

# Memórias de um corsário

Edward John Trelawny

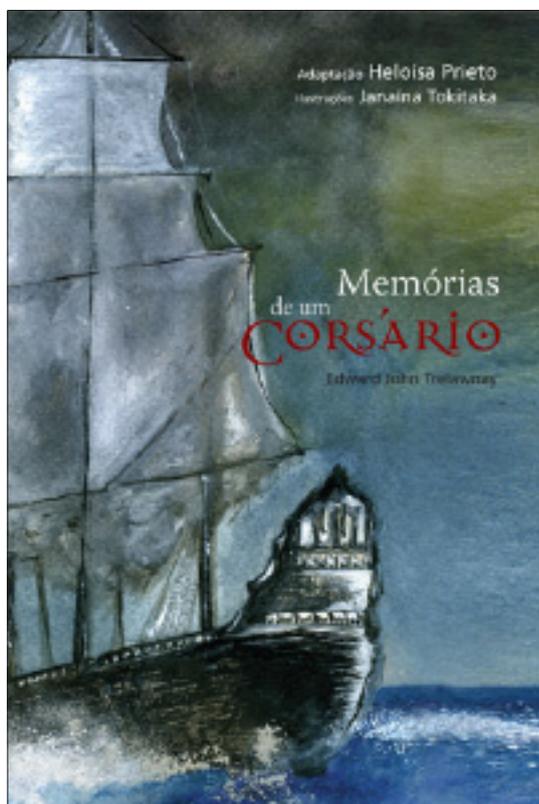
Adaptação Heloisa Prieto

Ilustrações Janaína Tokitaka

Temas História • Pirataria • Aventura • Amor



## GUIA DE LEITURA PARA O PROFESSOR



64 páginas



### O AUTOR: NAVEGANDO POR SUA HISTÓRIA

Edward John Trelawny nasceu em 1792, na Inglaterra, em uma família de aristocratas decadentes. Entrou com apenas 13 anos para a Marinha Real Britânica a mando de seu pai a fim de estudar e fazer carreira militar. Cumpriu serviço na Marinha, mas desertou na época das guerras napoleônicas, em 1812.

Entre suas obras mais importantes estão *Adventures of a younger son* [*Aventuras de um filho mais novo*], de 1831, e *Records of Shelley, Byron, and the author*. O primeiro livro foi, em princípio, publicado anonimamente e é considerado uma espécie de relato autobiográfico sobre a experiência de Trelawny na Marinha Real. Muito popular, *Adventures of a younger son* recebeu numerosas traduções e edições e fez parte das leituras de aventura de muitos ao redor do mundo.

As *Memórias de um corsário*, assim como uma série de eventos vividos por Trelawney, situam-se em meio às grandes transformações ocorridas na Europa, especialmente na Inglaterra, do final do século XVIII e início do XIX. A Revolução Industrial havia transformado a Inglaterra numa espécie de “oficina do mundo”<sup>1</sup>, nas palavras do historiador inglês Eric Hobsbawm, e essa nova realidade levou os ingleses a disputar, sobretudo com França e Holanda, os mercados consumidores ao redor do planeta. Tornou-se, então, imperativo o controle dos mares para que os produtos ingleses pudessem ser comercializados.

E é nesse contexto de transformação econômica e social que a Europa viveu, também, a ascensão do nacionalismo político. Trelawney, assim como o poeta inglês *Lord Byron* e muitos outros intelectuais, fez parte ativamente do movimento de independência da Grécia na década de 1820. Esse foi, sem dúvida, o movimento de libertação nacional que mais incendiou o romantismo político ocidental, levando, inclusive, muitos norte-americanos e europeus a financiar ou a pegar em armas em prol da causa grega. Ao longo de sua vida, Trelawney foi ativo politicamente, participando de grupos como o dos Filósofos Radicais, mas depois de um tempo decidiu abandonar essas atividades para se dedicar a seus escritos e a sua vida pessoal.

## AMIGOS ILUSTRES

Um dos aspectos mais marcantes da vida de Trelawney foi sua grande amizade com os escritores e intelectuais Mary Shelley, Percy Shelley, *Lord Byron* e Claire Clairmont. Juntos, eles fundaram uma espécie de associação, o Club Pistol, onde discutiam filosofia, história, política e literatura. Essa relação de intensa troca de ideias acabou influenciando a produção literária de todos os membros do grupo.

