de Londres. No entanto, o embaixador espanhol, o conde Gondomar, acusava-o de atacar as colônias ibéricas na América, exigindo também a sua punição. No ano de 1618, era decapitado o último símbolo da corso-pirataria elisabetana, Sir Walter Raleigh (CARRIGER, 2007, p. 9).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisarmos o corpo documental referente a pirataria inglesa do século XVI, podemos afirmar que o seu ápice ocorreu durante o final da dinastia da Casa de Tudor, que incentivou-a enquanto obtinha excessivos benefícios aos cofres reais. Ao longo da história das navegações, a concessão das cartas de corso estendeu-se como uma prática comum durante os embates entre as nações europeias. Suas vagas instruções quase não se distinguiam das cartas de represália, assim como as atividades dos seus portadores não se diferenciavam da pirataria.

Vimos que a formação e participação dos corsários elisabetanos nos conflitos desdobraram-se numa lucrativa estratégia política, pois o descontentamento das nações prejudicadas pelos ingleses gerava morosas demandas jurídicas na Inglaterra. A rainha Elizabeth I utilizou os seus “cães do mar” para suprir as fragilidades do seu governo com a superioridade da sua pirataria sancionada, ato terminante nas hostilidades anglo-espanholas. Também, o corso desdobrou-se em atividades de reconhecimento e exploração dos territórios reivindicados pelos ibéricos no Novo Mundo. Com o retorno dos financiamentos corso-piratas, a rainha pode investir nas primeiras companhias marítimas que tentaram estabelecer assentamentos na América do Norte. Ao financiar “malogradas” missões exploratórias, a Inglaterra abrangeu uma variedade de expedições sem esgotar o erário da Coroa, fossem jornadas terrestres ou corporações marítimas empreendidas “por súditos como Burleigh, Leicester e Walsingham que forneciam embarcações e armamentos”⁹² (HAKLUYT, 1877, p. 15).

Também, a constituição das políticas corso-piratas orientou o destino da sociedade inglesa, revitalizando a marinha de guerra, modificando as formas de recrutamento naval, enfraquecendo o poder das nações ibéricas e contribuindo para a formação do futuro império britânico. Os corsários protegiam, apoiavam e legitimavam o governo, sem que a rainha precisasse se envolver diretamente nos conflitos. Podemos interpretar o final do reinado Tudor como o início de um novo padrão de governo, violência sancionada e financiamento privado. Assim, o apogeu do período das atividades corsárias elisabetanas marcou a dualidade com que a monarquia governava as questões mercantis e ultramarinas. A inoperância da rainha em punir as razias marítimas que se alastravam pelas embarcações inglesas tornou a pirataria a Instituição do reinado elisabetano.

⁹² No original: [...] Expeditions set on foot by private individuals or corporations were to some extent patronized by royally and by such names as Burleigh, Leicester, and Walsingham. [...] in token of the favor and patronage vouchsafed by her Majesty to her enterprising subjects who had the means to furnish ships, or the ability and spirit to command them [...]. [Tradução nossa].

Portanto, frequentemente os indivíduos que integraram os bandos piratas nas guerras anteriores a destruição da Invencível Armada, regressaram alistados nos navios corsários no último decênio do século XVI. Estabeleceram uma parceria com a Coroa e engrossaram a fileira dos nobres empresários. Elizabeth I entendeu que ao exercer discreto controle político sem consentir com as condições impostas pelos seus parlamentares e priorizando a escolha de especialistas na arte da navegação, economizaria nos cofres reais. Assim, a exploração da violência sancionada foi um instrumento fundamental para a manutenção do poder monárquico de Elizabeth Tudor que produziu os seus piratas nacionais, contratando, organizando e financiando corsários para perpetuar os seus ganhos, políticos e econômicos.

