

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

Clarissa Pacheco

O motim dos marinheiros do *Speedwell*, 1719: trabalhadores do mar e o sistema-  
mundo capitalista

Florianópolis

2019

Clarissa Pacheco

O motim dos marinheiros do *Speedwell*, 1719: trabalhadores do mar e o sistema-  
mundo capitalista

Trabalho Conclusão do Curso de Graduação em  
História do Centro de Filosofia e Ciências  
Humanas da Universidade Federal de Santa  
Catarina como requisito para a obtenção do Título  
de Bacharel/Licenciado em História.

Orientador: Prof. Dr. Tiago Kramer de Oliveira

Florianópolis

2019



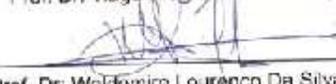
Universidade Federal de Santa Catarina  
Centro de Filosofia e Ciências Humanas  
Curso de Graduação em História

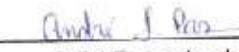
#### ATA DE DEFESA DE TCC

Aos dezessete dias do mês de maio do ano de dois mil e dezenove, às 15 horas e 00 minutos, LÁPIS - Laboratório de Imagem e Som, reuniu-se a Banca Examinadora composta pelos seguintes membros, Prof. Dr. Tiago Kramer de Oliveira (Orientador(a) e Presidente); Prof. Dr. Waldomiro Lourenço Da Silva Júnior (Titular); André Fernandes dos Passos (Suplente), designados pela Portaria Tcc nº 54/HST/CFH/2019, a fim de arguirm sobre o Trabalho de Conclusão de Curso da Acadêmica Clarissa Pacheco, intitulado: **"O motim dos marinheiros Speedwell, 1719: trabalhadores do mar e o sistema-mundo capitalista"**. Aberta a Sessão pelo(a) Senhor(a) Presidente, a Acadêmica expôs o seu trabalho. Terminada a exposição dentro do tempo regulamentar, a mesma foi arguida pelos membros da Banca Examinadora e, em seguida, prestou os esclarecimentos necessários. Após, foram atribuídas, pelos membros da banca as seguintes notas, Prof. Dr. Tiago Kramer de Oliveira, nota 10, Prof. Dr. Waldomiro Lourenço Da Silva Júnior, nota 10, André Fernandes dos Passos, nota 10, sendo a acadêmica aprovada com a nota final 10. A acadêmica deverá entregar na Coordenadoria do Curso de Graduação em História em versão digital, o Trabalho de Conclusão de Curso em sua forma definitiva, até o dia 10 de julho de 2019. Nada mais havendo a tratar, a presente ata será assinada pelos membros da Banca Examinadora e pela candidate.

Florianópolis, 17 de maio de 2019

  
Prof. Dr. Tiago Kramer de Oliveira (Orientador(a))

  
Prof. Dr. Waldomiro Lourenço Da Silva Júnior (Titular)

  
André Fernandes dos Passos (Suplente)

  
Clarissa Pacheco (Acadêmica)



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

Atesto \_\_\_\_\_ que \_\_\_\_\_ o  
acadêmico(a) Clarissa Pacheco matricula  
n.º 14.201.626 entregou a versão final de seu TCC cujo título é  
Um demônio malinhus do século 19: trabalhadores do  
com as devidas correções sugeridas pela banca de defesa.  
mar e o sistema mundo capitalista.

Florianópolis, 16 de junho de 2013

  
Orientador(a)

Pacheco, Clarissa

O motim dos marinheiros do Speedwell, 1719 :  
trabalhadores do mar e o sistema-mundo capitalista /  
Clarissa Pacheco ; orientador, Tiago Kramer de Oliveira,  
2019.

59 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -  
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de  
Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em História,  
Florianópolis, 2019.

Inclui referências.

1. História. 2. Agência dos indivíduos . 3. Sistema  
Mundo. 4. Trabalho. 5. Motim. I. Kramer de Oliveira,  
Tiago. II. Universidade Federal de Santa Catarina.  
Graduação em História. III. Título.

Ao meu pai que despertou em mim o gosto pela História.

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, muito obrigada a PRAE pela bolsa estudantil que me auxiliou financeiramente por praticamente toda a minha graduação.

Ao professor Tiago Kramer, eu agradeço, imensamente, por todo processo de orientação. Obrigada pela dedicação, atenção, apoio e paciência.

Obrigada ao professor Waldomiro Lourenço da Silva Júnior e ao mestrando André Fernandes dos Passos pela participação na banca de defesa.

Ao Luís, obrigada, de todo meu coração, pelo companheirismo, apoio e carinho.

À minha irmã Adriana e ao meu cunhado Peter, eu agradeço todo suporte que me foi dado na tradução da fonte e da bibliografia.

João, obrigada por toda força e incentivo.

Zé Nilo e Camila, sem vocês minha graduação não teria sido a experiência incrível que foi. Obrigada por tudo.

Monique, Kamylla, Danille, Luciano, Weliton, Gabriel, Luís Felipe, obrigada pelos bons momentos, pelas conversas e pela parceria.

Ao Departamento de Enfermagem /UFSC e a secretaria da Pós-Graduação em Enfermagem/UFSC, eu gostaria de agradecer o carinho e os anos de aprendizagem e trabalho. Agradeço, principalmente, às Professoras Maria Itayra Padilha, Mara Ambrosina, Dulcinéia Ghizoni, Vânia Marli Schubert, Odaleia Bruggeman, Eliane Pereira e Jussara Martini.

Por fim, agradeço imensamente a todo corpo docente do curso de História/UFSC, que de forma direta ou indireta contribuiu para minha formação acadêmica e evolução como ser humano. Gostaria de registrar aqui, em especial, meu carinho e agradecimento à Professora Beatriz Mamigonian, Professora Renata Palandri, Professora Maria de Fátima Piazza, Professora Ana Veiga, Professora Aline Dias, Professor Fernando Cândido, Professor Tiago Kramer, Professor João Klug, Professor Rodrigo Bonaldo, Professor Henrique Espada, Professor Hermetes Reis e ao Professor Márcio Voigt.

*Mas os pequenos vilões devem submeter-se ao destino,  
a fim de que os grandes vilões gozem do  
seu mundo com grande estilo*

Dr. Garth, apud BETAGH, 1979, p.59

## RESUMO

Este trabalho foi produzido através da análise do diário de bordo do capitão inglês do navio *Speedwell*, George Shevolcke, que aportou na Ilha de Santa Catarina em meados de 1719. A viagem de Shelvocke aos Mares do Sul se deu no período da Guerra da Quádrupla Aliança, que envolveu, dentre outras potências europeias, Espanha e Inglaterra. A jornada do capitão inglês foi marcada, predominantemente, pelos conflitos nos quais se envolveu com sua tripulação. No Capítulo I trataremos do maior motim que o capitão enfrentou nos quase quatro anos de viagem, e que ocorreu justamente na sua passagem pela Ilha de Santa Catarina. Trataremos das agências dos indivíduos neste evento e das fontes de informação que chegavam até as classes mais baixas da sociedade. No Capítulo II nos propomos a refletir como se formaram as estruturas de longa duração nas quais a viagem estava inserida e a pensar como a relação entre a estrutura da economia-mundo capitalista e os acontecimentos que ocorreram no microcosmo do *Speedwell*.

**Palavras-chave:** George Shelvocke, Motim, Agência, Estrutura e Ilha de Santa Catarina.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	10
CAPÍTULO I.....	13
1. A expedição do capitão George Shelvocke .....	13
2. Os preparativos da viagem .....	17
3. Um pirata inglês na Ilha de Santa Catarina .....	19
4. Um motim forjado? .....	22
5. As redes de informação .....	31
CAPÍTULO II .....	36
1. Mobilidade, circulação e transferência.....	43
2. A vida dentro do navio .....	47
3. Recrutamento .....	50
4. As práticas do curso .....	52
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	55
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	57
ANEXO A.....	60
ANEXO B.....	61



## INTRODUÇÃO

Chegamos ao diário de bordo de George Shelvocke, capitão do navio *Speedwell*, partindo da publicação catarinense de 1979, *Ilha de Santa Catarina – Relatos de Viajantes Estrangeiros nos Séculos XVIII e XIX*. Neste material encontramos, compilados, trechos dos diários de viagens de diversos estrangeiros sobre suas estadias na Ilha de Santa Catarina. É destacado na introdução da obra que o objetivo do trabalho é saber “a imagem que outros povos fizeram de nós, não raro diferente das ideias que fazíamos de nós mesmos, através de considerações sobre a índole do nosso povo, a exuberância da natureza, a beleza das duas baías<sup>1</sup>”.

Ao lermos o relato de Shelvocke sobre sua passagem na Ilha de Santa Catarina em 1719, o que chamou nossa atenção, não foi sua descrição dos perfis costeiros da localidade, ou sua impressão dos moradores locais, e sim o fato do capitão ter relatado, com detalhes, um motim da sua tripulação. Semanas depois de ter aportado na Ilha de Santa Catarina, chegou a suas mãos uma carta assinada por parte de seus marinheiros e alguns oficiais. A carta dos tripulantes amotinados entregue a Shelvocke, continha sete cláusulas que, majoritariamente, reivindicavam a justa divisão, entre os tripulantes, dos prêmios de guerra capturados ao longo da viagem.

William Betagh, comandante dos fuzileiros navais do *Speedwell*, também publicou seu diário de bordo anos depois de retornar à Londres. Ele escreveu seu relato dando a sua versão dos fatos da viagem que fez com Shelvocke, e o trecho sobre a passagem a Ilha de Santa Catarina se encontra, também, na publicação de 1979, *Ilha de Santa Catarina – Relatos de Viajantes Estrangeiros nos Séculos XVIII e XIX*<sup>2</sup>. A versão de Betagh nos possibilitou olhar de maneira diferente para os eventos ocorridos nesta ilha, com os quais Shelvocke, como capitão, teve que lidar. Principalmente em relação ao motim, Betagh aponta para direções totalmente opostas a de Shelvocke, acusando o capitão do *Speedwell*, de manipular toda a tripulação em benefício próprio.

A maioria dos trabalhos feitos até hoje sobre a viagem de George Shelvocke em direção ao Pacífico faz um paralelo com o relato de William Betagh, tentando apontar qual dos dois é passível de crédito<sup>3</sup>. Apesar de termos usado da mesma abordagem em certos momentos, nosso objetivo será outro. O que pretendemos fazer nos dois capítulos que formam este trabalho é

---

<sup>1</sup> Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina (Comp.), 1979, p. 7

<sup>2</sup> O diário de Betagh, ao contrário do diário de Shelvocke, referente a viagem, não está disponível em meio digital e, a pesquisa feita sobre a ótica de Betagh se restringiu a sua passagem pela Ilha de Santa Catarina.

<sup>3</sup> FROHOCK, 2012, p. 154

olhar para os trabalhadores do *Speedwell* para além do diário de Shelvocke e dos relatos de Betagh.

No Capítulo I trataremos da agência dos indivíduos tentando, a partir das evidências encontradas nos relatos de Shelvocke e Betagh, compreender o cotidiano e a relação entre os trabalhadores do *Speedwell* e o capitão Shelvocke. Trataremos das reivindicações dos marinheiros e do modo que os trabalhadores do navio se portavam em situações consideradas por eles injustas. Abordaremos, também, o papel dos trabalhadores pobres nas redes de informações e de como eles a usavam para lutar pelos seus interesses. Neste capítulo, partiremos da premissa de William Sewell Junior que aponta a capacidade de agência como sendo tão inerente ao ser humano como a capacidade de respirar<sup>4</sup>.

No capítulo seguinte trataremos das dinâmicas das estruturas sociais e econômicas com as quais a agência humana se relaciona. Dentro do conceito de *sistemas-mundo* de Immanuel Wallerstein abordaremos de que maneira o sistema capitalista de produção modificou as relações sociais a partir do século XVI, interferindo diretamente na vida dos trabalhadores da marinha inglesa ao longo do século XVII e XVIII. Também abordamos, a partir da perspectiva de Christopher Hill, o papel da política de Oliver Cromwell na mudança do cenário econômico global e as interações comerciais e políticas da Inglaterra neste período. A partir de Sebastian Conrad trataremos uma abordagem histórica global, dando ênfase nas transferências e interações como componente de análise. Outro ponto que abordaremos neste capítulo é a importância dos oceanos como facilitadores das interações sociais, principalmente no que se refere à busca por novos mercados.

O diário de bordo do capitão George Shelvocke trata das suas impressões em relação à viagem, do seu ponto de vista em relação aos acontecimentos, bem como da sua versão dos eventos ocorridos na sua jornada aos Mares do Sul. Em seu diário percebemos sua intenção em relatar seus esforços em defesa do patrimônio dos investidores e das suas habilidades em superar desafios. Todo esse empenho em lidar com as dificuldades que surgiram ao longo da viagem, segundo Shelvocke, foi cercado de uma tripulação preguiçosa e indiferente.

Porém, temos nesta carta, anexada ao seu diário, que segundo Shelvocke “é uma cópia autêntica do original da carta e das cláusulas, os quais mantenho em meu poder”<sup>5</sup>, uma possibilidade de olhar a viagem através das lentes dos tripulantes e compreender mesmo que de forma limitada, como se sentia e como pensava a base da pirâmide hierárquica de um navio de guerra mercante da primeira metade do século XVIII. Até mesmo porque,

---

<sup>4</sup> SEWELL JUNIOR, 2007, p. 151

<sup>5</sup> SHELVOCKE, 1979, p. 40

Em geral, entretanto, quanto mais pra trás vão os historiadores, buscando reconstruir a experiência das classes sociais inferiores, mais restrita se torna a variedade de fontes à sua disposição.[...] os diários, as memórias e os manifestos políticos, a partir dos quais podem ser reconstruídas as vidas e as aspirações das classes sociais inferiores são escassos, antes do final do século dezoito, com exceção de alguns poucos períodos (como as décadas de 1640 e 1680 na Inglaterra)<sup>6</sup>.

Quando trabalhamos com as relações que permeiam a tripulação de um navio no período ao qual nos referimos, a maior parte das fontes disponíveis, como apontou o historiador Jaime Rodrigues são evidências sumárias, indiretas e escassas, que não respondem de forma precisa o que esses marinheiros faziam, qual era seu comportamento, qual era seu entendimento do mundo, como se comunicavam - já que havia uma grande variedade étnica tripulando nos navios mercantes de guerra no século XVIII servindo sob bandeira inglesa. Desta maneira, para podermos nos aproximar desses trabalhadores é necessário percorrer vias sinuosas e lidar com uma grande variedade de fontes tanto no que se refere ao seu formato como o período de tempo<sup>7</sup>.

A nossa maior motivação para executar este trabalho é tentar fazer com que os marinheiros, subordinados ao capitão Shelvocke, que não tiveram condições de contar a sua própria história e nem de dar a sua versão dos fatos, falem e demonstrem seu protagonismo nas dinâmicas a bordo *Speedwell*.

---

<sup>6</sup> SHARPE, 1991, p. 43

<sup>7</sup> RODRIGUES, 1999, 16

## CAPÍTULO I

### 1. A expedição do capitão George Shelvocke

Bêbado, briguento e abusivo. Foi deste modo que William Betagh, comandante dos fuzileiros navais da fragata *Speedwell*, definiu seu capitão, o corsário George Shelvocke em seu relato de viagem. Betagh escreveu suas memórias sobre a jornada de ambos aos Mares do Sul, e elas vieram de encontro aos acontecimentos narrados pelo capitão Shelvocke, publicados na forma de diário em 1726. George Shelvocke partiu da Inglaterra em fevereiro de 1719, juntamente com o capitão John Clipperton, comandante do navio *Success* e líder da frota, em direção às colônias espanholas. A jornada dos dois capitães se deu na forma de *expedição*, esquema altamente ambicioso e, conseqüentemente, pouco utilizado no século XVIII devido ao seu alto custo.

O especialista em história marítima britânica, David Starkey explicou que apenas uma porção pequena dos empreendimentos corsários se deu na forma de *expedição*, tratando esse tipo de jornada como tentativas altamente ambiciosas de saquear a América espanhola e as Índias Orientais. O historiador demonstrou que o capital a ser aplicado neste tipo de viagem era altíssimo e o retorno financeiro era incerto. Enviar dois ou mais navios a tão longa distância e a regiões pouco conhecidas, tornava as *expedições* um risco que a maioria dos investidores não queria correr. Apesar de todas as dificuldades, Starkey relatou que esse tipo de jornada deixou uma marca permanente na história do curso, onde viagens de tradição heroica com as de Drake, Hawkins e outros famosos lobos-do-mar da era elisabetana originaram expedições como as de George Shelvocke. Além do mais, David Starkey destacou que foram a partir de jornadas do tipo *expedição* que surgiram algumas das lendas mais duradouras da história do curso britânico:

[...] foi durante o malfadado cruzeiro de William Dampier de 1703-1706 que Alexander Sle Kirk foi abandonado em Juan Fernandez, para ser resgatado após quatro anos e quatro meses de solidão por Woodes Roogers e, posteriormente, imortalizado em Robinson Crusoe de Defoe; da mesma forma, o mórbido albatroz-preto, atingido

com um tiro por Simon Hatley enquanto acompanhava o *Speedwell* em 1719, vive no Coleridge's<sup>8</sup> *Ancient Mariner*<sup>9</sup>.

Seguindo este método, os *senhores aventureiros*, como Shelvocke se referia aos investidores da viagem, equiparam dois navios, o *Success* e o *Speedwell*. Os navios foram abastecidos com provimentos para 18 meses, porém cruzar os oceanos Atlântico e Pacífico, na maioria das vezes, durava bem mais que isso e as necessidades acabavam sendo diversas e inesperadas, podendo variar desde pregos para reparos da embarcação a medicamento para a tripulação. A viagem do capitão Shelvocke durou mais que o dobro desse período, obrigando-o a abastecer seu navio diversas vezes, comprando ou saqueando as mercadorias necessárias. Nesse tipo de jornada as embarcações não precisavam necessariamente ser de grande porte<sup>10</sup>, o *Speedwell*, por exemplo, pesava 200 toneladas e trazia consigo 100<sup>11</sup> homens<sup>12</sup>.

Munidos com suas respectivas cartas do curso os capitães objetivavam saquear navios e assentamentos espanhóis, já que Inglaterra e Espanha estavam em guerra recentemente declarada. A viagem de Shevolcke durou aproximadamente três anos e meio e foi marcada por desencontros, naufrágio e motins<sup>13</sup>. De volta a Europa, Shelvocke aportou em Dover, sudoeste

---

<sup>8</sup> Em seu diário Shelvocke descreve a passagem sobre o albatroz preto que acompanhou o *Speedwell* por vários dias na passagem do Cabo Horn. Simon Hatley, segundo capitão do navio, acreditando ser o albatroz algum tipo de mau agouro atirou e matou a ave (SHELVOCKE, 1726, p. 72-73). Samuel Taylor Coleridge, importante poeta inglês, se inspirou nesse acontecimento narrado pelo capitão George Shelvocke para escrever o conto, em 1834, *The Rime of the Ancient Mariner*. Para maior compreensão do tema, vide Coleridge's *Submerged Politics - The Ancient Mariner and Robinson Crusoe* do professor *Patrick J. Keane*. Disponível em [https://books.google.com.br/books?hl=en&lr=&id=AWoDOWv3v98C&oi=fnd&pg=PR9&dq=Ancient+Mariner&ots=WmoEViSqr\\_&sig=VEHLeS8BkDtsbNaG4PvfQZfOoFE#v=onepage&q=shelvocke&f=true](https://books.google.com.br/books?hl=en&lr=&id=AWoDOWv3v98C&oi=fnd&pg=PR9&dq=Ancient+Mariner&ots=WmoEViSqr_&sig=VEHLeS8BkDtsbNaG4PvfQZfOoFE#v=onepage&q=shelvocke&f=true)

<sup>9</sup> STARKEY, 1990, p.46-47, tradução nossa. – [...] it was during William Dampier's ill-fated cruise of 1703-1706 that Alexander Sle Kirk was marooned on Juan Fernandez, to be rescued after four years and four months of solitude by Woodes Rogers and subsequently immortalized in Dofoe's *Robinson Crusoe*; similarly, the morbid black albatross shot by Simon Hatley as it stalked the *Speedwell* in 1719 lives on Coleridge's *Ancient Mariner*.”

