

# *Uma História dos Piratas*

Daniel Defoe

# *Uma História dos Piratas*

Seleção e apresentação à edição brasileira:

Luciano Figueiredo

*professor do Departamento de História da UFF*  
*e editor da Revista de História*

Tradução:

Roberto Franco Valente



**ZAHAR**

Jorge Zahar Editor

Rio de Janeiro

Copyright desta edição © 2008:  
Jorge Zahar Editor Ltda.  
rua México 31 sobreloja  
20031-144 Rio de Janeiro, RJ  
tel.: (21) 2108-0808 / fax: (21) 2108-0800  
e-mail: jze@zahar.com.br  
site: www.zahar.com.br

As notas de Manuel Schonhorn, gentilmente cedidas para esta edição brasileira, foram traduzidas da edição norte-americana de *A General History of the Pyrates*, editada por ele e publicada por Dover Publications, em 1999.

Todos os direitos reservados.

A reprodução não-autorizada desta publicação, no todo ou em parte, constitui violação de direitos autorais. (Lei 9.610/98)

Capa: Miriam Lerner

CIP-Brasil. Catalogação-na-fonte  
Sindicato Nacional dos Editores de Livros, RJ.

---

Defoe, Daniel, 1661?-1731

M912m Uma história dos piratas / Daniel Defoe; [comentários e notas de Manuel Schonhorn]; seleção e apresentação à edição brasileira, Luciano Figueiredo; tradução de Roberto Franco Valente. — Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2008.

il.

Tradução de: *A general history of the pyrates*

Inclui índices

ISBN 978-85-378-0098-0

1. Piratas – Obras anteriores a 1800. I. Schonhorn, Manuel. II. Figueiredo, Luciano, 1961-. III. Título.

08-3283

CDD: 364.164

CDU: 343.712.2

---

# Sumário

*Apresentação à edição brasileira, Luciano Figueiredo* 7

*Prefácio* 11

*Introdução* 19

I O capitão Avery e sua tripulação 43

II O capitão Teach, conhecido como Barba-Negra 59

III O major Stede Bonnet e sua tripulação 82

IV O capitão John Rackam e sua tripulação 101

V O capitão Bartholomew Roberts e sua tripulação 120

VI O capitão John Smith e sua tripulação 219

VII O capitão William Kid 233

*Comentários e notas* 245

*Índice de nomes, lugares e assuntos* 256



# *Apresentação à edição brasileira*

LUCIANO FIGUEIREDO\*

“Bando de ladrões”, “vermes”, “vagabundos”, “celerados que nada têm de humano”. Parece difícil acreditar que o mesmo autor de definições tão fortes e sinceras a respeito dos piratas tenha também contribuído para ilustrar a aura romântica, heróica e às vezes até libertária que esses personagens viriam a merecer séculos depois. Esse sinal trocado, algo involuntário, é uma das dimensões mais fascinantes da obra que se publica.

O livro original, do qual selecionamos alguns capítulos, nasceu na Inglaterra em 1724 com o quilométrico e sensacionalista título de *História geral dos roubos e assassinatos dos mais conhecidos piratas, e também suas regras, sua disciplina e governo desde o seu surgimento e estabelecimento na ilha de Providence em 1717, até o presente ano de 1724. Com as notáveis ações e aventuras de dois piratas do sexo feminino, Mary Read e Anne Bonny antecedida pela narrativa do famoso capitão Avery e de seus comparsas, seguida da forma como ele morreu na Inglaterra*. Era assinado por certo capitão Charles Johnson, o que ajudou a sustentar a versão de que fora escrito por um marinheiro ou por um ex-pirata. Isso até os anos 1930, quando foi estabelecida a autoria de ninguém menos que Daniel Defoe (1661?-1731), escritor prolífico de libelos políticos e de algumas obras consagradas, dentre as quais *Robinson Crusoe* (1717).

---

\* Luciano Figueiredo é professor do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense e editor da *Revista de História* da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.



O título e as aventuras cativaram o público, transformando-se em um retumbante sucesso que assegurou recursos muito bem-vindos ao eternamente endividado Defoe, protegido pela falsa autoria. O original completo é formado por trechos mal costurados pela urgência daqueles que, vivendo da agilidade da sua pena, precisavam lançar com frequência novos livros. Pouco lembra a fluência que marcou seu nome na literatura.