Por fim, a autorização real ou publicação das cartas patente para a colonização inglesa na América do Norte, iniciadas pelos corsários Humphrey Gilbert e Walter Raleigh, justificou o caráter estatal e expansionista do projeto publicitário de Richard Hakluyt, embora na teoria estes corsários liderassem empresas privadas. Ademais, o projeto de colonização inglesa de Hakluyt permaneceu negligenciado por cerca de dezoito anos, pois os resultados eram incertos e a monarquia inglesa preferia investir na política menos onerosa das explorações das rotas marítimas e aos assentamentos espanhóis na América que fornecia retorno imediato aos cofres reais. A incapacidade da monarquia para gerir suas fronteiras resultou nas ambíguas atividades de pirata e corsário. Nas comunidades portuárias, os regimentos de controle social terrestres não estavam alinhados com as execuções de policiamento marítimo: sentenciavam-se os piratas antes que os supostos cúmplices pudessem ir a julgamento. Os breves processos por atos de pirataria exteriores ao território inglês fortuitamente enfrentaram um julgamento conforme os precedentes. Somente quando os corsários distanciaram-se gradativamente para longe da costa da Inglaterra, os oficiais reais trabalharam para organizar um aparato regulatório dos seus comportamentos e o reconhecimento legal dos seus procedimentos (HANNA, 2015, p. 31).

FONTES

ADDENDA. Miscellaneous, 1540. In: **Calendar of State Papers, Spain**, v. 8, 1545-1546. HUME, Martin A. S. (ed.). London: His Majesty's Stationery Office, 1904. p. 609. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/spain/vol8/p609. Acesso em: 28 jun. 2021.

_____. Miscellaneous, 1575. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 17, January-June 1583 and Addenda. BUTLER, Arthur John; LOMAS, Sophie Crawford (ed.). London: His Majesty's Stationery Office, 1913. p. 500-503. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol17/pp500-503. Acesso em: 28 jun. 2021.

AMERICA AND WEST INDIES. Undated, 1574. In: **Calendar of State Papers Colonial, America and West Indies**: v. 1, 1574-1660. SAINSBURY, W. Noel (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1860. p. 1. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/colonial/america-west-indies/vol1/p1. Acesso em: 28 jun. 2021.

_____. Addenda, 1578. In: **Calendar of State Papers Colonial, America and West Indies**: v. 9, 1675-1676 and Addenda, 1574-1674. SAINSBURY, W. Noel (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1893. p. 2-7. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/colonial/america-west-indies/vol9/pp2-7. Acesso em: 30 nov. 2021.

_____. Addenda, 1582. In: **Calendar of State Papers Colonial, America and West Indies**: v. 9, 1675-1676 and Addenda, 1574-1674. SAINSBURY, W. Noel (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1893. p. 9-17. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/colonial/america-west-indies/vol9/pp9-17. Acesso em: 30 nov. 2021.

_____. Addenda, 1582. In: **Calendar of State Papers Colonial, America and West Indies**: v. 9, 1675-1676 and Addenda, 1574-1674. SAINSBURY, W. Noel (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1893. p. 9-17. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/colonial/america-west-indies/vol9/pp9-17. Acesso em: 30 nov. 2021.

_____. August, 1585. In: **Calendar of State Papers Colonial, America and West Indies**: v. 1, 1574-1660. SAINSBURY, W. Noel (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1860. p. 2-3. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/colonial/america-west-indies/vol1/pp2-3. Acesso em: 28 jun. 2021.

_____. December, 1613. In: **Calendar of State Papers Colonial, America and West Indies**: v. 1, 1574-1660. SAINSBURY, W. Noel (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1860. p. 16. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/colonial/america-west-indies/vol1/p16a. Acesso em: 28 jun. 2021.

CECIL PAPERS. 1578. In: **Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House**: v. 13, Addenda. SALISBURY, E. (ed.). London: His Majesty's Stationery Office, 1915. p. 153-169. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol13/pp153-169. Acesso em: 12 jun. 2021.

_____. July, 1583. In: **Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House**: v. 3, 1583-1589. (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1889. p. 4-8. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol3/pp4-8. Acesso em: 12 jun. 2021.

_____. March, 1586. In: **Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House**: v. 3, 1583-1589. London: Her Majesty's Stationery Office, 1889. p. 133-138. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol3/pp133-138. Acesso em: 12 jun. 2021.

_____. November, 1586. In: **Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House**: v. 3, 1583-1589. London: Her Majesty's Stationery Office, 1889. p. 190-199. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol3/pp190-199. Acesso em: 12 jun. 2021.