<sup>10</sup> Para maiores informações sobre o porte das embarcações da Marinha Real Britânica no período, consultar o artigo do professor Rodney Alfredo Pinto Lisboa intitulado *Royal Navy: evolução e superioridade do poder naval britânico na era dos navios a vela*. Acessível em [http://www.revistanavigator.com.br/navig16/art/N16\\_art2.pdf](http://www.revistanavigator.com.br/navig16/art/N16_art2.pdf)

<sup>11</sup> A informação sobre a quantidade de pessoas que formavam a tripulação do Capitão Shelvocke irá variar ao longo deste trabalho, pois há divergências sobre esses números nas fontes utilizadas.

<sup>12</sup> STARKEY, 1990, p.47

<sup>13</sup> Thompson, em seus estudos das comunidades populares inglesas do século XVIII sobre seus costumes, cultura e tradições, faz uma análise sobre o termo “motim” o qual usaremos com frequência neste trabalho. Apesar do autor não fazer referência aos motins ocorridos em navios da marinha inglesa, tanto mercantes como de guerra, o termo é amplamente utilizado por estudiosos da cultura marítima do período bem como, de forma costumaz, encontrado em documentos do século XVIII e XIX que tratam das dinâmicas sociais nos navios ingleses. Como veremos mais adiante neste trabalho, parte da tripulação desses navios era constituída por homens não afeitados ao mar, oriundos de regiões devastadas pela fome que, na falta de trabalho no campo e nas cidades buscam por trabalho nos portos ingleses. Estes homens foram denominados como “land-man” o que pode ser observado na própria carta escrita pelos amotinados e por eles encaminhada ao capitão Shelvocke. Sendo assim, mesmo esses motins terem seguido um padrão, apontado por Thompson como sendo a fixação dos preços dos grãos e da farinha e se referirem, majoritariamente, aos tecelões e trabalhadores de malharias, mineiros de estanho e de carvão, poderíamos sugerir que, no caso do motim do navio *Speedwel*, pode ter havido uma influência direta dos motins de fome da Inglaterra camponesa do século XVIII apontados pelo autor em sua obra. Para maior entendimento

da Inglaterra em 30 de julho de 1722. Ele rumou por terra até Londres onde foi preso, acusado de pirataria por ter saqueado um navio português próximo à costa brasileira. Mas, talvez, o que tenha realmente pesado contra ele foram às suspeitas dos patrocinadores da viagem. Estes homens, que faziam parte da alta aristocracia britânica e eram ligados à poderosa *South Sea Company* (Companhia dos Mares do Sul), afirmaram terem sido enganados por Shelvocke e de não terem recebido o que realmente lhes era de direito. Já no início de seu diário o capitão inglês se justifica com seus leitores apontando os esforços que fez para proteger o interesse dos investidores de todos os infortúnios que passou. Sua narrativa, por vezes, se assemelha mais a um depoimento em defesa da própria causa do que um relato de viagem em si:

[...] Se vocês senhores acham que minha conduta nesta expedição merece censura, eu devo humildemente me submeter a reprovação dos senhores; e se talvez me julgarem digno do menor grau da sua aprovação, eu devo me considerar mais que suficiente recompensado por todos os transtornos que sofri nesta viagem e por meus muitos anos servindo na marinha; e agora peço licença com profunda submissão para assinar: O mais humilde, mais obediente e mais devoto servo, George Shelvocke<sup>14</sup>.

Quando levantamos o caso dos proprietários do *Speedwell* que contestam na justiça os valores recebidos de Shelvocke referentes aos lucros da viagem, não estamos abordando um caso isolado, entretanto. John Selwyn Bromley, ao tratar das dinâmicas que envolviam as atividades ligadas ao corso, apontou que era comum, principalmente quando se tratava de grandes pilhagens, enganar os proprietários. O historiador tratou o fato de capitães e marinheiros ludibriarem os investidores das viagens como sendo inerente ao corso. Bromley calcula que devido a grande quantidade de roubo, os investidores navais da era elisabetana podem ter recebido menos da metade do valor que lhes cabia em vez do corrente dois terços, e ainda destaca,

Os *armateurs* dos numerosos corsários de Luis XIV nunca deixaram de se queixar da pilhagem e da moleza das cortes em reprimi-la. A tentação aumentava quando os salários eram substituídos por participação porque, nesses casos, a tripulação do navio tinha direito, na França, a apenas um décimo do dinheiro produzido pela presa, em vez de um terço, o mesmo que na marinha de guerra<sup>15</sup>.

---

consultar capítulo A Economia Moral da Multidão Inglesa no Século XVIII em Costumes em Comum – Estudos Sobre a Cultura Popular Tradicional.

<sup>14</sup>SHELVOCKE, 1726 p. 6 e 7, tradução nossa - [...] if your Lordships think my conduct in this expedition deserves censure, I shall humbly submit myself to your Lordships just reproof; and if it may be thought worthy of the smallest degree of your Lordships approbation, I shall think my self more than sufficiently recompens'd, both for all the troubles I underwent in this Voyage, and for my many years service in the Navy; and now beg leave, with the profoundest submission, to subscribe my self: Your Lordship Most humble, Most obedient, and Most devoted Servant: George Shelvocke.

<sup>15</sup> BROMLEY, 1988, p. 247-248

Os acertos sobre as divisões dos saques de guerra e de toda a parte burocrática eram feitos com bastante antecedência e ocorriam até mesmo antes da equipagem dos navios. Mesmo com contratos assinados e acordos fechados, as trapaças entre os integrantes dessa rede composta, grosso modo, por marinheiros, capitães e proprietários, eram habituais, bem como as disputas judiciais entre eles. No microcosmo de um navio de guerra mercante, o roubo fazia parte das relações sociais. A tripulação o praticava de modo a diminuir as injustas divisões dos botins e os comandantes os toleravam, até certo ponto, como forma de controle de seus subalternos. Bromley destacou que fazia parte da habilidade de um capitão de um navio corsário impedir a pilhagem indiscriminada por parte da tripulação aos prêmios de guerra e, dessa forma, garantir o interesse dos investidores. Era mais lucrativo relevar pequenos furtos a negociar melhores prêmios. Era necessário, como apontou o historiador, ignorar apropriações fraudulentas de “armas, baús, facas, relíquias romanas, tesouras, fumo livros soltos, e roupa de cama usada”<sup>16</sup>.

As negociações definidas não em salário, mas sim em porcentagem sobre as presas aumentavam significativamente a perspectiva de roubo já que os maiores lucros eram direcionados aos capitães e investidores da viagem. Não havia um método geral ou quotas definidas uniformemente, ou seja, os acertos dependiam do poder de barganha dos oficiais, proprietários e marinheiros. Seguindo o costume inglês<sup>17</sup>, Shelvocke saiu da Inglaterra com as quotas previamente definidas, o que não impediu o motim da sua tripulação em sua passagem pela Ilha de Santa Catarina.

A viagem do capitão Shelvocke aos Mares do Sul é pautada, predominantemente, por conflitos nos quais se envolveu com sua tripulação amotinada<sup>18</sup>. Shelvocke se sentia injustiçado e traído por sua equipe, e dizia que esta era constituída de homens “perigosos e incapazes de serem contratados novamente<sup>19</sup>”. As queixas de Shelvocke não se restringiam aos seus subalternos. Ele constantemente, no decorrer de seu diário, acusou Clipperton e reclamou do tratamento que dele recebia, mostrando incompreensão perante tanta hostilidade a qual foi submetido inúmeras vezes. Não entendia aquela “animosidade malévola” e atribuía a ele a “maioria dos meus infortúnios<sup>20</sup>”. O que temos, porém, é que o tratamento hostil a que Shelvocke afirmou ter sido submetido por Clipperton, pode não ter sido exatamente de causa

---

<sup>16</sup> BROMLEY, 1988, p. 247

<sup>17</sup> Ibid., p. 248

<sup>18</sup> BEATTIE, 2013, p. 121

<sup>19</sup> SHELVOCKE, 1726, p. 27

<sup>20</sup> Ibid., 1726, p. 27

desconhecida e, ao que tudo indica, começou meses antes da partida em direção às colônias do sul.

## 2. Os preparativos da viagem

No início de 1718 um grupo de investidores, ligados à South Sea Company decidiu preparar dois navios para uma jornada contra os espanhóis mesmo num período observado pelo historiador Timothy Charles Halden, como sendo um “um período não característico de paz<sup>21</sup>” que se encontravam Inglaterra e Espanha naquele ano. Estes homens então admitiram dois capitães, George Shelvocke, que era tenente da Marinha Britânica, e John Clipperton, com larga experiência em navegação, tendo feito parte da expedição do capitão William Dampier anos antes como companheiro-chefe<sup>22</sup>. O primeiro seria o comandante tanto do maior navio, o *Success*, bem como o líder da frota, o segundo ficaria a cargo do *Speedwell*. Os dois navios foram adquiridos pelos investidores às margens do rio Tâmis, ficando decidido que as embarcações seriam equipadas como navios particulares de guerra, sob as ordens e nomeações do Colégio do Almirantado dos Países Baixos austríacos<sup>23</sup>.

Além da compra de suprimentos, a contratação de parte da tripulação seria feita pelo capitão Shelvocke em Ostende, tudo previamente determinado pelos investidores. Entretanto, o capitão foi além do que estava previsto e passou por cima das ordens dos proprietários da expedição. Com tudo se encaminhando como esperado, Shelvocke decidiu comemorar. Animado com a viagem e com os vultosos lucros que por ventura teria, ele e alguns de seus homens promoveram algumas festas no navio. As comemorações contaram com a presença de mulheres a bordo e grande consumo de comida e bebida. Os eventos promovidos por Shelvocke parecem não ter agradado os proprietários já que cinco barris de conhaque e vinho que faziam parte das provisões da viagem foram consumidos e, outros cinco barris de pólvora queimados com saudações de tiros<sup>24</sup>.

Ademais, as ordens foram para que o capitão contratasse somente uma parte da tripulação em Ostende e, dos sessenta homens autorizados pelos investidores, Shelvocke

---

<sup>21</sup> BEATTIE, 2013, p. 133

<sup>22</sup> A reputação do capitão John Clipperton não era das melhores. Ele desertou em 1807 da expedição de William Dampier, e foi acusado por ele de roubar sua carta do curso (BEATTIE, 2013, p. 136).

<sup>23</sup> BURNEY, 1816, p. 519

<sup>24</sup> Ibid., p. 519

contratou noventa e mais seis oficiais o que gerou uma virada nos rumos da liderança dos navios e da frota<sup>25</sup>. Com a confiança dos proprietários abalada houve uma troca no comando, John Clipperton assumiu o controle do *Success* bem como a liderança da frota e George Shelvocke foi relegado ao menor dos navios, o *Speedweel*:

[...] eles o removeram do comando principal da expedição, nomeando John Clipperton em seu lugar, e para ser o capitão do *Success*, o navio maior, e Shelvocke, subordinado a Clipperton, para ser o capitão do navio menor, o *Speedwell* de vinte quatro armas e 106 homens<sup>26</sup>.

Desta maneira, poderíamos dizer que o mal estar entre os dois capitães fica longe de ser algo sem causa aparente e que de fato o capitão Shelvocke tenha se sentido injustiçado pela escolha dos proprietários em substituí-lo por Clipperton. Ele se sentiu humilhado por ser rebaixado ao navio menor. Apesar de mencionar em seu diário que a troca no comando se deu pelo fato do capitão John Clipperton conhecer melhor a costa e os costumes do Chile, Peru e do México<sup>27</sup>, George Shelvocke afirma que se os investidores realmente conhecessem Clipperton “não teriam dado a ele nem o comando de um barco carvoeiro<sup>28</sup>”.

Esses eventos nos levam a crer que esta substituição nos postos de poder, acarretou em transformações significativas nos rumos da viagem. Dentre elas estão os diversos desencontros entre os dois comandantes e uma longa estadia de George Shelvocke e sua tripulação na Ilha de Santa Catarina no início de 1719.

Com o passar dos meses, os boatos de que a guerra entre Espanha e Inglaterra estava prestes a estourar aumentavam, as expectativas em torno do evento cresciam e era sabido, como apontou o capitão James Burney em *A Chronological History of the Voyages and Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean to the year 1723 including a History of The Buccaneers of América*, “[...] que uma ruptura entre a Grã-Bretanha e a Espanha era inevitável, e que uma declaração de guerra era diariamente esperada<sup>29</sup>”. Burney, que acompanhou o famoso explorador britânico James Cook em suas últimas duas viagens, dizia que a relação entre Espanha e Inglaterra, durante longo período, foram pautadas em suas disputas no além-mar. A primeira foi vítima durante décadas da “sede de pilhagem tanto quanto pelo desejo de

<sup>25</sup> LEE, 1897, p.46

<sup>26</sup> LEE, 1897, p.46, tradução nossa - [...] they removed him from the chief command of the expedition, appointing one John Clipperton in his room, and to be captain of the *Success*, the larger ship, and Shelvocke, subordinate to Clipperton, to be captain of the smaller ship, the *Speedwell* of twenty-four guns and 106 men.

<sup>27</sup> SHELVOCKE, 1726, p. 2, tradução nossa - ... Capt. John Clipperton Commander, who in consideration of his knowledge of the coasts and customs of Chili, Peru and Mexico, was to act as Chief of the Expedition”

<sup>28</sup> Ibid., p. 26, tradução nossa - “wou'd have given him the charger of a Collier”

<sup>29</sup> BURNEY, 1816, p. 520, tradução nossa - “[...] that a breach between Great Britain and Spain was known to be unavoidable, and that a declaration of war was daily expected”.

vingança<sup>30</sup>” de inúmeras nações. Entre elas estavam Grã Bretanha e França, que nutriam contra a Espanha uma inimizade, segundo o autor, derivada da inveja que tinham de suas possessões na América, fazendo frequentemente guerras predatórias contra esta nação. Sendo assim, seria impossível que os espanhóis não tratassem franceses e ingleses como piratas<sup>31</sup>.

Com medo de a Espanha descumprir os acordos do Tratado de Utrecht, em 17 de dezembro de 1718 a guerra da Guerra da Quádrupla Aliança foi declarada. Ela envolvia as principais potências europeias, sendo de um lado a Áustria juntamente com Tríplice Aliança, formada pela Grã-Bretanha, Holanda e França do outro a Espanha<sup>32</sup>. Desta maneira, com tudo se encaminhando como o esperado, os proprietários apressaram-se para munir cada capitão com suas respectivas cartas do corso, legitimando assim os saques e sequestros que capitão George Shelvocke e capitão Jonh Clipperton viriam fazer. As cartas de ambos são datas de 01 de janeiro de 1719, porém, os dois só conseguiram deixar a Inglaterra em 13 de fevereiro de 1719 quando os ventos se tornaram ideais para partida<sup>33</sup>:

No dia 13 de fevereiro de 1718-9 partimos de Plymouth, em companhia do *Success* de 36 canhões, comandado pelo Capitão John Clipperton, que levando em consideração seu conhecimento das costas e costumes do Chile, Peru e, México, agia como Chefe da Expedição<sup>34</sup>.

### 3. Um pirata inglês na Ilha de Santa Catarina

O *Success* e o *Speedwell* deveriam viajar juntos ao longo de todo o percurso, mas isso ocorreu somente por seis dias, “Mantivemos a companhia um do outro até quinta-feira, 19 de fevereiro de 1718-9 quando entre nove e dez da noite, houve uma violenta tempestade de vento sudoeste, que nos obrigou a levantar nossas velas. Os ventos e a pressão sobre nós cresciam<sup>35</sup>”. Segundo Shelvocke, uma forte tempestade o pegou de surpresa causando a separação das duas fragatas e o primeiro motim que enfrentou em sua jornada.

No caminho em direção as Ilhas Canárias, Shelvocke buscou informações sobre Clipperton com os navios que por ele cruzavam, sendo todas as tentativas de obter notícias de

<sup>30</sup>Ibid., p. 2, tradução nossa - “thirst for plunder as much as by desire for vengeance”

<sup>31</sup>BURNEY, 1816, p. 2

<sup>32</sup>ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA (Ed.). Quadruple Alliance. Disponível em: <<https://www.britannica.com/topic/Quadruple-Alliance-Europe-1718#Article-History>>

<sup>33</sup>BEATTIE, 2013, p. 139

<sup>34</sup>SHELVOCKE, 1726, p. 2, tradução nossa - On the 13th of February 1718-9 we sail'd from Plymouth, in company with the *Success* of 36 guns, Capt. John Clipperton Commander, who in consideration of his knowledge of the coasts and customs of Chili, Peru and Mexico, was to act as Chief of the Expedition.

<sup>35</sup>SHELVOCKE, 1726, p. 2 e 3, tradução nossa - “We kept company together no longer than till Thursday, Feb. 19. 1718-9. When 9 and 10 o'clock at night there came on a very violent storm of wind at S.W. which obliged us to take in our top sails. The gale increasing upon us, and being very much pressed”

seu superior frustradas<sup>36</sup>. No entanto, William Betagh, discorda dos argumentos do seu capitão. Ele afirmou que Shelvocke se aproveitou dos ventos fortes para se separar de Clipperton, não se unindo a ele nas Canárias e nem nos outros postos de encontro<sup>37</sup>. Continuando com essa mesma narrativa, Betagh sugere que a parada na Ilha de Santa Catarina não passou de mais um dos muitos subterfúgios utilizados por Shelvocke para continuar longe das vistas e do controle de Clipperton. Shelvocke permaneceu na Ilha de Santa Catarina por mais de quarenta dias enfrentando, nesse período, o mais intenso motim dos seus quase quatro anos de viagem.

A Ilha de Santa Catarina, em si mesma, tem aproximadamente 8 léguas. E o canal entre ela e o continente é tão estreito em algumas partes, que não deve ser muito mais largo que 1/4 de milha. A ilha é toda coberta de matas inacessíveis, de forma que, com exceção das plantações, não existe uma só clareira nela toda. A menor das ilhotas ao seu redor igualmente abunda em uma grande variedade de árvores e arbustos cheios de espinhos, o que lhes veda totalmente o acesso. Quanto ao continente do Brasil propriamente dito, nesse lugar, pode ser, com justiça, chamado de uma vasta e contínua floresta<sup>38</sup>.

Essas foram as primeiras observações feitas por George Shevolcke e sua tripulação quando o capitão ancorou no dia 23 de junho de 1719. Em seguida localizou ao norte “o ponto onde se consegue água potável na Ilha de Santa Catarina<sup>39</sup>”, fundamental para a travessia que viria a enfrentar semanas depois. Segundo ele a ilha “correspondia muito bem às nossas expectativas<sup>40</sup>”, sendo esta localidade possuidora de “uma grande abundância de diversas espécies de bons peixes<sup>41</sup>”, não faltando aos moradores “ótimos lugares para lançar as redes de arrastão”, sendo muito bem provida de “tainhas, grandes arraias, bagres, cavalinhas, peixes-tambor”. Já a caça encontrada na ilha era escassa<sup>42</sup>,

[...] embora as matas estejam cheias de papagaios, que são um bom prato e que são sempre vistos voando aos pares, devendo haver, no entanto, centenas deles no total. Macacos, cacatuas, garças e uma grande variedade de outras aves de cores curiosas e formas estranhas, especialmente uma espécie pouco maior que um tordo, com esporões em cada junta de suas asas, são comuns ali<sup>43</sup>.

---

<sup>36</sup> SHELVOCKE, 1979, p. 8 e 9

<sup>37</sup> SMIRKE, 1897, p.46

<sup>38</sup> SHELVOCKE, 1979, p. 47

<sup>39</sup> Ibid., p.46

<sup>40</sup> Ibid., p. 33

<sup>41</sup> Ibid., p. 47

<sup>42</sup> Apesar de Shelvocke descrever em seu diário diferentes tipos de animais selvagens que podiam servir de alimento, ele observa que “Quanto à caça, existe muito pouca”. Muito provavelmente ele está fazendo uma comparação com que havia na Inglaterra no período. Thompson quando estuda os crimes ocorridos na região da floresta de Windsor e a aplicação da Lei Negra no século XVIII, nos mostra o que consideravam na época carne de caça. Dentre os diferentes animais o historiador aponta: cervos, coelhos, lebres, gamos e veados. Para mais dados consultar o livro de E. P. Thompson, Senhores e Caçadores, A Origem da Lei Negra.