Se escondia o autor, eram claros os objetivos do livro: oferecer subsídios críticos bem fundamentados para a política de destruição definitiva dos piratas. Daniel Defoe promove um verdadeiro ajuste de contas com o passado da Inglaterra. O reino que tanto dependera da pirataria, incentivando e patrocinando suas ações nos mares que se abriram com a expansão marítima européia, tem pressa em exterminá-la quando a situação internacional se redefine no início do século XVIII. Com o fim da Guerra de Sucessão da Espanha e o reconhecimento, pela Paz de Utrecht em 1713, dos direitos das nações européias sobre o comércio nas Antilhas e América, assiste-se ao refluxo da pirataria. A trajetória dos “pequenos lobos” que outrora frequentavam a corte – como no período de Elizabeth I, quando fustigavam a exclusividade de espanhóis e portugueses na América e na África com os célebres John Hawkins e Francis Drake – converte-se em flagelo. Apesar das ações isoladas, foi determinante a ação repressiva movida pela Inglaterra e a França, defendendo agora o comércio legal e regular por um lado e, por outro, investindo no aperfeiçoamento das defesas dos navios de comércio.

Nesses novos tempos, o mar de Defoe não é o cenário de romances e aventuras para distrair leitores. Coalhado de piratas, ali prosperam os vícios e as ambições que ameaçam a Inglaterra, exposta à leniência da monarquia em combatê-los. Ao avisar no prefácio que a movimentação dos piratas estava sujeita às estações do ano, atacando na costa da América do Norte no verão e descendo para o Caribe no inverno, Defoe provoca: “Já que temos plena ciência de todos os seus movimentos, não posso entender por que as nossas fragatas, sob uma regulamentação adequada, não podem também dirigir-se para o sul, em vez de permanecerem inativas durante todo o inverno.” Ele também não perdoa, nesse escrito de intervenção a favor do sucesso do comércio marítimo inglês, os governadores coloniais por sua confortável permissividade. Ainda que descreva um bando de ladrões, como acredita Defoe, o livro merece trazer no título a nobre palavra história, pois encerra lições que poderiam salvar o Império da destruição. Não é por outro motivo que evoca o que se passara na Antigüidade com os romanos e sua atitude para com os piratas do Mediterrâneo.

As narrativas que o autor produz estão irrigadas com bebida – muita bebida –, constantes traições, crueldades, precariedade e miséria, naufrágios, saques de riquezas fabulosas, tempestades devastadoras, combates navais espetaculares, abordagens, duelos, prostituição e devassidão moral. *Uma história dos piratas* expõe vidas sem qualquer virtude, expostas a situações plenamente verossímeis em cidades, províncias ultramarinas, tavernas e rotas reconhecidas pelos leitores. Ali qualquer um sucumbia irremediavelmente à pirataria: oficiais de marinha, comerciantes, fidalgos, mulheres.

Todos esses traços ilustram este livro, que tomou como base a cuidada e completa edição crítica de *História geral...* feita em 1972 – e corrigida e aumentada em 1999 – por Manuel Schonhorn. Desse volumoso material, selecionamos alguns capítulos que procuram oferecer ao leitor uma combinação de registros familiares sobre a pirataria com documentos de época e situações relevantes apesar de pouco conhecidas. Estão aqui figuras célebres como o Barba-Negra, o capitão Kid, John Smith e outros que marcaram seu tempo – por exemplo, o eficiente Bartho. Roberts, que aprisionou mais de 400 navios, e Mary Read e Anne Bonny, mulheres que atuaram como piratas. Pelos quadrantes da geografia comercial inglesa, esses personagens circularam na Europa, América do Norte, Caribe, África e Oriente.

As valiosas notas da edição de Schonhorn, aqui reproduzidas, ajudam a compreender os fundamentos da obra de Daniel Defoe, desenhando com grande precisão as fontes originais dos relatos, além de situar personagens, lugares e fatos.