_____. December, 1586. In: **Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House**: v. 3, 1583-1589. London: Her Majesty's Stationery Office, 1889. p. 199-211. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol3/pp199-211. Acesso em: 12 jun. 2021.

_____. 1586. In: **Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House**: v. 13, Addenda. SALISBURY, E. (ed.). London: His Majesty's Stationery Office, 1915. p. 292-329. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol13/pp292-329. Acesso em: 12 jun. 2021.

_____. June, 1587. In: **Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House**: v. 3, 1583-1589. London: Her Majesty's Stationery Office, 1889. p. 259-267. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol3/pp259-267. Acesso em: 12 jun. 2021.

_____. January, 1588. In: **Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House**: v. 3, 1583-1589. London: Her Majesty's Stationery Office, 1889. p. 303-306. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol3/pp303-306. Acesso em: 12 jun. 2021.

_____. August, 1588. In: **Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House**: v. 3, 1583-1589. London: Her Majesty's Stationery Office, 1889. p. 341-354. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol3/pp341-354. Acesso em: 12 jun. 2021.

_____. 1588. In: **Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House**: v. 13, Addenda. SALISBURY, E. (ed.). London: His Majesty's Stationery Office, 1915. p. 362-399. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol13/pp362-399. Acesso em: 12 jun. 2021.

_____. 1589. In: **Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House**: v. 13, Addenda. SALISBURY, E. (ed.). London: His Majesty's Stationery Office, 1915. p. 399-426. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol13/pp399-426. Acesso em: 12 jun. 2021.

_____. November, 1590. In: **Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House**: v. 4, 1590-1594. ROBERTS, R. A. (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1892. p. 70-76. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol4/pp70-76. Acesso em: 12 jun. 2021.

_____. 26-31. December, 1595. **Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House**: v. 5, 1594-1595. ROBERTS, R. A. (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1894. p. 509-537. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol5/pp509-537. Acesso em: 12 jun. 2021.

D'EWES, Simonds. Journal of the House of Commons: Dec. 1601. In: **The Journals of All the Parliaments During the Reign of Queen Elizabeth**. IRE, Shannon: Irish University Press, 1682. p. 660-689. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/no-series/jrnl-parliament-eliz1/pp660-689. Acesso em: 27 jun. 2021.

EAST INDIES. March, 1578 In: **Calendar of State Papers Colonial, East Indies, China and Japan**, v. 2, 1513-1616, SAINSBURY, W. Noel. London: Her Majesty's Stationery Office, 1864. p. 35-37. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/colonial/east-indies-china-japan/vol2/pp35-37. Acesso em: 30 nov. 2021.

_____. December, 1583. In: **Calendar of State Papers Colonial, East Indies, China and Japan**. v. 2, 1513-1616. SAINSBURY, W. Noel (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1864. p. 90-94. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/colonial/east-indies-china-japan/vol2/pp90-94. Acesso em: 22 ago. 2021.

ELIZABETH. 21-25 February, 1560. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 2, 1559-1560. STEVENSON, Joseph (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1865. p. 394-403. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol2/pp394-403. Acesso em: 28 jun. 2021.

_____. February 1566. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 8, 1566-1568. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1871. p. 14-25. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol8/pp14-25. Acesso em: 7 dez. 2021.

_____. September, 1566. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 8, 1566-1568. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1871. p. 126-135. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol8/pp126-135. Acesso em: 7 dez. 2021.

_____. 21-31 July, 1567. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 8, 1566-1568. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1871. p. 291-306. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol8/pp291-306. Acesso em: 7 dez. 2021.

_____. October, 1567. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 8, 1566-1568. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1871. p. 350-364. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol8/pp350-364. Acesso em: 7 dez. 2021.

_____. 16-31, May, 1568. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 8, 1566-1568. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1871. p. 457-472. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol8/pp457-472. Acesso em: 7 dez. 2021.

_____. December, 1568. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 8, 1566-1568. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1871. p. 580-592. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol8/pp580-592. Acesso em: 7 dez. 2021.

_____. April, 1569. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 9, 1569-1571. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1874. p. 56-67. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol9/pp56-67. Acesso em: 7 dez. 2021.