<sup>43</sup> SHELVOCKE, 1979, p. 46

Ademais, observou que a ilha possuía “uma terra fértil e um ar muito saudável<sup>44</sup>”, havendo nela “uma grande abundância de laranjas, tanto da espécie "China", como da "Sevilha", limões, cidras, limas, bananas, palmitos, melões de todas as espécies e batata<sup>45</sup>”,

Estávamos, agora, prontos para partir e eu havia preparado o navio para atravessar mares tempestuosos, que certamente encontraríamos mais ao sul. Tinha feito com que a nossa popa ficasse o mais firme possível, cobrindo-a com tábuas grossas, deixando somente duas pequenas escotilhas para a entrada de luz na cabina maior. Também havia suprido o navio com outras tábuas para a construção de um toldo, mas tinha preferido realizar o trabalho no mar a permanecer mais tempo ali. Igualmente, aumentei consideravelmente o nosso estoque de provisões, sem qualquer decréscimo na nossa armazenagem de artigos europeus (com exceção de bebidas), já que os meus tripulantes, durante a sua estada ali, não comeram nada além de comidas frescas. Eu comprei 21 cabeças de gado preto, algumas a 4 dólares e outras a 8; diversos porcos, a 4 dólares cada, e 200 peixes grandes salgados, a 10 dólares o cento, juntamente com 150 arrobas de farinha de pau, que é a farinha da raiz de mandioca, tão fina como a nossa farinha de aveia; trata-se de comida muito substanciosa e é preparada sem grande trabalho, bastando para isso ferver água e derramar uma quantidade dessa farinha nela, o que vem a formar uma espécie de pirão imediatamente. Eu também comprei 160 arrobas de trigo, algumas das quais paguei em dinheiro, ao preço de 1 dólar por arroba; as outras, troquei por sal, arroba por arroba. Acrescentei a isso tudo um artigo muito necessário: um bom estoque de fumo<sup>46</sup>.

Em desacordo com seu capitão, Betagh afirma que todos os víveres e produtos adquiridos, segundo Shelvocke tão necessários para “atravessar mares tempestuosos<sup>47</sup>”, não passaram de desculpas para tornar justificada e convincente a permanência na ilha,

Ao invés de entrar no porto da Ilha de Santa Catarina, sabe-se que o dever de Shelvocke seria seguir rapidamente na direção sul, de forma que pudesse logo fazer contato com o inimigo espanhol, já que Clipperton, por essa época, estava realmente no sul do Oceano Pacífico. Mas o nosso comandante achou que seria mais confortável passar o inverno perto daquele maravilhoso local ensolarado, do que arriscar-se a perder essa oportunidade e obedecer as ordens de seu Comodoro e seguir para o estreito de Magalhães, onde Clipperton e sua tripulação sofriam extremas agruras, destituídos que estavam de todos os confortos que nós tínhamos em superabundância. Como paliativo para essa má conduta, Shelvocke declarou, à página 51, que, para economizar suas provisões inglesas, ele havia comprado vinte e uma cabeças de gado, as quais, eu tenho certeza, não passavam de quatro; cento e cinquenta alqueires de carne de caça, que não foram mais de cinco ou seis. A respeito de outras provisões (exceto por três ou quatro porcos), foi tudo uma farsa<sup>48</sup> [...].

Para além da animosidade e dissonância no relato de ambos, conforme descreveu Shelvocke, depois de abastecer de forma generosa o *Speedwell* com toda sorte de produtos disponíveis na região, o capitão decide partir da ilha e seguir viagem em direção ao sul. Porém,

---

<sup>44</sup> SHELVOCKE, 1979, p. 47

<sup>45</sup> Ibid., p.46

<sup>46</sup> Ibid., p. 45

<sup>47</sup> Ibid., p. 45

<sup>48</sup> BETAGH, 1979, p. 54 e 55

seus planos de retomar a jornada são frustrados quando recebe uma carta assinada por parte da tripulação,

No entanto, quando já estava disposto a fazê-lo, chegou-me às mãos uma carta assinada por membros da minha tripulação, com uma série de cláusulas anexas a ela. Eles declaravam que tinham toda a intenção de insistir no cumprimento dessas cláusulas e ameaçavam que não dariam um passo em direção ao mar até que eu concordasse inteiramente com o que pretendiam, com o apoio dos outros Oficiais principais, de acordo com o seu desejo<sup>49</sup>.

A carta é um anúncio de motim onde as reivindicações, majoritariamente, faziam referência à divisão das presas e pilhagens, pois a tripulação sentia que estava prestes a ser enganada pelos oficiais e proprietários do navio. Mas por que a tripulação se amotinaria? Quais as dinâmicas envolveram e antecederam o evento?

#### 4. Um motim forjado?

As semanas que antecederam o início do motim foram intensas e repletas de conflitos a bordo do *Speedwell*. No dia 02 de julho de 1719, um navio ancorou abaixo da Ilha do Papagaio causando apreensão na tripulação. Shelvocke enviou um bote com 23 homens até o navio para verificar do que se trata. O *Ruby* era um navio tripulado por 420 homens de origem francesa que estava voltando do Pacífico Sul. Eles partiram assim que souberam do rompimento entre as coroas francesa e espanhola. Entretanto, o que realmente incomodou Shelvocke foi a insubordinação de seus homens que, descumprindo seu comando, subiram a bordo do *Ruby*. Quando questionou o tenente sobre o motivo da infração direta a suas ordens,

[...] a única desculpa que ele me ofereceu quanto à sua desobediência foi o fato de que ele havia sido persuadido a embarcar. Isso, penso eu, foi um mero pretexto, e o seu destemor poderia ter causado a mim uma falta muito grande, pois eu poderia ter perdido 23 dos meus melhores homens, com todas as suas armas. Mas, já que eles haviam retomado tão rapidamente, eu estava inclinado a crer na história que me contaram<sup>50</sup>.

Depois do ocorrido, La Jonquière, capitão do *Ruby*, recebeu Shelvocke a bordo informando-o que os espanhóis já estavam cientes dos dois navios ingleses que rumavam em direção ao Pacífico Sul. Imediatamente Shelvocke pediu para que nada fosse dito aos seus homens, devido a pouca disposição destes em seguir viagem se essa informação chegasse até eles,

---

<sup>49</sup> SHELVOCKE, 1979, p. 37

<sup>50</sup> Ibid., p. 33

Nessa ocasião, eu julguei que não seria de todo inoportuno informá-lo de que a disposição da grande maioria da minha tripulação era tal que, se eles soubessem de alguma coisa que pudesse vir a lhes causar dificuldade, eu não teria poder para fazê-los prosseguir comigo mais adiante. A essa observação minha ele foi tão gentil a ponto de responder que ele e seus Oficiais nos fariam uma visita, ocasião em que daria à minha oficialidade e marujos tantas esperanças e desejos de sucesso que eles não mais, no futuro, pensariam em abandonar a costa oeste da América para ir a nenhuma outra parte do mundo<sup>51</sup>.

Conforme prometido La Jonquière, juntamente com alguns oficiais e passageiros, compareceram a bordo do *Speedwell* para jantar com Shelvocke na noite do dia 6 de julho. Todavia, a situação fugiu do controle de Shelvocke. Seu mestre de bordo, Hudson, se sentindo humilhado por não ter sido convidado para o jantar “estava decidido a causar tal tumulto, que deveria acabar com toda a alegria e satisfação daqueles que se julgavam tão superiores a ele”. Tendo a situação se agravado, Hudson,

[...] não demorou em pôr em prática o seu plano, com a ajuda de dois ou três de seus companheiros, que também começaram considerar-se humilhados. A primeira coisa que fizeram foi investir contra Betagh, o Capitão dos Fuzileiros, e contra o Sr. Adams, o Cirurgião de Bordo. Havendo essa insolência tido lugar na ponte de comando, eu saí do camarote para ver o que poderia estar causando tanta arruaça, mas fiquei surpreso ante a audácia incomum daqueles sujeitos, os quais, quando eu lhes perguntei sobre o motivo daquela confusão, dirigiram-se a mim com todas as expressões de baixo calão<sup>52</sup>.

Os homens de Shelvocke somente se acalmaram quando o capitão do *Ruby* interveio na situação, “Não fora pela ajuda dos meus outros Oficiais e do cavalheiro francês, eu não teria sido capaz de fazê-los falar com mais respeito, o que foi tudo o que conseguimos deles. Seu número já havia sido consideravelmente aumentado por alguns dos Sub-Oficiais e homens do castelo de proa<sup>53</sup>”. O discurso de La Jonquière para tripulação do *Speedwell* foi, como o próprio Shelvocke disse,

[...] uma melancólica reflexão para mim, que, após ter servido 30 anos como Oficial, sob a melhor disciplina naval do mundo, eu devesse ser agora prejudicado com contínuas demonstrações de motim e exposto à malícia cega a aos imprevisíveis desígnios do humor dos meus tripulantes. Eu devo candidamente confessar que eu não ousei puni-los como mereciam e estava seguro de que alguns dos meus principais Oficiais secretamente aprovavam as ações da tripulação, como pude, mais tarde, constatar pela sua conduta<sup>54</sup>.

Os eventos acima citados mostram parte dos conflitos a bordo do *Speedwell* enquanto estiveram na Ilha de Santa Catarina. O que podemos observar é que a relação entre a tripulação

---

<sup>51</sup> SHELVOCKE, 1979, p. 34

<sup>52</sup> Ibid., p. 35

<sup>53</sup> Ibid., p. 35

<sup>54</sup> Ibid., p. 36

e seu capitão era bastante conturbada e que Shelvocke, em um dado momento precisou, inclusive, de interferências externas para conseguir controlar o comportamento rebelde da sua tripulação. Todos esses eventos culminaram no maior motim com o qual Shelvocke teve que lidar em sua jornada.

No dia 31 de julho de 1719 chega às mãos de Shelvocke uma carta formada por duas partes (Anexo A e B). A primeira era composta de uma justificativa para as sete cláusulas que viriam na sequência. O assunto das cláusulas fazia, basicamente, referência à divisão dos prêmios de guerra, pois a tripulação temia ser enganada tanto por Shelvocke quanto pelos investidores da viagem. As tentativas de Shelvocke de controlar o motim falharam, ele estava pressionado pelos amotinados que tinham apoio de alguns seus oficiais e que como disse o capitão, “se mostravam frios e indiferentes e não consideravam do seu interesse auxiliar-me na minha causa, tudo o que eu podia fazer era impor a minha autoridade. Se isso falhasse, nada restaria que pudesse ser feito para detê-los<sup>55</sup>”.

Sholvocke procurou deixar claro no diário que tentou o quanto pode não ceder aos interesses dos revoltosos,

Mas, quanto mais eu me opunha às ideias deles, mais eles se mostravam impacientes e a minha demora só serviu para torná-los ainda mais obstinados. Em resumo: eles mandaram à minha presença um Sr. Matthew Stewart (que eles haviam indicado como seu agente), trazendo consigo uma credencial que eles lhe haviam dado para agir em seu nome, assinada por toda a tripulação, exceto por alguns dos Oficiais principais<sup>56</sup>.

Alguns dias se passaram após Shelvocke ter recebido a carta e a situação, segundo ele, se encontrava insustentável,

[...] os murmúrios e tensões entre eles e com uma conseqüente indisposição para o trabalho, a tripulação inteira veio a mim no convés dos oficiais, de forma bastante amotinada. Eles desejavam saber qual era a minha palavra final sobre o assunto, já que eu já estava sabendo do ponto de vista deles, pelo qual estavam dispostos a lutar. Declararam, também, que sabiam perfeitamente como cuidar de si mesmos, sem ter que correr riscos certos em troca de ganhos insertos<sup>57</sup>.

Temendo que os homens seguissem, nas palavras do capitão, com “seus atos de pirataria”, ele e seus oficiais superiores decidiram por concordar com as cláusulas. Esta atitude foi considerada por Shelvocke o único meio de fazer os trabalhadores seguirem de maneira dócil na expedição, pois caso não concordasse com as exigências,

[...] eles certamente me desertariam e nos deixariam, a mim e alguns outros, na triste situação de ter que encerrar o nosso empreendimento nesse porto. Isso, certamente, seria considerado culpa minha e me acusariam de indiscreto e imprudente, já que não

---

<sup>55</sup> SHELVOCKE, 1979, p. 40

<sup>56</sup> Ibid., p.40

<sup>57</sup> Ibid., p.41 e 42

haveriam de faltar ocasiões, durante o curso de uma viagem tão longa, para que eu pudesse fazê-los novamente obedecer ao seu acordo inicial com os Cavalheiros Proprietários.

Os relatos de William Betagh, comandante dos fuzileiros navais, entretanto apontam para outra direção. Ele acusa Shelvocke de ter forjado todo o motim para tirar proveito da situação e que, na realidade, o capitão do *Speedwell* utilizou-se de seu camareiro, Sr. Matthew Stewart para estimular a revolta da tripulação,

[...] quando nós descobrimos uma carta enviada pela tripulação a Shelvocke, através de seu criado dê confiança. Era uma carta de motim, ao pé da qual todos haviam assinado em forma de círculo, para evitar ser um deles considerado mentor da conspiração. O teor dessa carta apresentava sua desconfiança com relação aos senhores proprietários e seus temores de serem eles todos ludibriados. Os signatários não teriam tido noção dessa desconfiança antes, se essa apreensão não lhes tivesse sido induzida pelo próprio Shelvocke, como já tive oportunidade de declarar anteriormente. Este, quando viu que tudo o que havia feito e dito não tinha causado o efeito desejado [na tripulação], estava agora fazendo uso de seu emissário Stewart com o intuito de envenenar as mentes dos tripulantes, já que, de outra forma, eles estariam sossegados cumprindo os seus deveres<sup>58</sup>.

Stewart entrou no navio como comissário, prestava serviços no camarote do *Speedwell*. Assim que partiram das Canárias, Shelvocke o promoveu ao cargo de imediato o que intrigou algum dos oficiais: “isso nos dava a todos a vontade de saber quais as qualificações que Shelvocke poderia ter visto em um homem que apenas alguns dias antes levava nossos copos e os enchia de vinho<sup>59</sup>”. E mais, afirmando sua incompetência, Betagh acrescenta que Stewart “não era marujo o suficiente para distinguir entre um cordame e uma linha de proa<sup>60</sup>”. Bethag conta que Shelvock havia se aproximado de seu comissário de forma a usá-lo para incitar entre os homens o motim, já que o próprio capitão havia tentado, porém sem sucesso.

Betagh relata que a tripulação do *Speedwell* era ordeira e submissa e que jamais teria se levantado da forma como se levantou se não houvesse sofrido influências externas, neste caso, de Stewart,

Este (Shelvocke), quando viu que tudo o que havia feito e dito não tinha causado o efeito desejado, estava agora fazendo uso de seu emissário Stewart com o intuito de envenenar as mentes dos tripulantes, já que, de outra forma, eles estariam sossegados cumprindo os seus deveres. Eu não preciso de argumento mais forte para provar a disposição honesta e ordeira da tripulação do navio do que as palavras deste próprio escritor, à página 4, que declara serem quatro quintos deles homens não afeitos ao mar[...]<sup>61</sup>

---

<sup>58</sup> BETAGH, 1979, p.52

<sup>59</sup> Ibid., p.50

<sup>60</sup> Ibid., p.51

<sup>61</sup> Ibid., p. 52

Segundo ele, o desejo de Shelvocke com toda essa armação era aumentar significamente seus lucros, e isso ocorreria com o cumprimento de uma das cláusulas constante na carta de motim. O cumprimento desta cláusula garantia a Shelvocke 5% a mais de tudo que fosse capturado ao longo da viagem. Isso pode ser confirmado na sexta cláusula da carta como consta abaixo,

Em consideração ao fato de que o Capitão Shelvocke, no intuito de beneficiar a sua tripulação, concordou em dividir os artigos pilhados nos camarotes dos navios apresados (que, provavelmente, representam a maior parte), nós voluntariamente concordamos que ele deva ter direito a 5% a mais do que a sua respectiva parte da pilhagem realizada, conforme regulamento estabelecido acima<sup>62</sup>.

Betagh aponta também, que se Shelvocke quisesse ter posto fim ao motim rapidamente teria feito, já que segundo ele, “quaisquer seis de seus oficiais de bordo, tendo suas armas sempre sob sua custódia, poderiam lançar os patifes por sobre o castelo de proa, sem terem o merecimento de um registro por feito histórico<sup>63</sup>”.

Os estudos feitos pelo historiador britânico Timothy Beattie em sua tese de doutoramento vêm ao encontro da versão levantada por Betagh e dão corpo às suas suspeitas. Em seu trabalho, Beattie analisa os livros de viagem de William Dampier, Woodes Rogers e George Shelvocke, investigando o propósito, origem, custos e recompensa de cada viagem. O historiador também se volta para uma análise literária de cada narrativa que, segundo ele, tiveram influência ampla e duradoura na literatura inglesa, tanto nas suas formas como em seu estilo. Sendo assim, Beattie, ao acessar livro de Woodes Rogers, descobre que a carta de motim que chegou às mãos de Shelvocke nada mais é que uma cópia de um acordo entre Woodes e seus oficiais,

Eu descobri uma grande falha nesta conta. Longe de ser o produto de marinheiros semi-alfabetizados, esses artigos são, na verdade, uma cópia em grande parte palavra-por-palavra daqueles concebidos pelos oficiais da expedição de Rogers impressos em *A Cruising Voyage Round the World* [...] Shelvocke omitiu, por exemplo, qualquer referência à gravação pública de pilhagem como exigido no número quatro dos artigos de Rogers, já que ele deixou de mencionar o papel dos agentes em julgar o que é pilhagem<sup>64</sup>.

---

<sup>62</sup> SHELVOCKE, 1979, p. 39

<sup>63</sup> BETAGH, 1979, p. 53

<sup>64</sup> BEATTIE, 2013, p. 141, tradução nossa. I have discovered a major flaw in this account. Far from being the product of semi-literate seamen these articles are, in fact, a largely word-for-word copy of those devised by the officers on the Rogers expedition as printed in *A Cruising Voyage Round the World* [...] Shelvocke has omitted, for example, any reference to the public recording of plunder as required in number four of the Rogers articles, as he has left out mention of the agents' roles in judging what is plunder.

Beattie afirma ter descoberto que tudo não passou de um arranjo, onde Shelvocke teria realmente usado Stewart para encorajar a tripulação a se amotinar e tirar proveito da situação. Mas como Shelvocke teria tido acesso a esse documento? O que ele não conta em seu diário é que sua jornada e a do capitão Clipperton foi montada nos moldes da bem sucedida expedição de Woodes Rogers que de forma semelhante viajou para atacar navios e assentamentos espanhóis nos Mares do Sul dez anos antes. Anteriormente a saída do *Speedwell* e do *Success* da Inglaterra, os proprietários deram a cada um dos capitães uma cópia do livro da viagem de Rogers, orientando-os a utilizá-los como manual da viagem<sup>65</sup>. A jornada de Shelvocke e Clipperton se espelhou diretamente na viagem de Rogers, e foi montada de forma similar, ou seja, as cláusulas da carta de motim foram praticamente copiadas, como sugeriu Beattie, palavra-por-palavra do livro de Rogers.