Apesar de ter viajado bastante e ter se envolvido em constantes polêmicas e aventuras, Trelawney viveu até os 88 anos. A seu pedido, suas cinzas foram enterradas ao lado do túmulo de Shelley, no cemitério protestante de Roma, na Itália, em 1881.



1. HOBSBAWM, Eric. *A era das revoluções*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2007.

## EM ALTO-MAR

### AS ATIVIDADES MARÍTIMAS

O Reino Unido contou, de meados do século XVII até o século XX, com a maior frota de navios do mundo, mercantes e de guerra, em razão de sua localização geográfica e de suas necessidades comerciais. A intensa atividade industrial, que transformou a Inglaterra na maior potência econômica do século XIX, foi acompanhada pelo aumento da importância da Marinha Real Britânica na vida do país. Todavia, é fato que, desde a vitória dos ingleses sobre os espanhóis no século XVII na luta pelo controle dos mares, toda a possibilidade de crescimento econômico inglês e a ampliação de suas atividades comerciais estiveram atreladas à capacidade da frota naval britânica de chegar aos mais distantes rincões do planeta e distribuir as mercadorias manufaturadas produzidas por sua bem-sucedida indústria. É natural, portanto, que a carreira naval fosse uma importante atividade profissional nesse período, a qual as famílias da aristocracia inglesa ambicionavam como forma de distinção e prestígio social.

O domínio dos mares era ponto fundamental para que as políticas de desenvolvimento do capitalismo industrial, por meio da expansão comercial e territorial europeia, fossem levadas a cabo. A necessidade de criação e de domínio de novos mercados consumidores levou as principais potências do continente a disputar territórios na África e na Ásia, assim como o controle da navegação em todos os oceanos e mares. Possuir uma frota de navios equipada e numerosa era condição *sine qua non* para impor a dominação e manter o poder econômico e político nessas regiões.

A intensa rivalidade que havia, sobretudo, entre Inglaterra, França, Holanda, Alemanha, Estados Unidos e Japão fez com que esses países centralizassem esforços no desenvolvimento de frotas mercantes e de guerra modernas e potentes.



## AS COMPANHIAS DE COMÉRCIO

Todo esse esforço nacional foi também seguido pelas Companhias de Comércio marítimo, importantes instrumentos de dinamização econômica dos Estados europeus e que também disputavam no campo militar e diplomático os grandes e vultosos lucros do comércio de longa distância e do transporte de mercadorias.

As Companhias de Comércio tornaram-se peças fundamentais da expansão comercial durante a primeira etapa de colonização europeia na América e foram um claro e inequívoco reflexo das políticas mercantilistas implementadas pelas nações europeias. Uma das primeiras Companhias de Comércio a se desenvolver e alcançar bons resultados era de domínio holandês e chamava-se Companhia de Comércio das Índias Orientais, criada em 1602. Em seguida, em 1621, a Holanda fundou a Companhia de Comércio das Índias Ocidentais e acumulou, com essas duas organizações, grande experiência em navegação e comércio nas regiões do Mar Báltico, do Mar do Norte e, mais tarde, na América, principalmente no Brasil. Essas companhias foram originadas de um capital familiar e depois se voltaram para o capital aberto. Cada país europeu criou uma fórmula em relação às Companhias de Comércio e, de acordo com sua “política de Estado”, modulou o nível de intervenção em seus negócios.

A exemplo dos holandeses, os ingleses também se dedicaram à criação de Companhias de Comércio. As primeiras a se desenvolver no país, ainda no século XV, eram companhias familiares. A partir do século XVII, elas tomaram maior vulto, beneficiando-se, inclusive, do fato de que a nação já contava naquela altura com uma rede de banqueiros e financistas que puderam amparar suas ações. A Companhia Britânica das Índias Orientais gerou lucros fantásticos tanto para seus acionistas como para o Estado inglês, cujos ganhos relacionavam-se à concessão de monopólio de exploração das áreas de feitorias inglesas na Índia. Na segunda metade do século XIX, mais precisamente em 1858, a Companhia ficou subordinada ao governo inglês e toda a exploração de matérias-primas, sobretudo a do mercado consumidor, passou a ser controlada diretamente pelo governo.