_____. May, 1575. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 11, 1575-1577. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1880. p. 50-66. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/pp50-66. Acesso em: 7 dez. 2021.

_____. June, 1575. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 11, 1575-1577. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1880. p. 66-75. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/pp66-75. Acesso em: 7 dez. 2021.

_____. 16-31 July, 1575. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 11, 1575-1577. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1880. p. 91-102. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/pp91-102. Acesso em: 21 jun. 2021.

_____. 16-30 November, 1575. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 11, 1575-1577. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1880. p. 181-192. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/pp181-192. Acesso em: 11 jun. 2021.

_____. 21-31 December, 1575. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 11, 1575-1577. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1880. p. 206-224. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/pp206-224. Acesso em: 22 dez. 2021.

_____. February, 1576. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 11, 1575-1577. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1880. p. 240-256. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/pp240-256. Acesso em: 7 dez. 2021.

_____. July, 1576. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 11, 1575-1577. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1880. p. 346-356. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/pp346-356. Acesso em: 7 dez. 2021.

_____. September, 1576. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 11, 1575-1577. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1880. p. 367-387. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/pp367-387. Acesso em: 14 dez. 2021.

_____. 16-30 October, 1576. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 11, 1575-1577. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1880, p. 402-410. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/pp402-410. Acesso em: 11 jun. 2021.

_____. 16-30 November, 1576. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 11, 1575-1577. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1880. p. 421-435. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/pp421-435. Acesso em: 11 jun. 2021.

_____. 16-31 January, 1577. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 11, 1575-1577. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1880. p. 484-501. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/pp484-501. Acesso em: 14 jun. 2021.

_____. 16-31 March, 1577. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 11, 1575-1577. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1880. p. 545-554. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/pp545-554. Acesso em: 14 jun. 2021.

_____. June, 1577. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth**, v. 11, 1575-1577. CROSBY, Allan James (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1880. p. 587-610. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/pp587-610. Acesso em: 7 dez. 2021.

HAKLUYT, Richard (1582). **Divers voyages touching the discovery of America and the islands adjacent**. Notes and introduction: JONES, John Winter (ed.). London: Hakluyt Society, 1850.

_____. (1584). **A discourse concerning western planting**. HAKLUYT, Richard (1552?-1616); WOODS, Leonard (1807-1878); DEANE, Charles (1813-1889) (eds.). Cambridge: Press of J. Wilson, 1877.

HARDY, Thomas Duffu. Appendix: G. Extracts from Letters relating to English Naval and Military Celebrities. In: **Report to the Master of the Rolls On Documents in the Archives of Venice**. London: Longmans, Green, Reader and Dyer, 1866. p. 84-86. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/no-series/master-of-rolls-report/pp84-86. Acesso em: 10 jan. 2022.

HOUSE OF LORDS JOURNAL. Note of acts. In: **Journal of the House of Lords**: v. 1, 1509-1577. London: His Majesty's Stationery Office, 1767-1830. p. 102. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/lords-jrnl/vol1/p102. Acesso em: 27 out. 2021.

JOURNAL OF THE HOUSE OF COMMONS. March, 1585. In: **The Journals of All the Parliaments During the Reign of Queen Elizabeth**. SHANNON, Ire: Irish University Press, 1682. p. 361-374. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/no-series/jrnl-parliament-eliz1/pp361-374. Acesso em: 27 out. 2021.

SIMANCAS. February, 1580. In: **Calendar of State Papers, Spain (Simancas)**, v. 3, 1580-1586. HUME, Martin A. S. (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1896. p. 4-16. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/simancas/vol3/pp4-16. Acesso em: 29 nov. 2021.

_____. February, 1587. In: **Calendar of State Papers, Spain (Simancas)**, v. 4, 1587-1603. HUME, Martin A. S. (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1899, 13-28. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/simancas/vol4/pp13-28. Acesso em: 29 nov. 2021.

_____. April, 1587. In: **Calendar of State Papers, Spain (Simancas)**, v. 4, 1587-1603. HUME, Martin A. S. (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1899. p. 59-78. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/simancas/vol4/pp59-78. Acesso em: 29 nov. 2021.