Os estudos sobre o diário de bordo do *Speedwell* feitos por J. S. Bromley na década de 90, já haviam apontado para a mesma direção de Beattie no que se refere ao motim ocorrido na Ilha de Santa Catarina. Bromley afirmou que o evento não passou de uma manobra do capitão George Shelvocke para aumentar seus lucros. Tudo inspirado no ocorrido com Woodes Rogers em sua expedição no início do século XVIII,

A primeira petição dos marinheiros, moderadamente fraseada em comparação com o que viria depois, foi descrita (por Shelvocke) como “tautologias desnecessárias, expressões banais e monótona confusão”. Referia-se ele ao tratamento dado por Rogers a duas de suas tripulações, que levaram o “Caso” contra os proprietários de Bristol até a Câmara dos Lordes, embora em vão. Os acordos que Shelvocke teve que fazer no mar, definindo o saque – os artigos na presa aos quais os captores tinham direito exclusivo, tais como objetos pessoais de prisioneiros – seguem quase palavra por palavra os negociados por Woodes Rogers e seu colega, Stephen Courtney, cujo grande golpe consistia em entregar “todo saque de camarote”, isto é o conteúdo do “Grande Camarote” dos capitães capturados e que, não raro, constituía a melhor pilhagem<sup>66</sup>.

Por tanto, Beattie e Bromley, através de suas pesquisas, concordam com a existência de uma manobra de Shelvocke em fomentar o levante de sua tripulação. Betagh, diferentemente dos dois historiadores, não cita o diário de Rogers, para resolver a questão do motim. Provavelmente, foi a partir da análise de cenário, do comportamento de Shelvocke em relação a Stewart e as cláusulas constantes na carta, que Betagh deduziu toda a trama envolvendo o motim.

Segundo Frohock, os estudos encontrados que fazem referência à jornada do capitão George Shelvocke aos Mares do Sul partem, majoritariamente, de uma análise comparativa

---

<sup>65</sup> BEATTIE, 2013, p. 121

<sup>66</sup> BROMLEY, 1990, p. 247

dos diários de Betagh e de Shelvocke. As pesquisas quase que de maneira geral buscam evidências que possibilitem apontar qual das duas versões é mais passível de crédito,

Estudiosos tentaram determinar qual escritor é mais crível e, diante do dilema apresentado por documentos de origem contraditória, tiraram conclusões diferentes sobre a veracidade dos dois relatos. Em sua história da expedição, Kenneth Poolman acha que Shelvocke é mais confiável do que Betagh: “O que equivale a uma diatribe estridente e desequilibrada por um irlandês que beijou a Pedra de Blarney muitas vezes”, escreve Poolman, “Betagh pintou Shelvocke como um monstro alternadamente arrogante e adulator, bêbado e assustador, que manipulava eventos e subordinados de maneira ultrajante e maquiavélica para forçar a crença em si”. Outros historiadores, como Philip Edwards, deram vantagem a Betagh, acatando sua alegação de que Shelvocke deliberadamente se separou de *Success* e do capitão John Clipperton, o comandante da expedição, para que ele pudesse começar em sua própria viagem pirata. Ainda outros como Oskar Spate teria delcarado que “não seria vantajoso decidir qual dos dois era o mais atroz escritor<sup>67</sup>

Apesar de termos utilizados da mesma estratégia de análise no caso do motim, gostaríamos de tentar demonstrar que, independentemente da versão considera verdadeira, os trabalhadores do *Speedweell* tinham motivos legítimos para reivindicarem o que acreditavam ser deles por direito. Principalmente, se nos balizarmos pelas pesquisas de Bromley e Beattie, que ratificam a versão de Betagh de que Shelvocke teria influenciado o motim, as pautas dos trabalhadores não se tornam menos legítimas. Da mesma forma, entendemos que não havia por parte da tripulação essa total passividade indicada por Betagh, onde o mesmo sustenta que caso Shelvocke não tivesse envenenado a mente daqueles homens, eles jamais teriam se amotinado.

Acreditamos que há no diário de Shelvocke trechos que realmente apontam para uma insegurança da tripulação na direção que a divisão dos prêmios pudesse tomar e que o sentimento de que acabassem sendo enganados pelos proprietários e oficiais era crível. Afinal de contas, era comum que a tripulação de navios mercantes ou de guerra sofresse com a tirania de capitães e empresários. Bromley se referiu a esses homens como “ladrões de pagamento” e “empresários militares”, e era na hora da divisão da pilhagem que os trabalhadores mais sentiam o peso da autoridade,

---

<sup>67</sup> FROHOCK, 2012, p. 154, tradução nossa - Scholars have tried to determine which writer is more credible, and, faced with the dilemma presented by contradictory source documents, they have drawn different conclusions about the truthfulness of the two account. In his book-length history of the expedition, Kenneth Poolman finds Shelvocke to be more trustworthy than Betagh: “In what amounts to a shrill, unbalanced diatribe by an Irishman who had kissed the Blarney Stone too many times,” writes Poolman, “Betagh painted Shelvocke as an alternately arrogant and fawning, drunken, gouty monster who manipulated events and subordinates in such an outrageously Machiavellian manner as to strain belief”. Other historians, such as Philip Edwards, have given the advantage to Betagh, acapting his claim that Shelvocke deliberately separated from *Success* and Captain John Clipperton, the commander of the expedition, so that he could commence on his own piratical voyage. Still other, such as Oskar Spate. Have delcarad it “unprofitable to decide which [of the two choronicler] was the more atrocious traducer.

Oficiais navais eram mal-afamados por sua avareza no tocante a dinheiro produzido pelas prezas, o que provocava atrito constante entre eles. Uma pessoa que os conhecia bem, em 1699, disse ao rei Guilherme que alguns comandantes mantinham seus homens sem dinheiro durante anos “até que nenhum interessado é encontrado”, enquanto James Vernon, secretário de estado e comissário de presas no mar, achava que esse tipo particular de fraude contribuía para a deserção e a pirataria. Embora seus códigos e punições fossem muito diferentes, o duro tratamento na Marinha de Guerra e na Mercante alimentava essas animosidades. Nessa última, contudo, a conduta arbitrária e mesmo selvagem do comandante tinha menor probabilidade de ser corrigida por outros oficiais ou pelo empregador. Havia uma grande brecha entre os comandantes a respeito de poderes, responsabilidades e perspectivas, e mesmo entre seus imediatos<sup>68</sup>.

Contraopondo a total passividade e boa disposição da tripulação apontada por Betagh, Shelvocke relatou que logo no início da viagem ocorreu o primeiro motim da tripulação. Após enfrentarem uma enorme tempestade, os trabalhadores se insurgiram contra o capitão exigindo o pronto retorno a Inglaterra,

Essa tempestade aterrorizou tanto a maior parte da companhia de meu navio, que fiquei sabendo que 70 deles estavam resolvidos a voltar para a Inglaterra, e que eles haviam formado uma queixa contra o navio; porque eles estavam convencidos de que o navio era tão instável, que nunca seria capaz de nos levar para os Mares do Sul<sup>69</sup>.

Segundo aqueles homens, o navio dava sinais que não suportaria tão longa travessia sem naufragar. Shelvocke, entretanto, negou que existissem tais problemas no navio, apesar de assumir que o *Speedwell* precisava de reparos.

A tripulação, mesmo com os argumentos do capitão de que o navio era seguro, não se mostrou disposta a negociar, só cedendo quando Shelvocke os ameaçou com violência<sup>70</sup>. A falta de instabilidade que poderia levar o *Speedwell* a um naufrágio é confirmada pelo próprio Shelvocke quando ele anunciou em seu diário o desejo de deixar a Ilha de Santa Catarina. Ele afirmou que “Tinha feito com que a nossa popa ficasse o mais firme possível, cobrindo-a com tábuas grossas, deixando somente duas pequenas escotilhas para a entrada de luz na cabina maior. Também havia suprido o navio com outras tábuas para a construção de um toldo [...]”<sup>71</sup>.

Outro ponto que indica razões plausíveis para uma inquietação da tripulação está situado na primeira parte da carta. Beattie e Bromley apontaram em seus estudos que somente as cláusulas contidas na carta de motim são cópias quase que “palavra por palavra” das encontradas nos livros de Rogers e não o documento em sua totalidade. Podemos perceber que

<sup>68</sup> BROMLEY, 1988, p. 248 e 249

<sup>69</sup> SHELVOCKE, 1726, p. 4, tradução nossa - This storm so terrified the greatest part of my ship's company, that I was inform'd that 70 of them were resolv'd upon bearing away for England, and that they had form'd a complaint against the ship; for they alledg'd that she was so very crank, that she would never be able to carry us to the South Seas

<sup>70</sup> Mais a frente neste texto o episódio do primeiro motim do *Speedwell* será visto com mais detalhes.

<sup>71</sup> SHELVOCKE, 1726, p. 45

os argumentos utilizados são realmente condizentes com as situações que marinheiros, de uma maneira geral, estavam sujeitos. Isto pode nos levar a crer que o motim poderia ter ocorrido mesmo sem a influência de Shelvocke.

Dentre as justificativas da tripulação estavam a do tratamento dado aos homens de Woodes Rogers na sua viagem em 1709. Os amotinados diziam saber do tratamento injusto dedicado aos homens *Duke* e do *Duchess*, navios dos quais Rogers era o capitão naquela expedição. Em seguida demonstraram desconfiar dos artigos, que provavelmente eram uma espécie de contrato de trabalho, por eles assinados ainda em Plymouth que nunca foram lidos na frente deles e nem permitido que eles os lessem. Quando a tripulação questionou um dos responsáveis pela elaboração dos Artigos, obtiveram como resposta o seguinte:

Em segundo lugar, que os Artigos com que nós concordamos e assinamos em Plymouth nunca foram lidos em nossa presença, nem o Sr. Godfrey permitiu que nós os lêsemos. Ele nos disse que eram os mesmos que estavam afixados na porta da cabine, mas nós estamos agora seguros que isso não era verdade. Uma coisa que nós vimos neles era que havia três vezes mais texto do que o que nos foi dado a conhecer. E também que foram escritos com diversas caligrafias diferentes, com muitas observações nas entrelinhas, o que não pudemos entender<sup>72</sup>.

Os amotinados encerram as justificativas para as cláusulas levantando a seguinte questão: “E, finalmente, quanto é perigoso a homens pobres confiarem suas fortunas nas mãos de homens ricos?<sup>73</sup>”. Poderíamos desta maneira, pensar que não havia por parte dos trabalhadores essa passividade e conformidade com tudo que lhes era imposto como relatou Betagh. Seguindo por essa ótica, seria possível pensar nos marinheiros do *Speedweel* como agentes nas dinâmicas do navio e que, dentro de suas possibilidades, conseguiam agir, se organizar e reivindicar o que julgavam lhes caber por direito. Eles, inclusive, ameaçaram tomar o controle do navio, já que “sabiam perfeitamente como cuidar de si mesmos, sem ter que correr riscos certos em troca de ganhos incertos<sup>74</sup>”.

Suas trajetórias de vida os levaram a compreender seu status dentro daquele espaço, a conhecer os homens com os quais lidavam e as situações das quais eram submetidos, pois como afirmou Rediker,

Frente a um capitão de navio quase com poderes ilimitados de disciplina e sempre pronto para usa o chicote, o marinheiro desenvolveu maneiras de resistência contra esta concentração de autoridade e se apresentavam em deserção, paralizações, motins, e greves. [...]. Enfrentado perigos naturais e produzidos pelo homem que incluem uma escassez crônica de comida e bebida e um sistema de hierarquia e privilégio, o marinheiro aprendeu a importância da igualdade: sua experiência adquirida dolorosamente disse a ele que uma justa distribuição dos riscos aumentaria as chances

---

<sup>72</sup> SHLEVOCKE, 1979, p. 38

<sup>73</sup> Ibid., p.38

<sup>74</sup> Ibid., p. 42

de sobrevivência de cada um. Separados de seus entes queridos e do restante da sociedade por longos períodos, o marinheiro desenvolveu uma cultura distinta, com sua própria linguagem, canções, rituais e senso de irmandade<sup>75</sup>.

A tradição insubordinada daqueles homens estava associada tanto com a luta constante contra a exploração sofrida pelos seus superiores quanto aos desafios de estarem sempre à mercê da natureza. Estes dois elementos faziam parte da lida cotidiana e tiveram efeito inegável na cultura marítima. As suas vidas estavam atreladas com a de seus pares e dependiam do senso de comunidade para sobreviver. Temos, no centro da cultura marítima, o sofrimento físico e moral característicos do trabalho no mar. Igualmente, a riqueza dessa cultura estava atrelada a mobilidade limitada do navio. A tripulação, com frequência, era composta por homens de diversas nacionalidades, línguas, credos e etnias. E nessa mistura cultural a única regra era o gênero, raros são os relatos de mulheres nessa atividade<sup>76</sup>.

## 5. As redes de informação

Outro ponto que gostaríamos de destacar refere-se às dinâmicas que envolviam os meios pelos quais os marinheiros obtinham informação. Como mostramos anteriormente, os tripulantes do *Speedwell* afirmaram na carta saber do tratamento a que foram submetidos os tripulantes do *Duke* e do *Duchess*, “não sendo pagos nem mesmo em um décimo do que de direito lhes cabia<sup>77</sup>”. Mas como eles teriam tido acesso a essas informações? Através do camareiro Stewart sob ordens de Shelvocke? Sim, é possível, até porque Shelvocke tinha consigo o livro de Rogers. Mas o próprio Shelvocke nos mostra em seu diário que havia no navio outros homens que poderiam saber o que se passou na expedição de Woodes Rogers, como por exemplo, Simon Hatley que havia sido oficial, em diferentes momentos, no *Duchess* e no *Duke*. Buscando um líder para o motim, Shelvocke aponta,

Eu descobri que a maioria dos meus Oficiais superiores tacitamente haviam aprovado aquelas medidas, particularmente o Capitão Hatley, que fazia parte da expedição do Capitão Rogers e que, segundo me informaram, era o cabeça de todo o movimento.

<sup>75</sup> REDIKER, 2004, p. 25-26, tradução nossa - Facing a ship captain of almost unlimited disciplinary power and ever readiness to use the cat-o-nine-tails, the sailor developed an array of resistances against such concentrated authority that featured desertion against such concentrated authority that featured desertion, work stoppages, mutinies, and strikes. [...]. Facing such natural and man-made dangers, which included a chronic scarcity of food and drink and galling system of hierarchy and privilege, the sailor learned the importance of equality: his painfully acquired experience told him that a fair distribution of risks would improve everyone's chances for survival. Separated from loved ones and the rest of society for extended periods, the sailor developed a distinctive work culture with own language, songs, ritual, and sense of brotherhood.

<sup>76</sup> RODRIGUES, 1999, p. 20 e 27

<sup>77</sup> SHELVOCKE, 1979, p. 40

Estava claro que as observações na carta eram de sua autoria (já que ele havia servido como Oficial a bordo do "Duchess"<sup>78</sup>.

Apesar de o capitão Hatley ter sido membro da tripulação de Rogers, não acreditamos ser ele o único a ter condições de informar aos outros sobre os eventos ocorridos naquela expedição. Woodes Rogers tinha ficado conhecido por sua bem sucedida viagem de volta ao mundo, tanto pelos lucros que deu aos investidores quanto pela publicação de seu diário em forma de livro.

Rogers optou por publicar algo mais técnico voltando-se a descrições de lugares que seriam úteis a futuros navegadores. Na extensa introdução de seu livro, Rogers diz que gostaria de manter sua escrita dirigida aos homens do mar e exalta as grandes riquezas do império espanhol tanto na América do Sul como na América Central, incentivando seus compatriotas a se aventurarem naquela direção. Em seu livro ele diz que os chilenos tinham aversão aos espanhóis e que prontamente se acertariam com os ingleses pra se livrarem da opressão e da crueldade a que estavam submetidos. Mesmo com uma escrita técnica, o livro atraiu um público amplo e diversificado devido à inclusão da história do resgate de Sil Kirk, náufrago encontrado na ilha de Juan Fernandes e que, provavelmente, inspirou Daniel Defoe a escrever Robinson Crusoe<sup>79</sup>.

A vida social londrina no primeiro quartel do século XVIII era intensa. As cafeterias tornaram-se pontos de encontro. Ali as pessoas se reuniam para conversar e saber das últimas notícias e até mesmo fechar negócios. Em 1714 havia 497 cafés na capital inglesa, e era nestes locais onde se encontravam as revistas e os jornais mais influentes da época. No outono de 1717, em um desses jornais, é publicada a notícia de que Woodes Rogers havia se encontrado com a rainha Ana e que em breve seguiria para Bahamas para assumir o cargo de governador geral daquela ilha<sup>80</sup>.

Woodes Rogers tinha se tornado um homem conhecido e influente. Muito provavelmente as histórias de sua expedição aos Mares do Sul em 1708 foram muito comentadas não só naqueles cafés, mas se espalharam por toda Londres, desde as áreas mais nobres até as partes mais pobres. As conversas que a viagem de Rogers despertou, provavelmente, foram as mais diversas, podendo ir do processo que recebeu por não pagar seus homens mesmo depois de anos do término da expedição, até os maus tratos a que submeteu a

---

<sup>78</sup> SHELVOCKE, 1979, p. 40

<sup>79</sup> CORDINGLY, 2011, p. 265

<sup>80</sup> Ibid., p. 109

tripulação, como da vez chicoteou um de seus tripulantes e prendeu outros tantos por não concordarem com a sua postura<sup>81</sup>.

Edward Thompson, em seu trabalho sobre os motins de fome da Inglaterra setecentista, explicou sobre essa rede de comunicação que alimentava as camadas mais pobres da sociedade. Seus estudos apontam que,

[...] os pobres tinham suas próprias fontes de informação. Eles trabalhavam nas docas. Deslocavam os batelões nos canais. Dirigiam as carroças e manejavam as barreiras de portagem. Trabalhavam nos moinhos e nos celeiros. Muitas vezes conheciam bem melhor os fatos locais do que a *gentry*: em várias ações, dirigiam-se certamente aos estoques escondidos de grãos, que os juizes de paz de boa-fé negavam existir. Se os boatos frequentemente ultrapassavam todos os limites, sempre tinham raízes em pelo menos algum fundamento precário de realidade. Os pobres sabiam que a única maneira de forçar os ricos a ceder era torcendo-lhes o braço<sup>82</sup>.

Os motins de fome na Inglaterra do século XVIII, segundo Thompson, eram uma ação popular direta altamente sofisticada, com objetivos delimitados e ocorriam com frequência em épocas de escassez de alimento. O autor aponta que, basicamente, todas as ações populares que pululavam naquela região e naquele século eram formadas por homens e mulheres da multidão. Essas pessoas acreditavam que estavam defendendo direitos e costumes tradicionais e, de maneira geral, tinham um suporte amplo da comunidade, outras vezes tinham até mesmo o apoio das autoridades. Os protestos que desembocavam nesses levantes populares pela fixação do preço dos cereais estavam ligados ao que Thompson chamou de “economia moral dos pobres<sup>83</sup>”. As dinâmicas que envolviam a economia moral partiam do “consenso popular a respeito do que eram práticas legítimas e ilegítimas na atividade do mercado, dos moleiros, dos quais faziam o pão etc<sup>84</sup>”. Desta maneira, “O desrespeito a esses pressupostos morais, tanto quanto privação real, era o motivo habitual para a ação direta<sup>85</sup>”.

O historiador Jaime Rodrigues afirma em seus estudos que os marinheiros teriam herdado da economia moral de Thompson, a rede informal de comunicação, pela qual se informavam “sobre a qualidade do tratamento e da ração de bordo e também sobre o salário<sup>86</sup>”. Desta mesma rede, “viriam ainda às formas de contestação às arbitrariedades a que os oficiais os submetiam, resultando muitas vezes em motins e deserções<sup>87</sup>”. Seria essa economia moral

---

<sup>81</sup> CORDINGLY, 2011, p. 47 e 100

<sup>82</sup> THOMPSON, 2005, p.183

<sup>83</sup> Ibid., p. 152

<sup>84</sup> Ibid., p. 152

<sup>85</sup> Ibid., p. 152

<sup>86</sup> RODRIGUES, 1999, p. 27

<sup>87</sup> Ibid., p. 27

praticada nos navios mercantes ou de guerra não a mesma aplicada para as comunidades camponesas da Inglaterra, mas sim forjada nos seus princípios.

