

Sérgio Ferreira

## O corso na segunda metade do século XVIII: reflexos de um cartório notarial portuense

### R E S U M O

*Este trabalho ambiciona contribuir para um maior conhecimento das diversas realidades que sustentam a acção corsária na 2.ª metade do século XVIII, desde toda a envolvência política e enquadramento legal, passando pelos procedimentos práticos e aspectos materiais, até ao próprio enquadramento mental que emerge e se reflecte num momento de excepção.*

*Nesse sentido, afluam questões como a neutralidade nos mares, as estratégias de abordagem corsária, a recolha e julgamento da presa, mas também o comportamento das vítimas, tentando, a esse nível, uma incursão no mundo dos sentimentos, aptidões e valores do homem marítimo setecentista.*

### CONSIDERAÇÕES INTRODUTÓRIAS<sup>1</sup>

São escassos os estudos sobre o corso em Portugal, sobretudo, se atendermos ao período em questão. Esta escassez tende a ser compreendida com base na exiguidade das fontes disponíveis e na delicadeza que o objecto transporta consigo. Ora, existe no Arquivo Distrital do Porto, mais precisamente num dos seus fundos notariais<sup>2</sup>, uma enorme riqueza nas possibilidades que transmite para o aprofundar de conhecimentos sobre essa área de grande interesse histórico, seja do ponto de vista das relações internacionais que espelha, seja na vertente de apreensão das técnicas e procedimentos de abordagem corsária, seja ainda para a percepção dos comportamentos e atitudes do homem marítimo enquanto ser humano perante um momento de excepção.

O presente texto procura vislumbrar e transmitir um pouco dessa riqueza alicerçando-se, para isso, nos frutos de um trabalho de pesquisa, e recolha de informação, que percorreu mais de uma centena de livros notariais. Noventa episódios de corso significam, precisamente, o resultado gratificante de todo o esforço dispendido e a trave mestra da análise que se segue.

---

<sup>1</sup> A metodologia empregue na execução deste artigo, bem como as devidas considerações relativas à fonte notarial, base de todo este estudo, podem ser consultadas no artigo intitulado “*Episódios do Comércio Marítimo Portuense na Segunda Metade do Século XVIII*”, publicado no número anterior desta mesma revista.

<sup>2</sup> A.D.P., Secção Notarial, PO 4.º, 1.ª Série.

### 1.1. O CORSO E A PIRATARIA: UMA LIGAÇÃO UMBILICAL

É clara a distinção legal entre pirataria e corso (seja este privado ou de guerra)<sup>3</sup>, a qual produz, em termos teóricos, uma divisão entre aqueles que, movidos por uma inesgotável sede de riqueza, aventura, e, arriscaríamos a dizer, violência, não deixavam a sua acção ser limitada por quaisquer teias político-religiosas e aqueles que, igualmente movidos pela aventura, mas também pelo serviço ao seu país e soberano, se sujeitavam a normas de actuação muito restritas, tais como prazos e áreas de actuação, montante do valor das presas a respeitar, etc.

As dificuldades surgem, no entanto, quando procuramos transportar a teoria para os mares, nos quais as fronteiras conceptuais facilmente se diluem e onde a realidade é muito mais complexa do que simples definições e enquadramentos legais. De facto, desde a Antiguidade que, na prática, as acções de pirataria e de corso se confundem e, apesar dos esforços de serem devidamente reconhecidas e separadas a partir da Idade Média, o certo é que, mesmo chegados ao século XVIII, não se pode catalogar, com completa certeza, uma determinada ocorrência como pertencente à esfera do corso e outra como pertencente à esfera da pirataria.

São 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 mencionadas 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.

Todos estes laços de proximidade acabam por se fundamentar e poder-se-iam resumir, do nosso ponto de vista, numa simples constatação, a de que o corso nasce da pirataria e é dela um reflexo, ainda que enquadrado sob moldes legais. Assim, o corso possui uma origem primitiva, e como que natural, a pilhagem dos mares; e uma construção mutável e política, a lei. Não é por acaso que, abolido este em 1856, ainda hoje existem mares infestados de pirataria. A raiz natural, o instinto, subsistiu; a construída ao sabor das necessidades mutáveis findou, pelo menos por agora.

---

<sup>3</sup> Baseada na existência, ou não, de um suporte jurídico, a carta de marca ou represálias, que permitia a acção de retaliar contra estrangeiros, fosse a nível particular e em tempo de paz (represália ou corso de carácter privado), fosse a nível da comunidade e sob contexto de guerra (corso de guerra).

## 1.2. UMA CARTA DE MARCA E OS CORSÁRIOS MERCADORES

Piratas, corsários e, claro, mercadores. Entre os múltiplos aspectos que unem estes conceitos para a segunda metade de Setecentos, salientamos a questão, um pouco desconhecida, dos corsários mercadores. De facto, alguns corsários eram ou haviam sido comerciantes, comerciantes que, vítimas constantes de ataques, decidem, a dado momento, responder da mesma forma, armando embarcações em guerra. Esquecendo aqueles casos em que o comerciante abandonou totalmente o trato mercantil em favor do acto de corso, centremo-nos, então, um pouco, na figura do corsário mercador.