_____. March, 1592. In: **Calendar of State Papers, Spain (Simancas)**, v. 4, 1587-1603. HUME, Martin A. S. (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1899. p. 592-595. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/simancas/vol4/pp592-595. Acesso em: 29 nov. 2021.

REFERÊNCIAS

- ALPTEKIN, Onur. **Atlantic pirates: the pawns of rivalry in the Modern World-System, 1650-1713**. Thesis – Middle East Technical University (METU), Turkey, 2014.
- AMIRELL, Stefan Eklöf. **Pirates of Empire: Colonisation and Maritime Violence in Southeast Asia**. Cambridge: Cambridge University Press, 2019.
- ANDERSON, John L. Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation. In: PENNELL, C. R. (org.). **Bandits at Sea: A Pirates Reader**. New York: New York University, 2001. p. 82-106.
- ANDERSON, Perry. Inglaterra. In: _____. **Linhagens do Estado Absolutista**. São Paulo: Brasiliense, 2004. p. 113-142.
- AUGERON, Mickaël; HRODĚJ, Philippe. Entre course, contrebande et piraterie, la conquête des mers lointaines au XVIe siècle. In: BUTI, Gilbert; HRODĚJ, Philippe. **Histoire des pirates et des corsaires**. De l'Antiquité à nos jours. Paris: CNRS Éditions, 2016.
- BARRETO, Luis Fillipe. **Os Descobrimentos e a Ordem do Saber: uma análise sociocultural**. Lisboa: Gradiva, 1987.
- BASCHET, Jérôme. Diabo. In: LE GOFF, Jacques; SCHMITT, Jean-Claude. **Dicionário temático do Ocidente Medieval**. São Paulo: EDUSC, 2006. p. 319-331.
- BATISTA, Bianca Dorothéa. **A expansão inglesa e o livro impresso: a transformação do piloto Nuno da Silva em autor**. 2014. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Letras, Programa de Pós-Graduação em Linguística Aplicada, Rio de Janeiro, 2014. 114f.
- BENTON, Lauren; EDELSTEIN, Dan. Of Pirates, Empire, and Terror: An Interview with Lauren Benton and Dan Edelstein by Samuel Moyn. **Humanity**, v. 2, n. 1. Spring, 2011. p. 75-84.
- BLOCH, Marc. **Apologia da História ou, O ofício de historiador**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- BRAUDEL, Fernand. A longa duração. **Revista de História**. São Paulo, v. 30 n. 62, abr./jun. 1965.
- _____. **O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II**. v. 2. Lisboa: Martins Fontes, 1984.
- BROTTON, Jerry. **The Sultan and the queen: the untold story of Elizabeth and Islam**. New York: Viking, 2016.
- BRUNSMAN, Denver. Piratas vs. bandos de recrutamento: A batalha pelo Atlântico. **História**. São Paulo, v. 38, 2019.

BURG, Barry Richard. The Buccaneer Community. In: PENNELL, C. R. **Bandits at Sea: A Pirates Reader**. New York: New York University, 2001. p. 211-243.

BURGESS JUNIOR, Douglas R. **The Pirates' Pact: The Secret Alliances Between History's Most Notorious Buccaneers and Colonial America**. New York: McGraw-Hill, 2009.

BURKE, Peter. A Era de Braudel. In: _____. **A Revolução Francesa da historiografia: a Escola dos Annales 1929-1989**. São Paulo: Universidade Estadual Paulista, 1991. p. 31-54.

BUTI, Gilbert; HRODĚJ, Philippe. **Histoire des pirates et des corsaires**. De l'Antiquité à nos jours. Paris: CNRS Éditions, 2016.

CAÑIZARES-ESGUERRA, Jorge. **Entangled empires: the Anglo-Iberian Atlantic, 1500–1830**. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2018.

CARRIGER, Steven Preston. **Sir Walter Raleigh's Legacy: His History of the World in the Seventeenth Century**. 2007. Thesis – East Tennessee State University, Tennessee State University. Master of Arts in History. 2007. f. 101.