Sendo assim, podemos pensar que havia entre as classes baixas, incluindo os trabalhadores de navios, uma rede de comunicação por onde adquiriam informações do que ocorria com seus pares nos diferentes contextos sociais, inclusive nas expedições transatlânticas. É possível acreditar que as informações obtidas pela tripulação do *Speedwell* sobre os acontecimentos na expedição de Woodes Rogers de 1708, não necessariamente tenham vindo de algum oficial do navio. A viagem de Rogers havia sido amplamente divulgada pela publicação de seu diário e pelos vultosos lucros obtidos na expedição, tornado o capitão figura conhecida nas regiões portuárias da Inglaterra.

A história de Walter Kennedy pode nos ajudar a contextualizar as redes de informação que percorriam as regiões portuárias da Inglaterra no século XVIII. Nascido em Londres no ano 1695, Kennedy era de origem pobre, vivia numa comunidade às margens do rio Tâmis, não obteve educação formal, cresceu analfabeto. Decidido a se dedicar a vida no mar, embarcou em um navio corsário nos tempos da Guerra de Sucessão Espanhola<sup>88</sup>.

Dentro do navio ele começou a ouvir as histórias contadas sobre as façanhas dos piratas nas Índias Orientais e Ocidentais, ouviu sobre Capitão Morgan, Henry Avery, e outros tantos que fizeram fama e fortuna navegando como piratas, afinal de contas, “Homens dessa profissão geralmente tem boa memória (pelo menos) ao que se refere a tais assuntos<sup>89</sup>”.

Todas essas conversas tiveram grande efeito sobre Kennedy, despertando nele a ambição de seguir o mesmo caminho. Com o passar dos dias eles se tornava cada vez mais interessado nessas histórias e em tudo que era dito a respeito<sup>90</sup>. Walter Kennedy se juntou à expedição de Woodes Roger rumo as Bahamas e, na primeira oportunidade, ele e mais cinco homens desertaram e se uniram aos piratas da região. Tempos depois se tornaram um dos grupos de piratas mais bem sucedidos e procurados do primeiro quartel do século XVIII. Anos depois, acusado de pirataria, Walter Kennedy foi capturado e preso, sendo enforcado em 21 de julho de 1721 aos 26 anos<sup>91</sup>.

A vida de Walter Kennedy nos mostra o poder das informações que corriam entre as pessoas simples e como essa rede de comunicação que se formava podia influenciar na trajetória

---

<sup>88</sup> REDIKER, 2004, p. 38

<sup>89</sup> THE... 1874, p. 40, tradução nossa - “Men of that profession have usually good Memories with respect (at least) to such matters”

<sup>90</sup>“Esses contos tiveram um efeito maravilhoso na disposição de Walter, criando nele uma ambição secreta de fazer nome da mesma maneira. Ele se tornou mais do que ordinariamente atento sempre que Histórias desse tipo eram contadas, e aproveitava todas as oportunidades de contar o que sabia” (THE... 1874, p. 39 e 40)

<sup>91</sup> REDIKER, 2004, p. 39 - 41

de um indivíduo ou de um grupo. Mesmo que algumas vezes os boatos que ajudavam na construção de determinada narrativa fossem fantasiosos, Thompson afirma que de alguma forma eles tinham algum fundamento na realidade<sup>92</sup>.

Kennedy, assim como a maior parte das pessoas pobres, era analfabeto e dependia dessa rede oral de informações para se inteirar do que acontecia. As histórias escutadas por ele transformaram sua vida, levando-o a percorrer um caminho pelo qual talvez não tivesse seguido se tantas delas não tivessem chegado aos seus ouvidos. Para Rediker, Walter Kennedy,

[...] não era apenas um batedor de carteiras, um arrombador de casas e um proprietário de prostíbulo; não era apenas um rebelde cheio de coragem e raiva, solidariedade e traição; não era apenas uma força de destruição contra o tráfico de escravos; mas um contador de histórias marítimas, e um [homem] com idéias, até mesmo uma filosofia política que não era, como nós, uma imitação do "governo legal", mas sim uma crítica a ele<sup>93</sup>.

Dessa forma, poderíamos levantar a hipótese que a mesma rede de informações que nutriu a sanha de Kennedy por riqueza e tinha influência nos motins de fome estudados por Thompson, alimentou com notícias os marinheiros do *Speedwell*. Mesmo que tenha existido no navio um oficial que participou da expedição de Rogers, poderíamos acreditar que os homens de Shelvocke estavam, assim como Kennedy, ligados por essa rede de comunicação.

Destacamos nesse capítulo o poder de agência dos indivíduos pobres pertencentes ao baixo escalão da divisão social do trabalho. Apontamos aqui dois pontos principais de agência da tripulação do *Speedwell*. No primeiro ponto tentamos demonstrar que os trabalhadores que ali se encontravam não estavam inertes aos mandos e desmandos do capitão Shelvocke, possuindo capacidade de se organizar e reivindicar o que entendiam ser deles por direito. O segundo ponto com o qual trabalhamos fez referência às redes de informação daqueles indivíduos que apesar de muitos serem analfabetos como Kennedy, possuíam suas próprias maneiras de se informar e transmitir informações. No capítulo seguinte pretendemos abordar como a agência desses indivíduos estava ligada às estruturas econômicas e sociais deste período.

---

<sup>92</sup> THOMPSON, 2005, p.183

<sup>93</sup>REDIKER, 2004, p. 42, tradução nossa - [...] was not only a pickpocket, a housebreaker, and a proprietor of whorehouse; not only a rebel full of courage and rage, solidarity and treachery; not only a force of destruction against the slave trade; but a seafaring storyteller, and one with ideas, even a political philosophy that was not, as we will, an imitation of "the legal government" but rather a critique of it

## CAPÍTULO II

A viagem de George Shelvocke em direção ao Pacífico Sul em 1719, ocorreu em um período marcado por fortes disputas entre as grandes potências europeias. No capítulo anterior destacamos as agências, o cotidiano, as relações de trabalho a partir das ações e práticas dos sujeitos sociais. As reivindicações levantadas pelos marinheiros que levaram ao motim, bem como o papel das camadas mais baixas da sociedade nas redes de informação, demonstraram que mesmo havendo limitações, todo ser humano possui um espaço de ação para atuar na transformação das relações sociais nas quais está inserido.

Na concepção Sewell, “uma capacidade para agência é algo tão igualmente dado para os humanos como a capacidade de respirar<sup>94</sup>”. Entretanto, a agência irá variar e tomará formas específicas dependendo, diretamente, dos recursos culturais e dos esquemas disponíveis no meio social que cada indivíduo se encontra. Ou seja,

A ocupação de diferentes posições sociais – como definida, por exemplo, por gênero, riqueza, prestígio social, classe, etnicidade, ocupação, geração, preferência sexual ou formação – dá as pessoas conhecimento de diferentes esquemas e acesso a diferentes tipos e quantidades de recursos e, por conseguinte, a diferentes possibilidades de ação transformativa. E o escopo ou extensão da agência também varia enormemente entre diferentes sistemas sociais, mesmo para ocupantes de posições análogas<sup>95</sup>.

Fruto da agência dos indivíduos, as estruturas sociais não são entidades autônomas ou dadas, mas “de fato elas são produzidas e reproduzidas por meio de atos individuais, isto é, da atividade humana<sup>96</sup>”. Neste capítulo, iremos destacar como esses elementos da agência humana estavam relacionados às dinâmicas das estruturas econômicas e sociais deste período.

Ao nos dirigirmos para a análise do Estado inglês que Christopher Hill faz da Revolução Inglesa de 1640 e do governo de Oliver Cromwell, veremos que no final dos anos de 1653, o modelo da política externa inglesa se modificou, estando voltado para os interesses da Inglaterra e do comércio. É neste momento que, segundo Hill, surgem dois pontos de ação política. O primeiro estava direcionado para as relações com a Holanda, objetivando o fim da rivalidade comercial entre as duas nações. O desejo dos ingleses naquele momento era acessar as rotas comerciais da Índia e do Extremo Oriente restritas aos holandeses desde 1623<sup>97</sup>.

---

<sup>94</sup> SEWELL JUNIOR, 2007, p. 151

<sup>95</sup> *Ibid.*, p. 151

<sup>96</sup> CONRAD, 2017, p. 95, tradução nossa - “De hecho, se producen y reproducen por medio de actos individuales, es decir, de la atividade humana”.

<sup>97</sup> HILL, 1970, p. 139 e 140

Hill explica que no mesmo ano em que Cromwell venceu os monarquistas, a política imperialista inglesa se intensificou, tendo por base os Atos de Navegação. Estes deram à Inglaterra o direito restrito de importação a navios ingleses, a única exceção a estrangeiros eram as embarcações que fossem comercializar bens de seus países de origem. O Ato de Navegação de 1651 precedeu a primeira guerra Anglo-Holandesa e se tornou “a base da prosperidade comercial da Inglaterra no século seguinte<sup>98</sup>”.

Os estudos de Hill demonstraram que os ingleses visavam garantir para suas frotas o transporte de mercadorias para a Europa e eliminar a Holanda que até então dominava o mercado. Toda essa movimentação britânica e a gradativa perda dos holandeses de seu monopólio marítimo e de suas rotas comerciais faz estourar, em 1652, a guerra Anglo-Holandesa<sup>99</sup>. O conflito se estende até 1674, momento em que a Inglaterra já era governada por Carlos II<sup>100</sup>.

O segundo ponto de ação política desenvolvido por Cromwell, Hill descreveu como relacionado ao monopólio espanhol nas Índias Ocidentais, ou seja, na América, que a Inglaterra desejava romper. A quebra desse monopólio garantiria bases nas ilhas caribenhas produtoras de fumo e açúcar, bem como uma colocação estratégica no tráfico de escravos da África para América. Hill apontou, entretanto, o não alinhamento dos ingleses a um conflito bélico com os espanhóis. Sendo a Inglaterra grande importadora de lã espanhola, uma política pró-Espanha era a melhor saída, neste caso<sup>101</sup>.

Pela ótica de Hill, capturar tesouros espanhóis originários das colônias no Ocidente seria muito mais vantajoso para os ingleses do que o comércio pacífico com a Espanha. Animados pela tomada Dunquerque dos franceses e estimando os vultosos lucros com os tesouros espanhóis, a Inglaterra de Cromwell lançou uma política antiespanhola no intento de dominar a Jamaica. Para Hill, conquistar bases no Novo Mundo proporcionaria aos ingleses

---

<sup>98</sup> HILL, 1988, p. 102

<sup>99</sup> A guerra foi marcada por três grandes batalhas, todas essencialmente marítimas: “Durante a Primeira Guerra Anglo-Holandesa (1652-1653), as esquadras envolveram-se em sete enfrentamentos navais, permanecendo as questões que os incitaram sem solução. Com a monarquia restaurada, a Inglaterra do Rei Carlos II voltaria a opor-se ao monopólio holandês na Segunda Guerra Anglo-Holandesa (1665-1667), quando a armada holandesa reprimiu a esquadra inglesa na violenta Batalha dos Quatro Dias (11-14 de junho de 1666), impondo-se definitivamente no ousado ataque a Londres que determinou a assinatura do Tratado de Breda (31 de julho de 1667), através do qual a Inglaterra se comprometia a cancelar os Atos de Navegação instituídos em 1651. A Terceira Guerra Anglo-Holandesa (1672-1674) ocorreu em virtude da ofensiva francesa contra a Holanda, tendo a Inglaterra de Carlos II como aliada da França de Luís XIV. Com o curso da guerra, a participação inglesa tornou-se impopular, forçando a assinatura do Tratado de Westminster (19 de fevereiro de 1674), que marcou o fim das hostilidades entre Inglaterra e Holanda (franceses e holandeses permaneceriam em conflito até 1679)” (LISBOA, 2012, p. 97)

<sup>100</sup> LISBOA, 2012, p. 97

<sup>101</sup> HILL, 1970, p. 140.

vantagens comerciais e, com a captura de tesouros espanhóis<sup>102</sup>, a solução, mesmo que imediata, dos problemas financeiros do regime de Cromwell. Apesar de não ser bem vista pelos comerciantes, o parlamento inglês, em 1656, votou sem restrição a favor da guerra<sup>103</sup>.

Hill apontou o Plano Político para o Ocidente como sendo “a principal contribuição de Cromwell à política imperial inglesa”, que de forma determinada, tentou ocupar e estabelecer de modo perene uma base nas Índias Ocidentais. Para Hill o objetivo principal dos ingleses era quebrar a força do monopólio comercial espanhol na América do Sul, inclusive o da prata, e obter lucro capturando navios espanhóis carregados deste metal<sup>104</sup>.

Em sua obra *Revolução Inglesa de 1640*, Hill demonstra que a partir dos eventos de 1640 a Inglaterra sofreu mudanças significativas no seu setor industrial e comercial. Além de exportadora de matéria prima passou a exportar produtos manufaturados. A lã produzida no país, que saía de suas fronteiras na forma bruta, começou a passar por processos de industrialização, o que deu início ao comércio de tecidos acabados ou semiacabados cada vez em escalas maiores. Concomitante ao processo de industrialização da lã ocorre um incremento na extração de carvão, sendo a Inglaterra produtora de mais de quatro quintos do carvão de toda Europa. O aumento na produção deste mineral conferiu o desenvolvimento de outros ramos da indústria nacional, como a do ferro, estanho, vidros, sabões, bem como a indústria naval.

Este surto industrial esteve na base da expansão do volume do comércio inglês, e a passagem da exportação de produtos acabados levou a uma mudança de direção. A Inglaterra deixou de ser simplesmente uma fonte de matérias-primas destinadas aos países da Europa ocidental, começou a competir com as suas manufacturas e a orientar-se para países muito mais distantes, em busca de mercados, de matérias-primas e de importações de luxo: Rússia, Turquia, Índias Ocidentais e Orientais. Assim teve início a colonização inglesa, com vista a desenvolver o comércio e ganhar um controlo político monopolista sobre as partes do mundo que a Inglaterra se propunha explorar economicamente. Este fato exigiu uma máquina estatal mais forte e esteve na origem do poder marítimo inglês, cuja finalidade era desafiar a Espanha, a grande potência colonial<sup>105</sup>.

Os estudos de Fernand Braudel sugerem que os ingleses só ingressaram de forma efetiva nas dinâmicas de comércio com a América espanhola a partir de 1713. Braudel explica que isso

---

<sup>102</sup> Dois grandes saques a navios espanhóis se destacaram naquele período. Em 1656 o capitão Richard Stayner capturou um tesouro avaliado em dois milhões de libras, lucrando por volta de 700 mil libras em despojo de guerra. Segundo consta, todo esse montante foi transportado em 38 carroças, visando dar ao feito a maior publicidade possível. Alguns meses depois, já em 1657, na região de Santa Cruz do Tenerife nas Ilhas Canárias, o almirante Robert Blake, comandante da marinha britânica, destruiu uma esquadra espanhola carregada de tesouros. Fazia-se nítida as vantagens de um embate contra a Espanha (HILL, 1988, p. 141).

<sup>103</sup> HILL, 1970, p. 140

<sup>104</sup> Ibid. p. 141

<sup>105</sup> HILL, 1983, p. 43

só ocorreu com as vantagens adquiridas através do *asiento*<sup>106</sup> e das relações de contrabando que se instauraram entre as colônias espanholas e a Inglaterra. Esse comércio de longa distância que ultrapassava as fronteiras dos Estados nacionais era tanto de alimentos como de produtos supérfluos. Os tecidos, como apontou o historiador, “eram vendidos a crédito aos revendedores da Nova Espanha e de outros lugares, em quantidades consideráveis”, gerando vultosos lucros aos comerciantes. Afinal de contas, como Braudel mesmo constatou, “é na circulação que o capitalismo se sente mais em casa”. A predileção pelo pagamento em barras de prata era comum, até mesmo pela abundância desse metal nas possessões espanholas na América. Prova disso eram os lingotes de prata empilhados feito montes de pedra que Braudel diz que podiam ser vistos em Porto Belo por volta de 1637<sup>107</sup>.

Fernand Braudel contribuiu significativamente para o estudo da história ao criar o conceito de *economia-mundo* quando voltou seus estudos ao Mediterrâneo do século XVI. Ao conceituar *economia-mundo*, que o historiador afirma ser de duração longa e de mudança lenta, que sempre existiu ou “pelo menos desde há muito tempo”, Braudel deduziu ser este sistema um somatório de espaços individuais, econômicos ou não agrupados economicamente. A *economia-mundo* seria representada por uma vasta superfície que, via de regra, transcende limites dos outros grupos maciços da história<sup>108</sup>.

A análise sobre a história do capitalismo feita por Immanuel Wallerstein, entretanto, apontou um sistema hierarquizado marcado pela divisão social do trabalho denominado *sistema-mundo*. Esse sistema é caracterizado, grosso modo, pela exploração de uma região periférica pela região central que Braudel identificou como “regiões pobres, arcaizantes, onde o estatuto social dominante é muitas vezes a servidão ou mesmo a escravatura<sup>109</sup>”.

Para além dessa divisão dual entre periferia e centro, Wallerstein se refere às semiperiferias, que se caracterizam por servir de centro para as regiões periféricas, mas subalternas às regiões centrais. Nesse sistema há uma distribuição desigual da produção, onde a maior parte do que é produzido pela periferia, geralmente matéria prima, é transferida, quase que em sua totalidade, para o centro. O centro, tecnologicamente superior, transforma a matéria prima em produto industrializado revendendo para as regiões periféricas.

---

<sup>106</sup> *Asiento* foi o direito adquirido pelos ingleses de fornecer escravos para América espanhola de forma exclusiva. Para maiores informações consultar o artigo *Un análisis sucinto del Asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750) y el papel desempeñado por la contabilidad en su desarrollo* de Rafael Donoso Anes acessível em <http://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/view/83>

<sup>107</sup> BRAUDEL, 2009 v.2, p. 148

<sup>108</sup> Ibid., p. 14 -16

<sup>109</sup> Ibid., p. 30

Wallerstein aponta, inclusive, que com o surgimento, a partir de 1689, da Escola Marítima do pensamento inglês, o debate ia além de estratégias de guerra e eliminação do inimigo. O que estava em jogo, neste caso, era um debate econômico. A Escola Marítima do pensamento inglês encarava as guerras como lutas por novos mercados e destruição da concorrência, defendendo que as batalhas fossem deslocadas do centro e travadas nas regiões periféricas<sup>110</sup>.

Nessa perspectiva Linebaugh e Rediker determinaram que tanto a indústria do comércio marítimo como a marinha britânica tomaram formas modernas no período que abrange as três guerras anglo-holandesas, ou seja, de 1651 a 1675 e alcançaram novos patamares, transferindo-se do Mediterrâneo, do Báltico e do mar do Norte para o Atlântico (África, Caribe e América do Norte). As dinâmicas de guerra, segundo eles, seguiram a mesma tendência, migrando dos mares localizados ao norte, onde foram travadas as guerras entre Holanda e Inglaterra, para as regiões periféricas do Atlântico, “onde teria lugar uma batalha mais ampla e direta pelo comércio e por territórios além-mar<sup>111</sup>”.

Wallerstein, todavia, aponta que antes do surto expansionista do comércio e da indústria inglesa, já apontado por Hill, ocorreu uma pauperização generalizada da sociedade europeia, partindo de uma crise socioeconômica que deixou a nobreza tão enfraquecida que os camponeses tiveram seus rendimentos elevados. Wallerstein sugere que, dentre outros fatores, o que ocorreu “foi o aumento do nível de vida dos estratos inferiores, tendendo para uma relativa igualização dos rendimentos, e não a condição anterior de exaustão, que representou, para os estratos superiores, a verdadeira crise e o dilema que tiveram que enfrentar<sup>112</sup>”.