## CORSÁRIOS E PIRATAS

Agindo em nome de reis e Coroas, os corsários tiveram forte atuação na exploração e na expansão mercantil europeia do período moderno até o século XIX. Esses indivíduos eram autorizados por Cartas de Corso, isto é, documentos oficiais emitidos pelo Estado para atacar navios de países inimigos ou concorrentes. Os corsários roubavam cargas valiosas e prejudicavam, assim, os ganhos dos adversários e perturbavam a travessia dos navios em rotas marítimas muito importantes. Entre os corsários mais famosos da história europeia está *Sir Francis Drake*, nomeado cavaleiro pela rainha Elizabeth I em 1590 e um dos maiores heróis da história inglesa.

Já os piratas agiam sem a complacência ou a autorização expressa de um Estado. Eles atacavam navios e embarcações, roubavam cargas e dividiam entre si os ganhos. Como não havia interesse político envolvido, a motivação desses contraventores era essencialmente econômica, o que os levava a procurar os navios que transportavam objetos de maior valor e com potencial de revenda.

Para muitos historiadores, a transferência de recursos feita à custa da ação de piratas e corsários foi um importante componente no processo de acumulação de capital que culminaria anos mais tarde no desenvolvimento do sistema capitalista.

A prática do corso foi extremamente comum entre os séculos XVI e XVIII e foi oficialmente declarada ilegal em 1856, após a Guerra da Crimeia, com a assinatura do Tratado de Paris. O fato é que o próprio fortalecimento dos Estados nacionais acabou diminuindo a importância política e econômica da atividade corsária.





## CORSÁRIOS E PIRATAS NA LITERATURA

A vida no mar, as constantes aventuras em meio a tempestades, naufrágios, situações extremas de sobrevivência e ataques violentos de inimigos fizeram dos corsários e piratas personagens de destaque na literatura mundial.

A constante mobilidade, a possibilidade de conhecer terras distantes, costumes e hábitos diversos, a bravura e a coragem, qualidades que compunham essas personagens, tornaram esses homens alvo de curiosidade e interesse dos leitores, que dificilmente poderiam conhecer outras terras e outros costumes em seu cotidiano. É preciso lembrar que foi somente no século XX que grandes contingentes de pessoas puderam viajar e se deslocar de um país para outro. Até então havia dificuldades para esse deslocamento e, assim, a quase totalidade das pessoas tendia a permanecer a vida toda em seu local de nascimento.

Além disso, diferentemente do que acontece hoje, as pessoas praticamente não tinham acesso à informação sobre terras distantes. Dessa forma, era por meio das obras literárias que se podia entrar em contato com outros povos e lugares. O gênero de aventuras foi, portanto, extremamente popular.

Vários autores no século XIX escreveram histórias sobre esses destemidos homens do mar. Um dos autores mais célebres foi o romancista e poeta escocês Robert Louis Stevenson, autor do clássico *A ilha do tesouro*, de 1883. Nessa história, o leitor é levado a acompanhar várias aventuras ocorridas no mar do século XVIII, além de outras tantas envolvendo tesouros, piratas bons e maus, naufrágios e muita ação. Stevenson ainda publicou, em 1896, *Nos mares do sul*, em cujas histórias o universo marítimo voltou a ser o tema.



Emilio Salgari escreveu, em 1898, *O Corsário Negro*, e James M. Barrie, em 1904, publicou *Peter Pan*. Todos esses romances contribuíram, largamente, para a popularização da figura do pirata, tornando célebres aventuras como a do jovem grumete escocês Jim Hawkins, que, a bordo da embarcação *Hispaniola*, parte em busca do tesouro do velho pirata Flint, ou as do Corsário Negro, pirata do Golfo do México que desejava vingar-se do governador de Maracaibo, Wan Guld, assassino de sua família. Essas narrativas tiveram o mérito de inaugurar um gênero, fixando suas coordenadas e a própria figura do pirata como um ser ambivalente, ligado ao mal, mas, ao mesmo tempo, seguidor fiel de um código rígido de conduta, o que explicará, em parte, a criação de longa tradição literária a sua volta.

As *Memórias de um corsário*, de Trelawny, estão inseridas, portanto, em uma estabelecida tradição literária, que nos revela mais acerca de uma época em que navegar e conhecer outras terras e costumes era uma possibilidade acessível apenas aos homens do mar.