CAVENDISH, Thomas. **O corsário de Ilhabela: o manuscrito do corsário Thomas Cavendish que em 1591 se refugiou em Ilhabela e saqueou a vila de Santos**. Itu: Ottoni, 2008.

CROSBY, James Allan (ed.). Preface. In: **Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth, v. 11, 1575-1577**. Londres, 1880. p. 7-22. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol11/vii-xxii. Acesso em: 10 dez. 2022.

DAVIS, Natalie Zemon. Introdução. In: _____. **O retorno de Martin Guerre**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. p. 17-21.

DELUMEAU, Jean. **A História do medo no Ocidente 1300-1800: uma cidade sitiada**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

DOAN, James E. "An Island in the Virginian Sea": Native Americans and the Irish in English Discourse, 1585-1640. **New Hibernia Review/Iris Éireannach Nua**. v.1, n. 1, 1997. p. 79-99. Disponível em: www.jstor.org/stable/20557371. Acesso em: 26 jun. 2021.

DUFF, Meaghan Noelle. **"This Famous Island in the Virginia Sea": the influence of the Irish Tudor and Stuart plantation experiences in the evolution of American Colonial theory and practice**. A Thesis presented to the Faculty of the Department of History the College of William and Mary in Virginia. 1992. 74 p.

DURAN, Leandro Domingues. **A construção da pirataria: o processo de formação do conceito de "pirata" no período moderno**. São Paulo: Annablume, 2011.

EDDISON, Jill. **Medieval Pirates: Pirates, Raiders and Privateers 1204-1453**. Gloucestershire: The History Press, 2013.

ELIAS, Norbert. Estudos sobre a gênese da profissão naval: cavaleiros e tarpaulins. **MANA**, v. 7, n. 1, Rio de Janeiro, abr. 2001. p. 89-116.

FENTON, Edward (Ed.); BOAISTUAU, Pierre. **Histoires prodigieuses extraites de plusieurs fameux auteurs grecs & latins**. Certaine secrete wonders of nature containing a descriptio[n] of sundry strange things, seming monstrous in our eyes and iudgement, bicause we are not priuie to the reasons of them. Gathered out of diuers learned authors as well Greeke as Latine, sacred as prophane. London: Henry Bynneman, 1569. Disponível em: <http://name.umdl.umich.edu/A16240.0001.001>. Acesso em: 2 abr. 2022.

FERNANDES, Luiz Estevam de Oliveira. Hereges nos mares de deus: a ação de corsários como episódio das guerras de religião no século XVI. **Revista Territórios & Fronteiras**, Cuiabá, v. 7, n. 1, jan.-jun., 2014. p. 174-201.

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

FRÉNÉE, Samantha. Pirates and Gallows at Execution Dock: Nautical Justice in Early Modern England. **Criminocorpus** [Enligne], Les Fourches Patibulaires du Moyen Âge à l'Époque moderne. Approche interdisciplinaire, Communications, 2015. Disponível em: <http://journals.openedition.org/criminocorpus/3080>. Acesso em: 10 abr. 2021.

FUCHS, Barbara. Faithless Empires: Pirates, Renegadoes, and the English Nation. **ELH**, V. 67, n. 1, 2000. p. 45-69.

FULLAM, Brandon. **The lost colony of Roanoke: new perspectives**. North Carolina: McFarland & Company, 2017.

GEREMEK, Bronislaw. **Os filhos de Caim: vagabundos e miseráveis na literatura européia: 1400-1700**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

GOSSE, Philip. **The History of Piracy**. New York: Dover Publications, 2007.

HANNA, Mark G. **Pirate Nests and the Rise of the British Empire, 1570–1740**. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2015.

HARBEN, Henry A. Corneyserestrete - Court of Husting. in: **A Dictionary of London**. London: H. Jenkins LTD, 1918. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/no-series/dictionary-of-london/corneyserestrete-court-of-husting. Acesso em: 8 dez. 2022.

HASTED, Edward. General History: Britons and Saxons. In: **The History and Topographical Survey of the County of Kent**: v. 1. Canterbury: W Bristow, 1797. p. 44-62. British History Online. Acesso em: 1 nov. 2022. Disponível em: www.british-history.ac.uk/survey-kent/vol1/pp44-62.