Wallerstein explicou que toda essa crise socioeconômica levou a criação de um sistema mundial capitalista, sendo esta a alternativa encontrada pela nobreza europeia para sair da crise, ou seja, as camadas altas da sociedade acharam uma nova maneira de se apropriar do excedente da produção. As classes privilegiadas, como meio de manterem seus privilégios, se submeteram a uma reorganização estrutural da economia e se sujeitaram inclusive aos riscos que essa mudança acarretaria ao substituírem o modo feudal pelo o modo capitalista de produção. Wallerstein sugere que já era sabido pelas classes privilegiadas que essa mudança de estrutura acarretaria em prejuízo para algumas famílias, mas, de maneira geral, seria benéfica,

---

<sup>110</sup> WALLERSTEIN, 1974, p. 243

<sup>111</sup> LINEBAUGH; REDIKER, 2000, p. 160

<sup>112</sup> WALLERSTEIN, 1974, p. 39

principalmente no que se refere à manutenção do princípio da estratificação que, segundo o autor, além de preservado, seria reforçado<sup>113</sup>.

Ao abordar a questão agrícola, Wallerstein aponta dois eventos importantes no século XVII. O primeiro deles trata-se das alterações agronômicas ocorridas no período, indicando uma queda da média da produção de cereais entre os anos de 1600 a 1699. O cultivo de cereais foi substituído nas áreas mais quentes por vinhas e nas regiões mais frias por pastagem. Ocorreu um aumento na produção de forragem em detrimento da produção de cereais, bem como aumentou o cultivo de vegetais que exigiam trabalho intensivo. As culturas voltadas ao mercado como, por exemplo, linho e cânhamo também tiveram incremento. Wallerstein indica outro fator que fez parte dessas alterações, que foi a opção por cultivo de cereais de baixo custo como a cevada e a aveia em vez do trigo e do centeio. Em consequência a esses fatores, caiu, de forma considerável, o volume de compra de fertilizantes utilizados na produção de cereais<sup>114</sup>.

O segundo evento apontado por Wallerstein se refere as alterações na organização social da produção agrícola, que coexistiram com as alterações agronômicas citadas anteriormente. Para ele durante todo o século XVII ocorreu uma precarização generalizada da classe camponesa, havendo uma interferência direta nas terras de propriedade dos camponeses bem como nas terras de uso comum. As terras comunais foram expropriadas em um terço, reduzindo de maneira significativa a área de pastagem e de corte de lenha da qual os camponês tinha direito. Como consequência, Wallerstein indicou que a contração da agricultura precarizou a situação do trabalhador rural. Os camponeses estavam subempregados e mal remunerados sendo atraídos diretamente para as indústrias têxteis rurais que surgiram no período<sup>115</sup>.

É importante salientar que, além da precarização das condições de trabalho dos camponeses, estes trabalhadores tiveram suas vidas atravessadas por um sistema de leis deveras rígido. As leis contra vagabundagem fizeram parte do mundo moderno e tinham como objetivo o controle da liberdade individual dos mais pobres, servindo de modo a tornar legal o trabalho forçado para as classes mais baixas da sociedade. Para além deste fato, os castigos corporais foram institucionalizados e a barbárie permeou, no século XVI, os reinados de Henrique VIII, Eduardo VI e Elizabeth I. Desta maneira,

As leis contra a vagabundagem fornecem-nos um índice ao estilo de Foucault do crescente ataque à pessoa corpórea. Sob Henrique VIII, um vagabundo podia ser açoitado, ter as orelhas decepadas, e ser enforcado; sob Eduardo VI, ter o peito marcado a ferro com a letra “V” e escravizado por dois anos; sob Elizabeth I, açoites e banimento para o serviço das galés e a Casa de Correção. O código criminal

---

<sup>113</sup> WALLERSTEIN, 1974, p. 40

<sup>114</sup> Ibid., p. 24

<sup>115</sup> Ibid., p. 25 e 26

elaborado sob Eduardo VI não era muito menos violento contra os sem propriedade e o que Autolycus chamou de “gatunos de ninharias sem importância”. Do mesmo modo, o Estatuto dos Artífices e a Lei dos Pobres eram grandes esforços legais para impor o trabalho aos pobres<sup>116</sup>.

Trazendo novamente Hill para o debate, como consequência da pauperização da sociedade, o historiador tratou o problema da produção agrícola na Inglaterra como “crucial”. Segundo ele a população inglesa estava crescendo e se acumulava de forma significativa nos centros urbanos e nas áreas rurais industrializadas e sem autossuficiência alimentar, como também apontou Wallerstein anteriormente. Uma série de más colheitas e morte em decorrência da fome permearam o século XVI e toda essa crise alimentar trouxe consequências para o século seguinte<sup>117</sup>.

A expropriação das terras, apontada por Wallerstein, foi colocada por Hill como uma possibilidade de incrementar a produção de alimentos. A solução, segundo ele, seria tornar cultiváveis as gigantescas áreas preservadas como as florestas reais, as terras comunais e ociosas, e, se drenados, os charcos e os pântanos. Entretanto, Hill coloca que essas medidas trariam tanto problemas técnicos como sociais. “Todos aqueles que detinham direitos comuns perderiam prerrogativas valiosas se florestas, pântanos e terrenos comunais fossem cercados e entregues à propriedade privada: o direito de apascentar os próprios animais, caçar, e se abastecer de combustível<sup>118</sup>”.

Wallerstein afirma que os pobres poderiam ter usado o período de depressão cíclica, que vai de 1600 a 1750, para danificar o tecido do sistema que se formava, realizando um novo modo de repartição dos excedentes produzidos. Porém, o aparelhamento de Estado já se mostrava muito bem estruturado em toda Europa e toda essa força estatal era agora o centro da economia-mundo capitalista. No século XVII ser um Estado forte significava ser detentor do poder econômico e, nesse período se destacavam, nessa ordem, os Países Baixos, Inglaterra e França, sendo o Estado inglês fortalecido pela Revolução Inglesa de 1640. O fato das camadas mais pobres terem sobrevivido e de certa forma até prosperado, só se deu na “medida em que promoveram os interesses dos estratos economicamente dominantes da economia-mundo no seu conjunto<sup>119</sup>”.

O que ocorre a partir do século XVI, de maneira geral, é o início da separação do trabalhador do seu meio de produção e uma consequente precarização das relações de trabalho.

---

<sup>116</sup> LINEBAUGH, 1983, p. 19

<sup>117</sup> HILL, 1988, p. 17

<sup>118</sup> Ibid., p. 18

<sup>119</sup> WALLERSTEIN, 1974, p. 41

Neste período extinguiram-se os exércitos particulares e os súditos feudais. O sistema medieval de caridade com os padres doadores de indulgências e os frades itinerantes terminou. Os pequenos camponeses foram despejados de suas terras e estas foram cercadas, direcionadas a produção do sistema capitalista. Toda essa transição tornou o trabalhador além de miserável sujeito a uma rígida legislação. Mesmo com o fim do sistema de vassalagem que permeava as relações trabalho do período, a Inglaterra do século XVI é contrária a tudo que possa atrelar os pobres a liberdade,

Incapazes de procurar empregos vantajosos, sem terra, sem crédito, ou ocupação, este proletário era jogado nas estradas e caminhos, onde ficava sujeito à crueldade implacável de um código criminal e trabalhista tão severo e aterrorizante como nunca antes na história moderna. Este foi o período da criminalização de todas as formas de trabalho necessário fora do âmbito da produção do valor excedente. No século XVI foram criados os principais estatuto contra o latrocínio, roubo e furto. Eles correspondiam à nova concepção capitalista de propriedade. Ao mesmo tempo a classe dominante inglesa procurava ensinar uma lição exemplar, mediante a pedagogia do racismo e do genocídio<sup>120</sup>.

## 1. Mobilidade, circulação e transferência

Sebastian Conrad em sua abordagem histórica global afirma ser possível, fora da perspectiva de Estados-nação, compreender o passado. Dando ênfase nas transferências e interações como componentes de análise, o historiador aponta que a mobilidade dos produtos, as migração, as viagens, as transferências de ideias e instituições e, principalmente as conexões são objetos de estudo e componentes fundamentais para os historiadores globais. Conrad enfatiza ainda que as conexões devem ocupar lugar de destaque em toda análise global, afinal de contas, sem mobilidade e interação não podemos falar em história global<sup>121</sup>.

Como vimos, Immanuel Wallerstein demonstrou a origem de um sistema mundial no início do século XVI. Este sistema mundial, apontado por ele, unificado, interligava continentes, marcado por laços econômicos com características capitalistas, tem origem na conquista das Américas pelos povos europeus. Conrad em sua abordagem sobre História Global apontou que a expansão europeia que ocorreu no início do século XVI,

[...] mudaria a face da Terra em séculos posteriores. A criação das redes comerciais transpacificas, através dos famosos galeões de Manila<sup>122</sup>, ligou a América à Ásia e

<sup>120</sup> LINEBAUGH, 1983, p. 18

<sup>121</sup> CONRAD, 2017, p. 63 e 85

<sup>122</sup> Segundo Fernand Braudel, “em 1572, inicia-se um novo trajeto da prata americana através do Pacífico pelo galeão de Manila, que liga o porto de mexicano de Acapulco à capital das Filipinas, trazendo prata para recolher sedas, porcelanas da China, luxuosos algodões da Índia, pedras preciosas, pérolas. Essa ligação que terá altos e baixos, manter-se-á ao longo de todo o século XVIII e mais além” (BRAUDEL, 2009, p. 169).

permitiu o desenvolvimento do mercado mundial. Muitas das estruturas estabelecidas durante este período de "globalização ibérica" - viagens marítimas globais, a economia mundial, o crescimento de grandes Estados, a difusão de tecnologias e uma consciência cada vez mais consolidada da totalidade global - tinham capacidade para permanência muito notável<sup>123</sup>.

O estudo da construção de grandes regiões transnacionais seria, portanto, uma estratégia de compreensão do espaço global. Para transcender a ideia de Estado-nação, os oceanos aparecem, ao longo dos séculos, como agentes nessa rede de integração. Os oceanos, segundo Conrad, são espaços facilitadores de intercâmbios ao longo de um período extenso de tempo e, se somados a participação de regimes políticos variados, possibilitam percorrer grandes distâncias. Para Conrad, “na maior parte da história humana, os grandes mares não funcionavam como massas de água que isolavam territórios, mas permitiam estabelecer contatos e conexões além das fronteiras políticas e culturais<sup>124</sup>”.

Ao tratar do Atlântico português, os estudos Russel-Wood demonstram que, a partir do século XVI, este local se torna um espaço de trocas econômicas, sociais e culturais, o que suscita num rápido e progressivo interesse das potências europeias pela ocupação daquele espaço. Todo esse intercâmbio, que teve como cenário o oceano Atlântico, possibilitou grandes interações. Segundo o historiador, há aspectos que transcendem as fronteiras políticas ou as fronteiras nacionais nos mostrando,

[...] conexões, interconectividade, redes e diásporas que ligam a Europa, as Américas e a África; intercâmbio, seja de indivíduos, de flora e fauna, de mercadorias e produtos, seja de línguas, de culturas, de manifestações de fé, e de costumes e práticas tradicionais; um Atlântico caracterizado pelo movimento, pelo vaivém, e transições, e a vários ritmos de aceleração; e um mundo onde instituições, mesmo reinos, se formam, reformulam-se de um modo distinto, fragmentam-se, apenas para reaparecerem com uma nova configuração. Um conceito inerente a esta história é que nenhuma parte possa existir em isolamento. Um evento – epidemia, seca, guerra, fome – em uma parte tem repercussões e ressoa em outras partes. Esta história é quintessencialmente humana – um exame da condição humana, como os indivíduos lutam e vencem, como enfrentam os obstáculos e como aguentam pobreza, fome, opressão, e doença – sem levar em consideração as distinções de pigmentação, de crenças religiosas, de etnicidade, do gênero, e de status social ou econômico. Revela o que os povos à orla do Atlântico têm em comum e onde existem divergências<sup>125</sup>.

<sup>123</sup> CONRAD, 2017, p. 92, tradução nossa - [...] cambiaria la faz de la Tierra em los siglos posteriores. La creación de las redes comerciales transpacíficas, por medio de los famosos galeones de Manila, enlazó América con Asia y permitió el desarrollo del mercado mundial. Muchas de las estructuras establecidas durante este período de la «globalización ibérica» -pasajes marítimos globales, la economía mundial, el crecimiento de grandes Estados, la difusión de las tecnologías y una conciencia cada vez más asentada de la totalidad global- tuvieron una capacidad de permanencia muy notable.

<sup>124</sup> CONRAD, 2017, p. 110, tradução nossa – “la mayor parte de la historia humana, los grandes mares no funcionaron como masas de agua que aislaban territorios, sino que permitieron establecer contactos e interconexiones más allá de las fronteras políticas y culturales.”

<sup>125</sup> RUSSEL-WOOD, 2009, p. 23

Temos que levar em conta que toda essa integração, esse intercâmbio de produtos, mercadorias, de indivíduos e de culturas, não se deu de modo espontâneo ou natural. Essa gama de eventos apontados acima por Russel-Wood foi mostrado por Sebastian Conrad como uma obra de atuantes históricos. Em sua obra, Conrad nos diz que todo esse movimento é derivado de “diversos grupos e atores que tentaram realizar seus próprios projetos de globalização, projetos que competiam entre si (e às vezes estranhos em contradição mútua) e que diferiam pela densidade e pelo alcance geográfico<sup>126</sup>”. Entretanto, o autor nos alerta sobre o problema de ignorarmos as estruturas de poder e a influência que elas exercem sobre diversos agentes,

Quando não levamos em conta as estruturas de poder, damos o caráter de um agente a todos os que intervêm nas interações e trocas; e quando celebra a mobilidade, existe o perigo de ignorar as estruturas que a controlam. Os movimentos transfronteiriços podem colmatar as diferenças entre as sociedades, mas também exacerbar os conflitos. Tanto os aristocratas europeus que embarcaram no *Grand Tour* quanto os escravos europeus enviados para a América cruzaram fronteiras políticas e culturais, mas não é necessário aprofundar muito para ver que tratar os dois casos como meros exemplos de "conexões" carrega um intenso fardo ideológico. Muitas vezes, aqueles que exerciam um poder genuíno sobre o mercado não participavam da viagem e aproveitavam a possibilidade de atravessar o Atlântico e o Pacífico para enviar multidões de pobres<sup>127</sup>.

Bromley quando escreveu sobre os flibusteiros do Caribe, nos trouxe pontos que corroboram com estudos de Conrad. Ele sugere que no século XVII as ilhas colonizadas tanto pela Inglaterra como pela França, estavam abarrotadas de homens e mulheres livres despossuídos de recursos e vivendo em condições miseráveis. Desta maneira, Bromley nos diz que,

[...] a partir de 1640, as ilhas matrizes continham a maior concentração de homens livres na miséria que me qualquer domínio da Inglaterra antes de 1776, fosse alta ou baixa a prosperidade. As ilhas matrizes da França atingiram o ponto de saturação demográfica pouco depois, mas não foi muito diferente a experiência social. Em ambos os casos claro, o grosso da primeira geração de imigrantes era constituído de homens e mulheres destituídos de recursos, que pagavam sua passagem vendendo-se a um colono conhecido ou, o que era mais frequente, desconhecido. Alguns teriam trazido cicatrizes de pressões e opressões, se não de perseguições no país natal. Mais da metade da população das Índias Ocidentais Britânicas em 1650 era formada de

<sup>126</sup> CONRAD, 2017, p. 100, tradução nossa - “Una diversidad de grupos y actantes intentaron realizar sus propios proyectos globalizadores, proyectos que competían entre si (y a veces estraban em mutua contradiccion) y que diferían por su densidad y alcance geográfico”.

<sup>127</sup> Ibid., p. 68, tradução nossa - Cuando no tenemos em cuenta las estructuras del poder, damos carácter de agente a todo el que interviene em las interaciones e intercambios; y al celebrar la movilidad, se corre el peligro de hacer caso omisso de las estructuras que la controlan. Los movimientos transfroterizos pueden salvar las diferencias entre sociedades, pero también exacerbar los conflictos. Tanto los aristócratas europeos que se embarcaban em el Grand Tour como los esclavos europeos enviados a América cruzaban fronteras políticas y culturales, pero no hace falta ahondar mucho para ver que tratar ambos casos como meros ejemplos de «conexiones» comporta una intensa carga ideológica. A menudo, quienes manejaban un genuino poder sobre el mercado no participaban del viaje y se aprovechaban de la posibilidad de enviar a través del Atlántico y el Pacífico a las apelotonadas multitudes de pobres.

irlandeses, estes últimos soldados de Drogheda<sup>128</sup>. Só barbados recebeu milhares de prisioneiros de guerra antes de começar o transporte de criminosos em 1655<sup>129</sup>.

Essas estruturas hierárquicas pensadas por Conrad nos possibilitam olhar de outra maneira para o microcosmo do *Speedwell*. Os trabalhadores do navio eram formados por homens de origens díspares. Eles se diferenciavam pela cultura, classe social, nacionalidade e, desta forma, também se diferenciavam nos estratos de poder. Apesar de Shelvocke ser o capitão do navio, estar a cargo do gerenciamento das crises naquele ambiente e exercer autoridade, ele era subalterno aos donos do navio e investidores da viagem. Neste caso os proprietários e investidores detinham o poder genuíno sobre o mercado, e nem se quer participaram efetivamente da viagem.

Os senhores investidores se aproveitaram da situação favorável de guerra entre Espanha e Inglaterra, para enviar ao Atlântico e ao Pacífico trabalhadores pobres no intento de extrair, tanto daquela situação como daqueles homens, os maiores lucros possíveis. Sendo assim, poderíamos associar o exposto mencionado anteriormente, “muitas vezes, aqueles que exerciam um poder genuíno sobre o mercado não participavam da viagem e aproveitavam a possibilidade de atravessar o Atlântico e o Pacífico para enviar multidões de pobres”, às dinâmicas que envolviam o *Speedwell* e as pessoas que com ele se relacionavam.

Estes pobres que abarrotados em um navio na condição de marinheiros, trabalhavam diuturnamente, pertenciam ao baixo escalão das estruturas hierárquicas de poder, estavam sujeitos a uma rígida disciplina naval, submetidos a péssimas condições trabalho que incluíam escassez de comida, remuneração baixa, castigos corporais, eminência de naufrágios, foram descritos por um apoiador de Cromwell como um mal necessário,

Richard Braithwaite, que apoiou o Parlamento na Revolução Inglesa e perdeu um filho para os piratas argelinos, descreveu o marinheiro do século XVII como barulhentos, estúpidos, mesmo selvagens, mas sabia muito bem do que estava falando. Sabia que os marinheiros eram essenciais à expansão e ao comércio da Inglaterra, e ao Estado mercantilista. Sabia, além disso, que eles tinham suas maneiras próprias – sua própria linguagem, seu jeito de contar história, sua solidariedade<sup>130</sup>.