Não deixamos escapar também a possibilidade de divulgar alguns documentos preciosos na presente edição, como a proclamação da monarquia inglesa concedendo o perdão aos piratas em 1718 e prometendo pesada repressão aos que insistissem na atividade; transcrições dos depoimentos feitos durante o julgamento de réus suspeitos de pirataria, assim como suas punições; e os códigos de conduta formalizados pelos próprios piratas para ordenar seu modo de vida. Ou, como diz o autor, os “principais costumes e a forma de administração daquela comunidade de bandidos”.

Não escapou da escolha a passagem – tomada emprestada de um viajante inglês – em que Defoe trata da situação do Brasil (repleta de equívocos na fixação das datas) no século XVII e início do XVIII, com algumas lutas entre piratas e portugueses na costa, descrições sobre a conduta dos colonos e a situação das cidades de Salvador, Rio de Janeiro e “Pernam-

buco”. Claramente, ele sinaliza oportunidades comerciais com dicas para assegurar aos ingleses um bom relacionamento por aqui.

A seleção feita sugere também um convite para aqueles que já foram conquistados pelo fascínio dessas histórias: ao percorrer as passagens escolhidas, o leitor aos poucos poderá identificar a origem dos personagens e das cenas apresentadas em óperas, no teatro, nos romances históricos e no cinema, responsáveis por formar o vasto imaginário da pirataria. Sobre essa pedra fundamental, quem sabe também o pesquisador brasileiro descubra esse tema tão negligenciado por aqui, malgrado a abundância de documentos e o indiscutível papel que as ações desses grupos desempenharam no vasto e rico litoral da América portuguesa.

Já é hora de içar âncora e navegar por algumas extraordinárias histórias de piratas. Brutais e gananciosos, eles não têm o charme romântico de Erol Flinn, Johnny Depp ou Geena Davis, mas suas trajetórias, contadas aqui no calor da hora, alertam para valores universais. E melhor ainda: são capazes de nos divertir e surpreender.



## *Prefácio*

*D*e depois de enfrentarmos dificuldades maiores que o normal para reunir os materiais desta história, não estaríamos satisfeitos se a ela faltasse algo que fizesse o público aceitá-la integralmente. Por este motivo é que lhe acrescentamos um pequeno resumo da lei ora em vigor contra os piratas, e selecionamos alguns casos particulares (os mais curiosos que pudemos encontrar) que já chegaram ao tribunal, e através dos quais ficarão evidentes os atos considerados como pirataria, e os que não o foram.

É possível que este livro venha a cair entre as mãos honestas de comandantes de navios e de outros homens do mar, que vivem enfrentando grandes aflições por ventos adversos ou outros acidentes tão comuns nas viagens longas, tais como a escassez de provisões ou a falta de estoques. Acho que o livro poderá servir-lhes como uma orientação, sejam quais forem as distâncias a que se aventurarem sem violar a Lei das Nações, no caso de serem lançados a alguma praia inóspita ou se depararem com outros navios no mar, que se recusem a negociar o que for extremamente necessário à preservação da vida, ou à segurança do navio e da carga.

No decorrer desta história, forneceremos instâncias de alguns recrutamentos, quando os homens não encontram outra opção senão a de mergulharem num tipo de vida que para eles é tão cheia de perigos e, para a navegação comercial, tão devastadora. Para remediar esse mal, parece não haver mais que dois caminhos: ou se arranja emprego para o grande número de marujos que ficaram sem destino após o fim da guerra — impedindo assim que eles recorram a tais soluções — ou se exerce uma vigi-



lância satisfatória nas costas da África, das Índias Ocidentais e de outros locais aos quais costumam recorrer os piratas.

Devo registrar aqui que durante esta longa Paz<sup>1</sup> quase não ouvi falar de algum pirata *holandês*. Não que eu considere os holandeses mais honestos que os seus vizinhos, mas, quando vamos dar uma explicação para esse fato, talvez ela represente para nós uma censura pela nossa inatividade. A razão disso, a meu ver, é que depois de uma guerra, quando os navios holandeses ficam inativos, recorre-se ali ao exercício da pesca, no qual em pouco tempo os marujos vão encontrar trabalho e ganho tão garantido quanto antes. Tivéssemos nós esses mesmos recursos nos tempos de necessidade, e estou certo de que chegaríamos a resultados equivalentes. Pois a pesca é um comércio que não pode ser estocado em excesso. O mar é suficientemente grande para todos, não há necessidade de se brigar por espaço. São infinitas as suas reservas, que sempre irão recompensar a quem trabalha. Além disso, a maior parte das nossas costas abastece os holandeses, que estão constantemente empregando centenas de barcos nesse comércio e, dessa forma, vendendo para nós o nosso próprio peixe. Digo o nosso peixe, porque a soberania das águas britânicas é até hoje reconhecida pelos holandeses, como por todas as nações vizinhas; pelo que, se existisse algum espírito público entre nós, muito valeria a pena que estabelecêssemos uma pesca nacional, o que representaria o melhor recurso do mundo para se impedir a pirataria, para dar emprego a muitos pobres e também aliviar a nação desse grande fardo, baixando o preço geral dos mantimentos, além de diversos outros artigos.