Ao contrário dos primeiros, os quais armam os seus navios exclusivamente em guerra, estes “semi-corsários” armam as suas embarcações simultaneamente em guerra e comércio, tendo a actividade mercante, neste caso, a prioridade. Esta nova barreira teórica origina diferenças bem visíveis nos mares, nomeadamente na posse, por parte dos corsários mercadores, de navios de maior tonelagem, fruto da sua vertente comercial de transporte, e de menor equipagem, reflexo duma menor dedicação ao corso<sup>4</sup>. Homens de negócios de grandes cabedais poderiam, de facto, enveredar por este caminho, cuja adopção, além do referido desejo de represália e de possíveis lucros provenientes da depredação, seria essencialmente motivada pela defesa do seu comércio.

Em 20 de Setembro de 1797, o comerciante Domingos Gomes Pinto lançava em nota uma carta de marca<sup>5</sup>, pela qual lhe era permitido “*equipar e armar em guerra o seu navio denominado Protector de modo que, continuando na carreira mercantil de transportar fazendas para os portos da America, va ao mesmo tempo petrexado de gente, muniçoens de guerra e armas proprias para sua defeza e ainda para acometer nos casos em que deva e possa fazer*”. Mais do que o desejo de apresamento, para esta decisão do homem de negócios portuense terá, na verdade, pesado a necessidade de defesa, já que, a esse nível, poucas soluções encontrava por parte da coroa portuguesa: uma incipiente armada e um mecanismo que tinha tanto de segurança como de chamariz de corsários, os comboios. Sendo a mais eficaz, esta solução não estaria, todavia, ao alcance de todos. Note-se que, para além de “*quatro ou seis soldados de tropa regular pagos a sua custa*”, Domingos Gomes Pinto tinha ainda de arcar com todas as despesas relativas a canhões, pólvora, balas e a todo o restante equipamento de guerra.

Por outro lado, embora a actividade fundamental do navio “Protector” continuasse a ser o transporte de “*fazendas para os portos da America*”, este entraria, igualmente, no mundo do corso, mundo que, como vimos, se diferenciava da pirataria na medida em que o corsário servia a sua comunidade, no caso concreto, ao “*poder correr sobre os inimigos da minha Real Coroa, que infestando os mares e pertrubando o commercio de meus fieis vassallos, lhe tem causado a destracção,*

---

<sup>4</sup> Estes semi-corsários podiam, no entanto, optar por tempos de acção, ou seja, períodos dedicados ao comércio e outros ao corso. Tal situação é recorrente nas viagens que efectuam às colónias, onde no percurso descendente assumem o papel comercial defensivo e vão carregados de mercadorias, enquanto que no percurso ascendente se armam ofensivamente em corso. JÚNIOR, 2002: 139.

<sup>5</sup> Segundo o almirante A. Cruz Júnior, somente um navio pediu, em 1797, a licença para se armar em guerra (JÚNIOR, 2002: 139.) Se esse dado estiver correcto, a fonte notarial possibilitou-nos o contacto com a correspondente carta de marca. A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 420, fl. 74.

*damnos e prejuizos e ostelidades manifestas*<sup>6</sup> e, a partir do momento, em que tinha de respeitar uma série de normas de actuação, como, por exemplo, *“os territorios, fortalezas e pavilhoens das naçoens amigas e aliadas”*<sup>7</sup>.

### 1.3. OS RETOMADORES

O presente estudo levantará a questão dos navios retomados, a qual, originando uma opção metodológica da nossa parte, exige um prévio esclarecimento. Assim, optamos por não considerar as retomas como actos corsários. Porquê?

1.º: Nem sempre uma retoma é feita por navios. Existem casos, se bem que escassos, onde é a própria tripulação apresada que, num acto de revolta, expulsa os corsários e retoma o navio.

2.º: Mesmo que realizada por navios, estes podem não ser corsários. Aliás, em nenhum momento os *“retomadores”* são apelidados de corsários. Tais navios podem pertencer às armadas de cada país.

3.º: Ainda que consumado por navios corsários, o *“represamento”* pode simplesmente se traduzir pela recuperação de um navio às mãos de poucos marinheiros inimigos deixados a bordo da presa, e não fruto de um combate com o navio apresador.

Ilustremos. Depois de capturada, a charrua hamburguesa *“Séneca”* foi abandonada pelo comandante corsário, o qual apenas colocou a seu bordo 4 marinheiros corsários. Estes, dirigindo-se com ela para Vigo, foram encontrados *“por um luguer de guerra portugues de que he comandante o segunto thenente Guilherme Williams, que hindo a seu bordo e vendo que elle mestre hia aprezado pellos Francezes, o reprezou, tendo ja a este tempo fugido de bordo da sua embarcação trez marinheyros francezes, porque logo que avistarão o luger portugues se meterão na lancha da mesma embarcação e fugirão”*<sup>8</sup>.