<sup>128</sup> O cerco à cidade costeira Drogheda ocorreu em setembro de 1649 quando Cromwell iniciava o processo de conquista da Irlanda. Para maiores informações consultar as páginas 266-282 em *The History of Drogheda* disponível no link

[https://books.googleusercontent.com/books/content?req=AKW5QadMXCI3M0S32uAJzj\\_LbIgcIFCN0AWzRoj\\_n\\_hwHhuuWjQOuKC3\\_IKx5xB2aMK5UqMPcc93EM9p639qFtOOva1Cuo3ebYbsgbQcoPfutcrVNJeHKV1WF\\_jpzLEqY0llvXT8dj5DHIX\\_oLRKMHLHtVP5cfXUcHio57vB2e21Svedcdws5DLxEfLQKkWfCRFgkeCxqOubEfK5\\_C0r3jnNIIGyDpZcVkf7FkvV0fA00X7xKn52cZDgVsUL9elnHjUgtNG4jL0-gaNpVXj2zJJbkiBS2-suoJICY1sQjXJiiH0obw\\_h9Y5jl](https://books.googleusercontent.com/books/content?req=AKW5QadMXCI3M0S32uAJzj_LbIgcIFCN0AWzRoj_n_hwHhuuWjQOuKC3_IKx5xB2aMK5UqMPcc93EM9p639qFtOOva1Cuo3ebYbsgbQcoPfutcrVNJeHKV1WF_jpzLEqY0llvXT8dj5DHIX_oLRKMHLHtVP5cfXUcHio57vB2e21Svedcdws5DLxEfLQKkWfCRFgkeCxqOubEfK5_C0r3jnNIIGyDpZcVkf7FkvV0fA00X7xKn52cZDgVsUL9elnHjUgtNG4jL0-gaNpVXj2zJJbkiBS2-suoJICY1sQjXJiiH0obw_h9Y5jl)

<sup>129</sup> BROMLEY, 1988, p. 254

<sup>130</sup> LINEBAUGH; REDIKER, 2000, p. 156

## 2. A vida dentro do navio

A situação dos trabalhadores, tanto nos navios de guerra como nos navios mercantes, era precária. A violência, nas mais variadas formas, era o método mais utilizado para garantir a disciplina dos trabalhadores navais. Durante as guerras holandesas, apontadas anteriormente, foi aprovado como método disciplinar o açoitamento e a pena de morte foi instaurada em caso de deserção. O terror e o medo que aqueles espetáculos causavam eram aliados dos capitães quando se tratava da manutenção da ordem. Como aponta o historiador naval britânico, *John Selwyn Bromley*,

Os comandantes eram responsáveis [...] pelos crimes de suas tripulações, cujos membros pouco direito tinham de se defenderem dos espancamentos às mãos dos superiores, ao passo que qualquer recusa a cumprir deveres poderia implicar no cancelamento de qualquer direito a salários. Uma vez assinasse os artigos de engajamento, o marinheiro não era mais dono de sua vida. Entrementes, os privilégios e posição social dos comandantes haviam aumentado aos saltos, pelo menos na Inglaterra<sup>131</sup>.

Shelvocke, por exemplo, amparado pelos privilégios dos quais desfrutavam os comandantes dos navios oficiais, atou em um dos mastros do *Speedwell*, chicoteou e salgou um homem acusado de roubo. A punição se repetiu religiosamente todas as segundas feiras durante um mês inteiro<sup>132</sup>. Castigos dessa magnitude, além do efeito punitivo sobre a vítima, tinham o intuito de causar medo e horror na tripulação, fazendo com que a pessoa castigada servisse de exemplo para os demais.

Betagh cita Dr. Garth ao lembrar o episódio acima descrito, “Mas os pequenos vilões devem submeter-se ao destino, a fim de que os grandes vilões gozem do seu mundo com grande estilo”. Já o capitão Jayne, de Bristol, de maneira cruel, torturou e matou de fome seu comissário de camarote, episódio que durou mais de um mês. O restante da tripulação nada pode fazer pra salvar o homem a não ser denunciar o capitão às autoridades quando retornaram à Inglaterra<sup>133</sup>.

Os comandantes respondiam pela tripulação perante os investidores das viagens. Os trabalhadores quando acusados de cometer algum crime ou infração dificilmente teriam condições de se defender dos castigos físicos, da perda de seus salários ou prêmios dos quais

---

<sup>131</sup> BROMLEY, 1988, p. 249

<sup>132</sup> BETAGH, 1978, p. 54

<sup>133</sup> BETAGH, 1978, p. 56.

tinham direito. No exato momento que um marinheiro assinava o termo de engajamento, ele perdia a gerência de si.

Desta maneira, a punição corporal era o meio que os capitães dos navios utilizavam para controlar sua tripulação, mostrando a sua autoridade através da força, usada de forma espetacular e sempre acompanhada de perto pelos embarcados. Como afirmou Rediker, “o marinheiro sabia que milhares de pessoas estavam se movendo e trabalhando aos arredores do Atlântico, alguns por vontade própria outros forçados, assim como muitos deles, submetido à violência<sup>134</sup>”. Toda essa hierarquia, forjada pela violência, fez com que muitos marujos desertassem ou para navios inimigos ou para navios piratas.

Para Linebaugh e Rediker com os Atos de Navegação e as mudanças na Marinha Real houve, juntamente, alterações na legislação naval e, como consequência, a punição para o baixo escalão dos navios se tornou mais rígida. Este endurecimento nas regras foi concomitante ao início da guerra contra os holandeses onde, em 1652, vinte e cinco das trinta e nove *Cláusulas de Guerra* impunham pena de morte. Segundo os autores, este foi um meio bastante eficaz dos capitães ingleses comandarem os navios durante aquele período. Em 1661, Linebaugh e Rediker demonstra uma piora na situação daqueles trabalhadores, naquele ano foi instituída a pena de morte, inclusive, para casos de deserção. Como apontado pelos dois historiadores, durante as guerras holandesas três mil marinheiros desertaram da Marinha inglesa para lutar pelo inimigo. Desta forma, as execuções se tornaram altamente visíveis e o açoitamento da tropa corriqueiro<sup>135</sup>.

Além dos castigos rotineiros que rondavam os embarcados, a carência de alimentos e água potável era constante. Shelvocke e o restante da tripulação do *Speedwell* foram privados de água em vários momentos da viagem, sendo obrigados a beber a própria urina: “Bebíamos constantemente nossa urina, que, embora umedecesse nossas bocas por um tempo, excitava nossa sede ainda mais; alguns tentaram beber grandes quantidades de água do mar, o que os teria matado<sup>136</sup>”.

Outro evento que colocava a vida dos embarcados em risco era a eminência de naufrágios, principalmente em grandes jornadas. Na Ilha de Juan Fernandez na costa do Chile, o *Speedwell* se chocou contra um rochedo e naufragou. Parte da tripulação morreu no acidente.

---

<sup>134</sup>REDIKER, 2004, p. 22, tradução nossa. “The sailor knew that thousands of people were moving and laboring around the Atlantic, some willingly, some unwillingly, with many of them, like himself, subjected to violence”.

<sup>135</sup>LINEBAUGH; REDIKER, 2000, p. 158

<sup>136</sup>SHELVOCKE, 1726, p. 351, tradução nossa. “We constantly drank our urine, which, though it moisten'd our mouths for a time, excited our thirst the more; some attempted to drink large quantities of the sea water, which had lik'd to have kill'd them”

Inclusive, o primeiro motim que Shelvocke enfrentou no comando do *Speedwell*, logo do início da viagem foi pelo medo da tripulação do navio naufragar. Após uma grande tempestade os atingir, setenta dos homens de se amotinaram com a justificativa de que o navio não aguentaria uma travessia tão longa e exigindo o pronto retorno a Inglaterra. Vendo a pouca disposição dos trabalhadores em seguir viagem, Shelvocke os coagiu, ameaçando puni-los com o peso que a situação exigia. Sem muitas alternativas naquele momento os homens cederam e encerram o motim.

As condições de alojamento de um navio mercante ou de guerra não eram muito diferentes. Elas eram tão precárias, que o escritor inglês Samuel Johnson, que viveu de 1709 a 1789 fez o seguinte registro: “Nenhum homem seria marinheiro se fosse suficientemente criativo para se colocar numa cadeia; estar num navio é estar numa cadeia com chance de se afogar. Um homem numa cadeia tem mais espaço, melhor comida, e frequentemente melhor companhia<sup>137</sup>”.

Além da violência física o isolamento era outra característica da vida no mar. Com a quebra das relações sociais dos embarcados com os que ficam no continente, o que ocorria era um abandono extremo que acompanhava esses indivíduos praticamente por toda a vida. O fator abandono se acentuava significativamente quando esses homens ficavam idosos ou quando tinham algum tipo de doença proveniente do trabalho no mar. O português Luís dos Santos Vilhena que veio para o Brasil nos fins de 1787 para dar aulas de grego, contou que nesta época a maior parte dos mendigos brancos que perambulavam por Salvador era de ex-marujos. Eles encontravam na mendicância renda similar, porém menos sacrificada. Neste mesmo período, a Casa de Misericórdia de Salvador vivia abarrotada destes homens que a procuravam ou para se tratar de ferimentos causados pela lida no mar ou pelas doenças relacionadas ao alto consumo de álcool que não raro os levava a morte<sup>138</sup>.

Na primeira metade do século XVIII os homens pertencentes ao quadro de trabalhadores da Marinha Real Britânica sofriam frequentemente com quartos apertados e claustrofóbicos, a comida disponível ou era escassa ou estragada. Rediker em *Villains of All Nations – Atlantic Pirates in The Golden Age*, destaca as dificuldades e o sofrimento daqueles trabalhadores que começava já no recrutamento.

Eles experienciaram doença devastadora, acidentes incapacitantes, naufrágio e morte prematura. Eles enfrentaram a disciplina de seus oficiais que quando boa era brutal e com frequência assassina. E eles obtiveram um pequeno retorno por seus trabalhos

---

<sup>137</sup>BOWSWELL, 1791, p. 266 e 267, tradução nossa “no man will be a sailor who was contrivance enough to get himself into a jail; for being in a ship is being in a jail with the chance of being drowned. ...A man in jail has more room, better food, and commonly better company”

<sup>138</sup>RODRIGUES, 1999, p. 26

que desafiam a morte, pois os salários em tempos de paz eram baixos e fraude no pagamento era frequente. O marinheiro poderia esperar pouco alívio da lei, cuja finalidade no Atlântico do século XVIII era, de acordo com Jesse Lemisch, "assegurar a oferta imediata de mão-de-obra barata e dócil". Marinheiros mercantes também tiveram que lidar com o recrutamento forçado como o praticado pela Marinha Real<sup>139</sup>.

### 3. Recrutamento

Na França uma parcela dos homens pobres embarcados era oriunda de áreas afetadas por levantes camponeses. Esses levantes em específico, como tratou Bromley, eram ocasionados pela excessiva cobrança de impostos pela coroa. Outra parcela vinha de regiões que sofriam com os frequentes saques por grupos de soldados com soldos atrasados. Devido ao clima rigoroso, os meses de inverno eram os melhores para os agenciadores de mão de obra. Neste período caía, de forma significativa, a oferta de emprego no campo e nas cidades. Como destacado por Bromley, os termos de engajamento dos navios que cruzaram o Atlântico entre os anos de 1660 e 1720 encontrados nos cartórios de La Rochelle, Nantes e Dieppe, constavam jornaleiros, trabalhadores da indústria têxtil e trabalhadores rurais como parte da tripulação<sup>140</sup>.

O recrutamento compulsório era frequentemente utilizado para engrossar as frentes de trabalho. Os marginalizados socialmente eram frequentemente cooptados para as longas travessias. Os maus tratos a que as tripulações estavam sujeitas causavam resistência ao trabalho em navios regidos pela disciplina naval, principalmente os que faziam longas incursões. Todos sabiam das dinâmicas a bordo e que estariam à mercê do autoritarismo violento de seus capitães.

Como colocado por Linebaugh e Rediker, devido às péssimas condições a bordo dos navios os motins, deserções e revoltas eram frequentes e contra o que os autores chamaram de "luta crônica por liberdade e dinheiro", o Estado usava da violência e o terror para conseguir a mão de obra de que necessitava aproveitando-se assim das camadas mais pobres da sociedade<sup>141</sup>.

Na maioria das vezes, o artifício utilizado pelos sargentos recrutadores que pregavam sobre as grandes possibilidades de pilhagem e de enriquecimento rápido não era suficiente para atrair os trabalhadores dos quais necessitavam. Fábio Ramos demonstrou que quando a travessia estava destinada para além do Bojador a dificuldade de encontrar trabalhadores

---

<sup>139</sup>REDIKER, 2004, p. 43, tradução nossa "They experienced as a matter of course devastating disease, disabling accidents, shipwreck, and premature death. They faced discipline from their officers that was brutal at the best and often murderous. And they got small return for their death-defying labors, for peace time wages were low and fraud in payment was frequent. Seaman could expect little relief from the law, whose purpose in the eighteenth-century Atlantic was, according Jesse Lemisch "to assure a ready supply of cheap, docile labor." Merchant seamen also had to contend with impressment as practiced by the Royal Navy".

<sup>140</sup> BROMLEY, 1988, p. 254 e 255

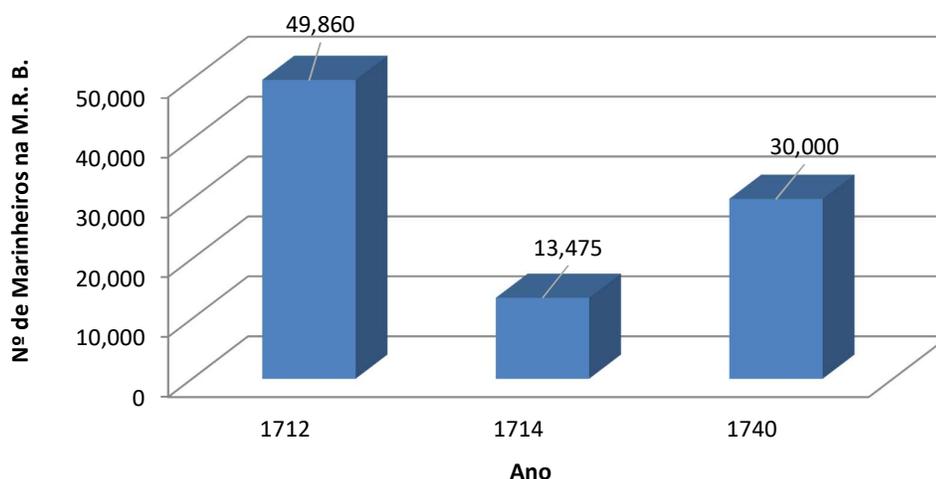
<sup>141</sup> LINEBAUGH; REDIKER, 2000, p 163

aumentava. Para suprir essa carência a Coroa portuguesa, por exemplo, raptava os homens em situação de mendicância e os desabrigados. Ramos destacou ainda, que outra parcela vinha dos condenados pela justiça, que recebiam o perdão pelos seus crimes se livrando até mesmo da pena de morte em troca de serviços compulsório nas caravelas<sup>142</sup>.

Linebaugh e Rediker destacaram que a partir dos anos de 1660 os recrutadores se mostravam cada vez mais arrogantes e brutais, e representavam para os trabalhadores do mar escravidão e morte. Os historiadores demonstraram que,

[...] três em cada quatro homens recrutados a força morriam em dois anos, e apenas um em cinco expirava durante as batalhas. Os que tinham sorte de sobreviver não podiam contar com o pagamento, pois não era incomum, escreve John Ehrman, o ilustre especialista da Marinha dos anos 1690, que um marujo tivesse uma década de soldos atrasados para receber. A figura do marujo faminto, quase sempre coxo, nas cidades portuárias se tornou atributo permanente das Marinhas modernas<sup>143</sup>.

Shelvocke inicia sua jornada num período de grande abundância de mão de obra, decorrente da precarização das condições de trabalho nos navios. O fim da Guerra de Sucessão Espanhola resultou num desaparecimento da marinha britânica, francesa e espanhola, com consequência mais grave para os trabalhadores. Em 1712, a Marinha Real Britânica tinha 49.860 marinheiros assalariados, dois anos depois, em 1714, o número de marujos era de apenas 13.475. Os números só voltaram a se aproximar das cifras de 1712 em 1740, quando o número de trabalhadores chegou ao patamar de 30.000(gráfico 1)<sup>144</sup>.



**Gráfico 1:** Número de marinheiros trabalhando na Marinha Real Britânica nos anos de 1712, 1714 e 1740.

<sup>142</sup> RAMOS, 2008, p. 83

<sup>143</sup> LINEBAUGH; REDIKER, 2000, p 163

<sup>144</sup> Elaboramos o gráfico abaixo para facilitar a visualização dos dados apresentados anteriormente.

Rediker demonstrou que concomitante ao encerramento da guerra terminaram os prazos das cartas do corso, já que estas de nada valiam em tempos de paz. Esses eventos lançaram ao mercado outra remessa não menos expressiva de homens a procura por trabalho nas cidades portuárias da Inglaterra. A taxa de desemprego do setor se manteve altíssima até finais dos anos de 1730, afetando economicamente e socialmente uma parcela considerável da população inglesa. Em 1707, um marinheiro de navio mercante ganhava um salário mensal de 45 a 55 xelins, o fim da guerra pela disputa do trono espanhol fez esse montante cair para menos da metade<sup>145</sup>.

Com destaque para o século XVIII, a baixa oferta de trabalho aliada a grande demanda por emprego acarretou numa piora significativa das condições de trabalho. Neste período caiu ainda mais a qualidade de comida, os salários diminuíram e o endurecimento na disciplina a bordo aumentou. Ironicamente, o cotidiano de um marinheiro em tempos de guerra era menos dramático que em tempos de paz<sup>146</sup>.

#### **4. As práticas do corso**

Os corsários moldaram as atividades dos mares no século XVIII e a Carta do Corso era solicitada às nações para legitimar estas ações predatórias. Também conhecida como Carta de Marca, Starkey destaca que esse documento era fornecido por uma determinada nação a um capitão de navio, dando a este e sua tripulação, autorização para atacar e saquear navios e assentamentos de nações inimigas em tempos de guerra. A carta autorizava somente saques de embarcações e mercadorias de adversários específicos e conforme estabelecia a legislação a partir de 1708, as presas de guerra eram unicamente dos captores munidos da carta<sup>147</sup>.

As práticas do corso aparecem da habilidade das lideranças dos Estados europeus em explorar as potencialidades dos atores privados, concedendo a estes, inclusive, o exercício da violência, esta pertencente até então somente ao Estado. Thomson destaca que com o colapso do sistema feudal de mobilização militar ocorre uma democratização e internacionalização de uma violência não oriunda do Estado, mas permitida por ele e não menos eficaz. Os empreendimentos privados obtiveram sucesso no que se referiu ao estabelecimento de uma presença política e econômica fora da Europa. Os capitães de navios corsários não recebiam

---

<sup>145</sup> REDIKER, 2004, p. 23

<sup>146</sup> Ibid., p. 23 e 24

<sup>147</sup> STARKEY, 1990, p.19-21.

salários, entretanto ficavam com toda ou com parte das presas que capturassem e tinham poderes soberanos para perseguir seus interesses econômicos fora do território europeu<sup>148</sup>.

As tentativas de regulamentação dessas práticas remontam o século XIV, porém só vamos ter uma real normatização três séculos depois. Neste período o corso era um esquema tão lucrativo que já no início do século XVII, no Mediterrâneo, estava formada uma ampla indústria organizada à maneira dos ricos mercadores, tendo os ingleses navios fortes e bem armados para tais práticas. Apesar de a atividade ser patrocinada por particulares, com suporte oficial e socialmente aceita, o corso e a pirataria se confundiam em suas práticas.

Essas semelhanças se davam tanto nos métodos de pilhagem como na forma violenta como agiam. Tanto uma tripulação corsária como a de um navio pirata, não agiam somente em alto mar, mas também em assentamentos costeiros. Atacavam e saqueavam povoados e faziam prisioneiros no intento de obter vantagens com a cobrança de resgates<sup>149</sup>.

Há períodos na história que podemos enxergar com nitidez as linhas que separam as duas práticas, em outros elas se misturavam. Pois como sugeriu Ferreira, estamos lidando com,

[...] mundos demasiado próximos para que se tracem fronteiras precisas, são meios e modos de vida com aspectos demasiado similares. Mesmo que, na realidade, fossem respeitadas as [...] diferenças legais, existiriam sempre afinidades: o código linguístico; os procedimentos marítimos e militares; os objectivos no que toca ao gosto pela aventura, guerra e busca de fortuna no mar; a forma como eram vistos pelas suas vítimas e pelas populações costeiras. Mas, naturalmente, houve uma frequente sobreposição desses dois mundos. Não raras vezes os seus autores assumiam ambos os papéis, quando não os trocavam. Por um lado, foram muitos os corsários que não resistiram à tentação da pirataria e da liberdade de movimentos que esta concedia. E, quando não assumiam inteiramente o papel de pirata, assumiam regularmente as suas atitudes, nomeadamente se a tentação era demasiado forte, como era o caso de se depararem com uma presa ilícita, mas apetecível e em inferioridade. Por outro lado, muitos corsários eram antigos piratas, aproveitados, alguns perto da força, por estados ávidos de acção corsária forte e experiente<sup>150</sup>.