_____. General history: The Danes. In: **The History and Topographical Survey of the County of Kent**: v. 1. Canterbury: W Bristow, 1797. p. 81-99. British History Online. Acesso em: 2 nov. 2022. Disponível em: www.british-history.ac.uk/survey-kent/vol1/pp81-99.

HILL, Christopher. **A bíblia inglesa e as revoluções do século XVII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

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

HUE, Sheila Moura. Ingleses no Brasil. Relatos de viagem (1526-1608). In: **Anais da Biblioteca Nacional**. v. 126, Rio de Janeiro, 2009. p. 7-68.

_____. Introdução. In: KNIVET, Anthony (1591). **As incríveis aventuras e estranhos infortúnios de Anthony Knivet**. Rio de Janeiro: Zahar, 2007. p. 9-27.

_____; SÁ, Vivien Kogut Lessa de. (orgs.). Posfácio. In: _____. **Ingleses no Brasil**: relatos de viagem (1526-1608). São Paulo: Chão, 2020. p. 195-253.

HUME, A. S. Martin (ed.). Introduction. In: **Calendar of State Papers, Spain (Simancas), v. 4, 1587-1603**. London: Her Majesty's Stationery Office, 1899. p. 7-68. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/simancas/vol4/vii-lxviii. Acesso em: 12 jan. 2023.

JOHNSTONE, Nathan. **The Devil and Demonism in Early Modern England**. Cambridge: Cambridge University Press, 2006.

KINKOR, Kenneth J. Black Men Under the Black Flag. In: PENNELL, C. R. **Bandits at Sea: A Pirates Reader**. New York: NYU Press, 2001. p. 195-210.

KLINGELHOFER, Eric. Captain Edward Stafford of the Roanoke Colonies. **North Carolina Historical Review (NCHR)**. v. 94, n. 3, jul. 2017.

KUPPERMAN, Karen Ordahl. English Perceptions of Treachery, 1583-1640: The Case of the American 'Savages'. **The Historical Journal**. v. 20, n. 2, 1977. p. 263-287.

LEHR, Franz Peter. **Pirates: A New History, from Vikings to Somali Raiders**. New Haven: Yale University Press, 2019.

LIGHTFOOT, Kent G.; SIMMONS, William S. Culture Contact in Protohistoric California: Social Contexts of Native and European Encounters. **Journal of California and Great Basin Anthropology**. v. 20, n. 2, p. 138-170, 1998.

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.

MAINWARING, George Ernest; PERRIN, William Gordon; MAINWARING, Henry, Sir (1587-1653). **The life and works of Sir Henry Mainwaring**. v. 2. London: Navy Records Society, 1920-1922. Disponível em: <https://archive.org/details/henrymainwaring02manwuoft>. Acesso em: 3 abr. 2022.

MANCALL, Peter C. **Hakluyt's promise: an Elizabethan's obsession for an English America**. London: Yale University Press, 2007.

MCGRATH, Patrick (ed.); BROWNE, John (1589). Introduction. In: _____. **The Marchants Avizo**. University of Bristol: Harvard University, 1957. p. 5-37.

MILLER, Lee. **Roanoke: solving the mystery of the lost colony**. New York: Arcade Publishing, 2011.

MOREAU, Jean-Pierre. **Pirates au jour le jour**. Paris: Tallandier, 2009.

NADAL, Gonçalo López. Corsairing as a Commercial System: The Edges of Legitimate Trade. In: PENNELL, C. R. **Bandits at Sea: A Pirates Reader**. New York: New York University, 2001. p. 125-136.

OPPENHEIM, Michael (ed.); MONSON, William Sir (1569-1643). **The naval tracts of Sir William Monson**. v. 4. London: Navy Records Society, 1913. Disponível em: <https://archive.org/details/navaltractsofsir00monsuoft/page/n11/mode/2up>. Acesso em: 4 mar. 2022.

PARKER, Geoffrey. O soldado. In: VILLARI, Rosario. **O homem barroco**. Lisboa: Presença, 1995. p. 35-57.