### LENDAS E SUPERSTIÇÕES DO MAR

Uma quantidade de lendas e superstições de navios fantasmas e monstros marinhos povoaram o imaginário de marinheiros, piratas e corsários desde o século XV, quando as viagens oceânicas se tornaram mais comuns. O desconhecimento da geografia terrestre, do regime de ventos, das correntes marítimas e de uma série de outros elementos resultou em elevadíssimo número de naufrágios e muitos desaparecimentos de embarcações. Somente a isso a grande quantidade de mortes e enfermidades a que todos os marinheiros estavam submetidos, em razão do baixo consumo de vitaminas provenientes de alimentos frescos. Todos esses fatores, portanto, tornavam o mar um terreno fértil para a propagação de histórias envolvendo a presença de navios fantasmas que vagavam de lá para cá, no vasto oceano, povoados de aparições sobrenaturais e seres malignos sempre prontos a fazer novas vítimas.



## PROPOSTAS DE ATIVIDADES EM SALA DE AULA

---

1. Após a leitura do livro, o professor pode abrir uma discussão em sala de aula sobre os temas abordados, como a questão do papel dos corsários em meio às disputas imperialistas do século XIX e o quadro internacional, com destaque para o papel da Inglaterra na época. Esses temas podem ser levantados em pequenos grupos e, depois, compartilhados com toda a classe. Cada grupo pode trabalhar com um capítulo do livro.
2. Do ponto de vista histórico, *Memórias de um corsário* propicia o conhecimento da vida no mar e do cotidiano dos navegadores nos séculos XVIII e XIX. Nesse sentido, os estudantes podem fazer uma pesquisa sobre os aspectos ligados à vida material dos corsários e piratas nos navios nesse período e buscar relacionar, ainda, a difusão de alguns alimentos por vários continentes em razão desse intercâmbio de técnicas, conhecimentos e costumes.
3. Outro aspecto ligado ao cotidiano dos navegadores refere-se aos códigos de conduta a que todos os marinheiros estavam submetidos. A pesquisa sobre esse tema pode ajudar os estudantes a perceber a existência dos diversos tipos de sociabilidade criados pelas sociedades humanas e sua relação com o meio social e cultural.
4. A leitura de *Memórias de um corsário* permite também um trabalho de leitura de mapas e cartas náuticas. O trajeto feito pelo protagonista pode ser trabalhado com cartografia, levando o aluno a refletir sobre os processos históricos envolvidos nesse quadro, isto é, o contexto da formação do imperialismo, da industrialização inglesa e da disputa por mercados com outras nações europeias.
5. *Memórias de um corsário* serve de mote para que os estudantes se atualizem sobre a pirataria no mundo contemporâneo. Nesse sentido, os alunos podem realizar pesquisas em *sites* de jornais ou agências de notícias sobre ações de pirataria ocorridas nos últimos anos e sobre suas atuais motivações.

## SUGESTÕES DE FILMES E LEITURAS

---

### FILMES

- *A ilha do tesouro* [*Treasure island*]. Direção de Byron Haskin, 1950.
- *Os bucaneiros* [*The buccaneer*]. Direção de Cecil B. de Mille, 1958.
- *Piratas* [*Pirates*]. Direção de Roman Polanski, 1986.
- *Piratas do Caribe – A maldição do Pérola Negra* [*Pirates of the Caribbean – The curse of the Black Pearl*]. Direção de Gore Verbinski, 2003.
- *Piratas do Caribe – O baú da morte* [*Pirates of the Caribbean – Dead man's chest*]. Direção de Gore Verbinski, 2006.
- *Piratas do Caribe – No fim do mundo* [*Pirates of the Caribbean – At worlds end*]. Direção de Gore Verbinski, 2007.
- *Velas ao vento* [*A high wind in Jamaica*]. Direção de Anthony Quinn, 1965.

### LIVROS

- BARRIE, James M. *Peter Pan*. São Paulo: Loyola, [s.d.].
- DEFOE, Daniel. *Uma história dos piratas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.
- JOHNSON, Charles R. *Piratas: uma história geral dos roubos e crimes de piratas famosos*. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 2004.
- KLEIN, Shelley. *Os piratas mais perversos da história*. São Paulo: Planeta, 2007.
- MARTIN, Eduardo San. *A viagem do pirata Richard Hawkins*. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 2005.
- SALGARI, Emilio. *O Corsário Negro*. São Paulo: Iluminuras, 2009.
- STEVENSON, Robert Louis. *A ilha do tesouro*. Rio de Janeiro: Record, 2004.