O microcosmos do *Speedwell* e as dinâmicas que envolveram a viagem de Shelvocke aos Mares do Sul ocorreram sob as engrenagens de uma poderosa estrutura de longa duração que, segundo Wallerstein, começou a tomar formas no final do século XVI que é o sistema capitalista de produção. Sewell apontou que devido à solidez dos efeitos do capitalismo ficaria mais fácil para os atores sociais se empoderarem, tornando-se conscientes e dispostos a contestar os esquemas e acumulações de recurso dessa estrutura. Entretanto, por se tratar de sistema altamente dinâmico, profundo e de grande poder, o capitalismo acaba por ter a possibilidade de moldar as experiências de uma gama de sociedades através de gerações<sup>151</sup>.

<sup>148</sup> THOMSON, 1994, 41-42

<sup>149</sup> SILVA, 1979, p. 298-299.

<sup>150</sup> FERREIRA, 2005, p. 238

<sup>151</sup> SEWELL JUNIOR, 2007, p. 157

Para Linebaugh e Rediker “o trabalho, a cooperação e a disciplina do navio fizeram dele um protótipo da fábrica<sup>152</sup>”. Uma das principais características do sistema capitalista de produção é a divisão social do trabalho. Em troca de um salário, que muitas vezes nem recebiam, os marinheiros cooperavam entre si em suas atividades complexas de forma sincronizada, além disso, eram divididos de forma hierárquica e com suas vontades subordinadas a um comandante.

A transformação da marinha inglesa numa grande potência naval teve como uma das principais consequências a pauperização da classe trabalhadora. Abarrotados nos conveses dos navios, os marinheiros eram superexplorados, submetidos a péssimas condições de trabalho recebendo baixos salários. Foi a partir da exploração de um montante gigantesco de seres humanos que o capitalismo se estabeleceu como um sistema hegemônico de estruturas profundas e o navio, segundo Peter Linebaugh e Marcus Rediker, se tornou em 1700, a “locomotiva do comércio<sup>153</sup>”.

---

<sup>152</sup> LINEBAUGH; REDIKER, 2000, p. 162

<sup>153</sup> Ibid., p. 162

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Estudar o diário de bordo do capitão inglês George Shelvocke possibilita ao pesquisador olhar para esta fonte de diferentes maneiras. Tentamos aqui, de modo geral, demonstrar o protagonismo dos marinheiros do *Speedwell* em relação ao capitão Shevolcke. Apesar de concordamos com William Betagh que Shelvocke, de certa maneira, influenciou o motim, acreditamos que ele estava errado ao afirmar que a tripulação do *Speedwell* jamais teria se levantado contra seu capitão mesmo perante a uma situação de injustiça.

Sewell afirmou que a agência dos indivíduos irá variar e tomará formas específicas dependendo diretamente dos recursos culturais e dos esquemas disponíveis no meio social que cada indivíduo se encontra, ou seja, apesar desses fatores o poder de agência existe independentemente do local que o indivíduo esteja inserido na sociedade. Sendo assim, acreditamos, a partir dos estudos que fizemos do diário de Shelvocke e do diário de Betagh bem como da bibliografia utilizada neste trabalho, que as pautas colocadas na carta escrita pelos trabalhadores do *Speedwell* eram legítimas.

Em se tratando das informações obtidas pelos marinheiros sobre condições enfrentadas pelos tripulantes do *Duke* e do *Duchess*, navios dos quais Woodes Rogers era o capitão, Shelvocke afirma, de maneira categórica, ter sido um de seus oficiais, capitão Hatley, que por ter trabalhado no *Duchess* contou aos marinheiros do *Speedwell* sobre tratamento dado por Rogers a seus homens. Apesar de não descartamos essa possibilidade, acreditamos, a partir das análises feitas, que aqueles marinheiros podem ter tido seu modo particular de obter tais informações.

Concordamos com Thompson quando ele sugere que “os pobres tinham suas próprias fontes de informação”. Demonstramos no capítulo I a dimensão que tomou a viagem de Wood Rogers no início do século XVIII e que, provavelmente, as histórias sobre a sua jornada tenham se espalhado por toda região portuária inglesa. Assim, a viagem de Rogers ficou conhecida tanto no meio das pessoas letradas, que tiveram acesso à publicação do seu diário e a matérias de jornais, bem como pelas estórias que eram contadas pelas pessoas mais pobres. Como exemplo, contamos a história Walter Kennedy que conduziu parte da sua vida através das estórias que escutava. Kennedy se juntou à expedição de Woodes Roger rumo as Bahamas e se tornou, em busca de fortuna, um dos piratas mais procurados do período.

Da agência dos indivíduos derivam-se as estruturas sociais que, segundo Conrad, não são entidades como autônomas ou dadas, mas produzidas e reproduzidas através dos atos dos sujeitos, da atividade humana. Essa estrutura da qual tratamos no capítulo II surge a partir do

século XVI como apontou Wallerstein e, faz parte de um sistema de longa duração que Braudel chamou de *economia-mundo*. O modo capitalista de produção é um sistema hierarquizado marcado pela propriedade privada e pela divisão social do trabalho denominado por Wallerstein *sistema-mundo*.

Sewell Jr<sup>154</sup> afirmou que com a solidez do capitalismo seria mais fácil para os atores sociais tornarem-se conscientes e dispostos a contestar os esquemas e acumulações de recursos dessas estruturas, mas que devido a sua estrutura dinâmica e profunda acaba por moldar as experiências de uma gama de sociedades através dos tempos. Entretanto, entendemos que os esquemas, que dão força ao capitalismo, não permitem que os agentes ajam de modo a romper essa estrutura. Como falamos anteriormente, a agência dos indivíduos irá variar e tomará formas específicas dependendo diretamente dos recursos culturais e dos esquemas disponíveis no meio social que cada indivíduo se encontra. Os trabalhadores do *Speedwel*, dentro das suas possibilidades de agência e sob a influência de uma estrutura muito bem estabelecida no período da viagem em direção ao oceano Pacífico, se amotinaram, demonstrando não aceitar de maneira pacífica as situações que lhes eram impostas e consideradas por eles, injustas.

---

<sup>154</sup> SEWELL JUNIOR, 2007, p. 151

## Fonte

BETAGH, Willian (Org.). A Voyage round the World: Being an account of a Remarkable Enterprize. In: CATARINA, Assembleia Legislativa do Estado de Santa. **Ilha de Santa Catarina: Relatos de viajantes estrangeiros nos século XVIII e XIX.** Florianópolis: Assessoria Cultural, 1979. Cap. 88040900. p. 49-58.

SHELVOCKE, George (Org.). A Voyage round the World: Being an account of a Remarkable Enterprize. In: CATARINA, Assembleia Legislativa do Estado de Santa. **Ilha de Santa Catarina: Relatos de viajantes estrangeiros nos século XVIII e XIX.** Florianópolis: Assessoria Cultural, 1979. Cap. 88040900. p. 49-58.

SHELVOCKE, George. **A Voyage Round the World by the Way of the Great South Sea.** Londres: J. Senex. 1726.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina (Comp.). **Ilha de Santa Catarina: Relatos de viajantes estrangeiros nos século XVIII e XIX.** Florianópolis: Assessoria Cultural, 1979.

BEATTIE, Timothy Charles Halden. **The Cruising Voyages of William Dampier, Woodes Rogers and George Shelvocke and their Impact.** 2013. 320 f. Tese (Doutorado) - Curso History, University Of Exeter, England, 2013.

BOWSWELL, James. **The Life of Samuel Johnson.** Princeton: Limpinsoft, 1917. Disponível em: <<http://www.limpinsoft.com/small/lifejohnson.pdf>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV - XVIII.** São Paulo: Wmf Martim Fontes, 2009. 2 v. (Os Jogos das Trocas).

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV - XVIII.** São Paulo: Wmf Martim Fontes, 2009. 3 v. (O tempo do mundo)

BRITANNICA, The Editors Of Encyclopaedia. **Quadruple Alliance.** Disponível em: <<https://www.britannica.com/topic/Quadruple-Alliance-Europe-1718#Article-History>>. Acesso em: 4 abr. 2019.

BROMLEY, John Selwyn. Bandidos do Mar, 1660-1720: Liberdade, igualdade e fraternidade entre flibusteiros do Caribe. In: KRANTZ, Frederick. **A Outra História: Ideologia e protesto popular nos séculos XVII a XIX.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1988. p. 244-264.

BURNEY, James. **A Chronological History of the Voyages and Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean including a History of the Buccaneers of America.** London: Luke Hansard And Sons, v. IV, Near Lincon's - Inn Fields, 1816.

CONRAD, Sebastian. **Historia Global: Una nueva visión para el mundo actual.** Barcelona: Planeta, 2017.

CORDINGLY, David. **Pirate Hunter of the Caribbean: The Adventurous Life of Captain Woodes Rogers**. New York: Random House, 2011. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?id=Ns4IV9HWzsEC&printsec=frontcover&dq=pirate+hunter+in+the+caribbean&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwi2ocuklPrfAhVnI7kGHXA7BT0Q6AEIKzAA#v=snippet&q=Three%20months%20later&f=false>>. Acesso em: 19 jan. 2019.

FERREIRA, Sérgio. O curso na segunda metade do século XVIII: reflexos de um cartório notarial português. **Revista da Faculdade de Letras**, Porto, v. 6, n. 3, p.237-268, jan. 2005. Disponível em: <<http://ojs.letras.up.pt/index.php/historia/article/view/3793>>. Acesso em: 09 set. 2018.

FROHOCK, Richard. **Buccaneers and Privateers: The Story of the English Sea Rover 1675-1725**. United Kingdom: University Of Delaware Press, 2012.

HILL, Christopher. **A Revolução Inglesa de 1640**. Lisboa: Presença, 1983.

HILL, Christopher. **O Eleito de Deus: Oliver Cromwell e a Revolução Inglesa**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

LEE, Sidney. **Dictionary of National Biography**. London: Smith, Elder & Co., 1897.

LINEBAUGH, Peter. Todas Montanhas Atlânticas Estremeceram. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 3, n. 6, p.6-46, 1993. Disponível em: <<file:///C:/Users/User/Downloads/peterlinebaugh.pdf>>. Acesso em: 04 abr. 2019.

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. **A hidra de muitas cabeças: Marinheiros, escravos, plebeus e a historia oculta do Atlântico revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

LISBOA, Rodney Alfredo Pinto. Royal Navy: evolução e superioridade do poder naval britânico na era dos navios a vela. **Navigator: Subsidios para História Marítima do Brasil**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, p.92-104, jan. 2012. Disponível em: <[http://www.revistanavigator.com.br/navig16/art/N16\\_art2.html](http://www.revistanavigator.com.br/navig16/art/N16_art2.html)>. Acesso em: 25 ago. 2018.

PAREDES, Rogelio C.. Relatos imperiais: a literatura de viagem entre a política e a ciência na Espanha, França e Inglaterra (1680-1780). **Alamanack**, Guarulhos, v. 01, n. 06, p.95-109, jul. 2013. Semestral.

RAMOS, Fábio Pestana. **No Tempo das Especiarias: O Império da Pimenta e do Açúcar**. São Paulo: Contexto, 2010.

REDIKER, Marcus. **Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Gold Age**. Boston: Beacon Press, 2004.

RODRIGUES, Jaime. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII E XIX). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 19, n. 38, p.15-54, jan. 1999.

RUSSELL-WOOD, Anthony John R.. Sulcando os mares: um historiador do império português enfrenta a "Atlantic History. **História**, São Paulo, v. 28, n. 1, p.17-70, jan. 2009. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/his/v28n1/02.pdf>>. Acesso em: 04 abr. 2019.

SHARPE, Jim. A História Vista de Baixo. In: BURKE, Peter (Org.). **A Escrita da História: Novas Perspectivas**. São Paulo: Unesp, 1991. p. 39-62. SILVA, Francisco Ribeiro da. Pirataria e Corso Sobre o Porto: Aspectos Seiscentistas. **Revista de História**, Porto, v. 2, n. 1, p.297-319, jan. 1979. Disponível em: <<https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/13143/2/6342000069785.pdf>>. Acesso em: 09 set. 2018.

SILVA, Francisco Ribeiro da. Pirataria e corso sobre o Porto: aspectos seiscentistas. **Revista de História**, Porto, v. 2, n. 1, p.297-319, jan. 1979. Disponível em: <<https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/13143/2/6342000069785.pdf>>. Acesso em: 04 abr. 2019.

SMIRKE, Shearman. **Dictionary of National Biography**. London: Smith, Elder, & Co., 15 Waterloo Place, 1897.

STARKEY, David John. **British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century**. United Kingdom: Short Run Press, 1990.

SWELL JUNIOR, William H.. **Lógicas da História: Teoria Social e Transformação Social**. Petropolis: Vozes, 2017.

THE Life of Walter Kennedy, a Pirate. In: STEVENSON, Robert Louis. **Lives of the most remarkable criminals who have been condemned and executed for murder, highway robberies, house-breaking, street robberies, coining, or other offences; from the year 1720 to the year 1735**. London: Reeves And Turner, 1874. p. 1-510. Disponível em: <<https://archive.org/details/cu31924024870887>>. Acesso em: 20 jan. 2019.

THOMPSON, Edward Palmer. **Costumes em Comum: Estudos Sobre a Cultura Popular Tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

THOMSON, Janice E.. **MERCENARIES, PIRATES, AND SOVEREIGNS: STATE-BUILDING AND EXTRATERRITORIAL VIOLENCE IN EARLY MODERN EUROPE**. New Jersey: Princeton University Press, 1994.

WALLERSTEIN, Immanuel. **O Sistema Mundial Moderno: O mercantilismo e a consolidação da economia-mundo Europeia, 1600-1750**. New York: Academic, 1974.

ANEXO A – Primeira parte da carta dos trabalhadores do *Speedwell*<sup>155</sup>

Honorável Senhor:

A razão por que o incomodamos, neste momento, com as cláusulas que estão no verso desta folha, são principalmente estas: nós temos boas razões para crer que, se tivermos a sorte de angariar algum dinheiro nesta viagem, essa quantia será levada a Londres e nós lá não receberemos nem metade dela; pois é fato conhecido de nós todos o modo como foram tratados os tripulantes dos navios "Duke" e "Duchess", e, se nós levarmos nosso dinheiro a Londres, não poderemos esperar melhor tratamento. Em segundo lugar, que os Artigos com que nós concordamos e assinamos em Plymouth nunca foram lidos em nossa presença, nem o Sr. Godfrey permitiu que nós os léssemos. Ele nos disse que eram os mesmos que estavam afixados na porta da cabine, mas nós estamos agora seguros que isso não era verdade. Uma coisa que nós vimos neles era que havia três vezes mais texto do que o que nos foi dado a conhecer. E também que foram escritos com diversas caligrafias diferentes, com muitas observações nas entrelinhas, o que não pudemos entender. E, finalmente, quanto é perigoso a homens pobres confiarem suas fortunas nas mãos de homens ricos?

Pelo fato de desejarmos partilhar o dinheiro tão logo quanto possível, nós não pretendemos nada contra os interesses da Viagem e dos Proprietários, pois nós faremos o melhor de nós para que eles também recebam as suas partes. Não se trata, portanto, de pilhagem, pois nós não queremos nada além do que os tripulantes do "Duke" e do "Duchess" queriam. Esperamos que V.Sa. não nos interprete mal e nos considere ousados em vir à sua presença para insistir em ter aquilo que é nosso de direito, não sendo nada que prejudique os interesses dos Proprietários, mas para o bem de todos. Temos certeza de que esse procedimento fará tudo correr melhor entre nós e nos fará sempre arriscar nossas vidas em benefício de nós mesmos e dos Proprietários. Possa V.Sa., também, estar seguro do respeito que lhe devotamos. Sempre nos haveremos de considerar felizes de servir sob as ordens de tal Comandante e rogamos a Deus que lhe preserve a vida e a saúde por muitos anos, guiando todas as suas ações, o que sempre encaremos como uma bênção para todos nós. Somos, com todo o humilde respeito,

Senhor,

Seus mais humildes servos,  
 Matthew Stewart, Imediato  
 James Hopkins, Imediato  
 John Sprake, Imediato  
 Robert Davenport, Carpinteiro  
 Gilbert Henderson, Artilheiro  
 Gilbert Hamilton, Sub-Oficial dos Fuzileiros  
 Nicholas Laming, Mestre de Bordo  
 William Morgan, Auxiliar do Cirurgião  
 John Doidge, Auxiliar do Cirurgião.

---

<sup>155</sup> SHELVOCKE, 1979, p. 38

ANEXO B – Segunda parte da carta de motim dos trabalhadores do *Speedwell*<sup>156</sup>

“Primeira: Que a nossa parte de cada presa que fizermos seja igualmente dividida tão logo quanto possível após a captura, entre a tripulação do navio, de acordo com as partes correspondentes a cada homem, como consta nos livros de bordo.

“Segunda: Que toda a pilhagem feita a bordo de todos os navios apresados seja igualmente dividida entre os tripulantes do navio, de acordo com as partes correspondentes a cada homem, como foi dito acima.

Terceira: Que os anéis de ouro encontrados em qualquer lugar, exceto em ourivesarias, devem ser considerados como artigo de pilhagem; que todas as armas, livros de bordo e instrumentos, todos os artigos de vestuário e móveis, geralmente usados pelos prisioneiros (exceto brincos de mulher, de ouro ou prata não trabalhados, diamantes soltos, pérolas e dinheiro) toda a louça em uso a bordo dos navios, mas não em terra (exceto quando apresada junto com as pessoas) deva ser considerada artigo de pilhagem; todos os tipos de roupas feitas, encontrados no convés superior, ou entre conveses, pertencente à tripulação do navio e aos passageiros, é também artigo de pilhagem; exceto pelos itens enumerados acima, que estejam em volumes ou peças não abertos no país, que pareçam não ser de uso do portador da bagagem, mas destinados a comércio, que somente nesse caso não serão considerados artigos de pilhagem; toda espécie de roupas de cama, outros artigos necessários, todos os botões, todas as fivelas, bebidas e provisões para nosso uso e gasto, são considerados artigos de pilhagem; também se convencionou que qualquer espécie de prata lavrada, ou ouro, crucifixos, relógios de ouro ou de prata, ou quaisquer móveis encontrados em poder dos prisioneiros, ou qualquer artigo de uso pessoal de qualquer espécie, é também artigo de pilhagem.

Quarta: Se qualquer pessoa a bordo do navio esconder qualquer artigo de pilhagem, acima de uma peça de oito (libras?), 24 horas após a captura da presa, ele será severamente punido e perderá a sua parte naquela presa e pilhagem, sendo que metade desse valor será dado ao informante e a outra metade será igualmente dividida entre a tripulação do navio. A mesma pena será imposta àquele que for visto bêbado durante a ação de pilhagem, ou desobedeça às ordens do seu Oficial superior, ou esconda-se no mar ou em terra, exceto quando alguma presa for feita como resultado de tempestade ou abordagem. Nesse caso, o que for apresado será dele, da seguinte forma: marujos ou tripulante de terra – 10 libras; Oficial abaixo do Carpinteiro – 20 libras; Imediato, Artilheiro, Mestre-de-Bordo ou Carpinteiro – 40 libras; Tenente ou Contramestre – 80 libras; e Capitão – 100 libras.

Quinta: Toda a pilhagem deverá ser avaliada e dividida, tão logo quanto possível após a captura; igualmente, todas as pessoas da tripulação devem prestar juramento e ser revistas logo que subam a bordo, por outros tripulantes especialmente designados para isso. Se alguém se recusar, perderá direito à sua parte nos artigos de pilhagem, como especificados acima.

Sexta: Em consideração ao fato de que o Capitão Shelvocke, no intuito de beneficiar a sua tripulação, concordou em dividir os artigos pilhados nos camarotes dos navios apresados (que, provavelmente, representam a maior parte), nós voluntariamente concordamos que ele deva ter direito a 5% a mais do que a sua respectiva parte da pilhagem realizada, conforme regulamento estabelecido acima.

Sétima: Que se estabeleça uma recompensa de 20 dólares àquele que primeiro avistar uma presa de bom valor, ou excedente a 50 toneladas de carga.”

<sup>156</sup> SHELVOCKE, 1979, p. 39