PAYNE, Edward John (Ed.). **Voyages of the Elizabethan seamen to America**. Thirteen original narratives from the collection of Hakluyt. University of California Libraries, 1880. Disponível em: <https://archive.org/details/voyagesofelizabe00haklrich/page/n5/mode/2up>. Acesso em: 1 jun. 2021.

PENNELL, C. R. Brought to book: Reading about pirates. In: **Bandits at Sea: A Pirates Reader**. New York: New York University, 2001. p. 3-24.

PÉROTIN-DUMON, Anne. The Pirate and the Emperor: Power and the Law on the Seas, 1450–1850. In: PENNELL, C. R. (org.). **Bandits at Sea: A Pirates Reader**. New York: New York University, 2001. p. 25-54.

PLUYMERS, Keith. Taming the Wilderness in Sixteenth and Seventeenth Century Ireland and Virginia. **Environmental History**. v. 16, n. 4, 2011. p. 610-632. Disponível em: www.jstor.org/stable/23049854. Acesso em: 31 mai. 2021.

QUINN, David B. Thomas Hariot and the Virginia Voyages of 1602. **The William and Mary Quarterly**, v. 27, n. 2, 1970. p. 268-281.

REDIKER, Marcus. **Outlaws of the Atlantic Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail**. Boston: Beacon Press Books, 2014.

_____. The Seaman as Pirate: Plunder and Social Banditry at Sea. In: PENNELL, C. R. **Bandits at Sea: A Pirates Reader**. New York: New York University, 2001. p. 139-168.

_____. **Villains of all nations: Atlantic pirates in the Golden Age**. Boston: Beacon Press, 2004.

SAINSBURY, W. Noel. Preface. In: **Calendar of state papers colonial, America and West Indies: 1574-1660**. v. 1. SAINSBURY, W. Noel (ed.). London: Her Majesty's Stationery Office, 1860. p. 7-32. British History Online. Disponível em: www.british-history.ac.uk/calendar-state-papers/colonial/america-west-indies/vol1/vii-xxxii. Acesso em: 28 nov. 2022.

SAN AGUSTÍN. **La ciudad de dios**. Libros I-VII. Madrid: Gredos, 2007.

SAN MARTIN, Eduardo (ed.). **A viagem do pirata Richard Hawkins (1593-1594)**. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 2005.

SCAMMELL, Geoffrey Vaughan. A Very Profitable and Advantageous Trade: British Smuggling in the Iberian Americas circa 1500–1750. **Itinerario**, n. 24, 2000. p. 135-172.

SENIOR, Clive Malcolm. **A nation of pirates**: English piracy in its heyday. New York: David & Charles, 1976.

SHAW, Brent D. O bandido. In: GIARDINA, Andrea. **O homem romano**. Lisboa: Presença, 1992. p. 247-280.

SNELDERS, Stephen. **The Devil's Anarchy**: The Sea Robberies of the Most Famous Pirate Claes G. Compaen & The Very Remarkable Travels of Jan Erasmus Reyning, Buccaneer. Brooklyn: Autonomedia, 2005.

SOVEREIGN ELIZABETH I (1558-1603). **By the Queene a proclamation agaynst the maintenaunce of pirates**. Disponível em: <http://name.umd.umich.edu/A21712.0001.001>. Acesso em: 30 mar. 2022.

SOWERBY, Tracey A. Elizabethan diplomatic networks and the spread of news. In: RAYMOND, Joad; MOXHAM, Noah (ed.). **News Networks in Early Modern Europe**. Brill, 2016. p. 305–327.

SUGDEN, John. **Sir Francis Drake**. London: Pimlico, 2006.

TAYLOR, Alan. **American Colonies**. New York: Penguin Books, 2002.

THOMPSON, Edward Palmer. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Campinas: UNICAMP, 2001.

THOMPSON, Janice E. **Mercenaries, pirates and sovereigns**: state-building and extraterritorial violence in early Modern Europe. Princeton: Princeton University Press, 1994.

VAINFAS, Ronaldo. **Dicionário do Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000. p. 487-489.

ZAREMSKA, Hanna. Marginais. In: LE GOFF, Jacques; SCHMITT, Jean-Claude. **Dicionário temático do Ocidente Medieval**. São Paulo: EDUSC, 2006. p. 121-136.