Não é necessário apresentar prova alguma do que estou insinuando, ou seja, que hoje existem centenas de marujos desempregados. Isso fica logo evidente ao se considerar a sua perambulação e mendicância por todo o Reino Unido. E tampouco se deve atribuir o fato de serem desprezados após a conclusão do trabalho, de passarem fome ou praticarem roubos, a alguma inclinação natural pela inércia, ou ao seu próprio destino difícil. Há muitos anos não chega ao meu conhecimento de alguma fragata encarregada de uma missão, porém já por três vezes, num período de 24 horas, toda uma tripulação se ofereceu para trabalhar. Os comerciantes se aproveitam disso, diminuindo os salários, e os poucos (marujos) em atividade são mal pagos, e praticamente mal alimentados. Tal costume aumenta os descontentes, fazendo-os ansiarem por mudanças.

Não vou repetir o que disse nesta história sobre os navios corsários das Índias Ocidentais nos quais, segundo eu soube, eles sobrevivem graças

aos butins de guerra. Uma vez que o hábito se torna uma segunda natureza, não nos surpreende que, diante das dificuldades em se conseguir um modo honesto de vida, eles recorram a algum outro meio tão semelhante ao anterior. Tanto que se pode dizer que os navios corsários, nos tempos da guerra, são um verdadeiro berçário de piratas, nos tempos da paz.

Agora que demos uma explicação para a sua origem e proliferação, será natural pesquisar o porquê de não serem eles presos e aniquilados antes de ocuparem alguma posição eminente. Devemos observar que dificilmente se encontram menos que doze fragatas estacionadas em nossas colônias na América, mesmo durante os períodos de paz. Essa força é suficiente para enfrentar um inimigo poderoso. A presente investigação talvez não resulte muito favorável aos que se relacionam com esse trabalho. Entretanto, espero que me desculpem, pois as minhas insinuações visam apenas a servir ao público.

Quero dizer que acho muito estranho uns poucos piratas poderem devastar os mares durante anos, sem que nem ao menos sejam localizados por algum dos nossos navios de guerra. Enquanto isso, eles (os piratas) podem apossar-se de frotas inteiras. É como se aqueles fossem muito mais eficientes em seus negócios do que estes últimos. Só Roberts, com os seus tripulantes, se apoderou de quatrocentos barcos, antes de ser derrotado.

Provavelmente irei expor esse tema adequadamente em outra ocasião. Agora limito-me apenas a observar que os piratas têm, no mar, uma sagacidade equivalente à dos ladrões em terra. Assim como eles, sabem quais estradas são mais freqüentadas e onde há maior probabilidade de encontrar butim e também conhecem bem a latitude em que devem ficar para interceptarem os navios. Uma vez que os piratas estão sempre precisando de provisões, estoques ou qualquer outro tipo de carregamento e circulam sempre em busca dos navios que os transportam, animados pela certeza de encontrá-los; pelo mesmo motivo, se as fragatas navegarem por aquelas latitudes, poderão ter tanta certeza de ali encontrarem piratas quanto os piratas têm de ali se depararem com navios mercantes. Se as fragatas não encontrarem piratas naquelas determinadas latitudes, então com toda certeza os navios mercantes poderão chegar a salvo a seus portos, navegando por elas.

A fim de tornar isso um pouco mais simples para os leitores do meu país, devo observar que todos os nossos navios que seguem para o exterior, às vezes pouco depois de se afastarem da costa, dirigem-se para a latitude do local aonde se destinam: se é para as ilhas das Índias Ociden-