De referir que estas acções de retoma eram sempre bem vindas pelos proprietários dos navios mercantes, daí que as leis marítimas previsses certos prémios para os *“retomadores”*. Em Junho de 1799, Francisco Godolphon Band, comandante da escuna de guerra britânica *“Netley”*, constitui procurador a Bartolomeu Cassey para que possa *“receber as oitavaz partes, ou outro qualquer premio que na forma das leis da guerra lhe sejam permitidas, de qualquer embarcação e sua carga que tenha retomado do poder dos corsários inimigos ou haja daqui em diante de retomar”*<sup>9</sup>.

## 2. INSTANTES DE 50 ANOS DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Os episódios de curso a que tivemos acesso podem ser, grosso modo, divididos em três períodos cronológicos: um primeiro correspondente aos anos de 1756-57; um segundo decorrente de 1779 a 1783; e um terceiro com balizas estabelecidas entre 1793 e 1799. Desde logo, tal divisão traz consigo uma conclusão obrigatória e natural, a da simultaneidade entre a frequência

<sup>6</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 420, fl. 74 v.

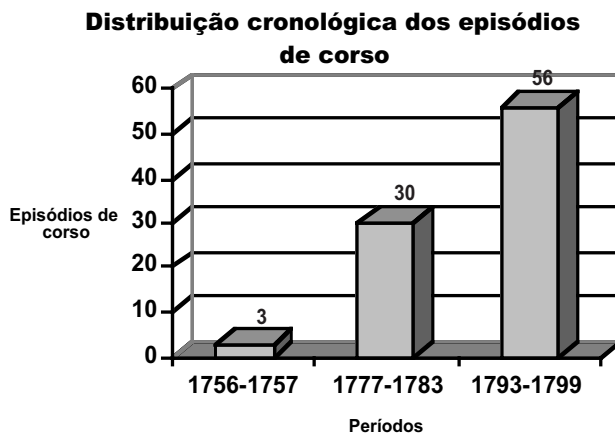
<sup>7</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 420, fl. 75.

<sup>8</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 424, fls. 69 v.-70.

<sup>9</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 427, fl. 6.

de actos de corso e as grandes guerras da segunda metade do século XVIII. Analisando, por sua vez, o elemento quantitativo, temos um primeiro período claramente mais pobre, avultando apenas 3 episódios de corso, fazendo do segundo, com 30 episódios, mas, sobretudo, do terceiro período, com 56 episódios, alturas de grande frequência em termos de ataque corsário. Que ilações se devem retirar?

Gráfico n.º 1



### 1756-1757

Começando pela escassez verificada para as décadas de 50 e 60, esta prender-se-á, além da ausência de fonte a partir de Fevereiro de 1758, com o facto de Portugal e Espanha não se envolverem em nenhum conflito internacional até 1762. Por outro lado, os dois grandes contendores europeus, Inglaterra e França, também não se encontram em guerra até 1756, o que reduz, de forma drástica, os apresamentos.

Os episódios notariais são ilustrativos quanto às razões apontadas, quanto à importância da conjuntura de paz até 1756, início da Guerra dos Sete Anos. Ora vejamos. Mal a coroa britânica, no seguimento da declaração de guerra à França, dá ordem de captura de todos os navios franceses, surge-nos, com data não muito anterior a Agosto de 1757, o apresamento do bergantim francês “Rainha Isabel” (capitão Thomaz Tabre) pelas naus de guerra britânicas “Deal Castle” e “Pilgrim”, (comandantes Henry Angel e James Loggie), ocorrido no *mar largo*, perto da ilha de São Domingos. Presa recolhida em Vigo e “cuja carga consiste em cento e quarenta barricas de asucar branco, quarenta de asucar mascavado, todo o anil, trezentos e vinte e oito couros e atanados, todo o café, duas barricas de asucar refinado (...)”.<sup>10</sup>

Por outro lado, podemos igualmente constatar que nos 3 episódios de corso referentes a 1756-57, França ou Inglaterra assumem o papel de nação corsária, o que comprova a justificação dada para os números obtidos, ou seja, a de que a ausência/frequência de corso se deve, em

<sup>10</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º - 1.ª S., lv. 226, fl. 88.

grande parte, ao estado da relação entre tais potências. Assim, a partir de 1756, início da Guerra dos Sete Anos, há notícia de episódios de corso e, mesmo quando estes não confrontam directamente França e Inglaterra, espelham toda uma série de relações internacionais que emergem em tempo de guerra. É assim que observamos os apresamentos do hiate português “O Senhor do Bonfim e Senhora da Conceição”, em 1756, às mãos do corsário francês “Esperança”; e do navio dinamarquês “A Praça de Copenhaga”, em 1757, às mãos do corsário britânico “Defiance de Bristol”.

Os navios mercantes portugueses, tradicionais aliados da Inglaterra, foram sempre alvos apetecíveis para os corsários franceses, mesmo gozando de neutralidade. Atente-se nas palavras de António Ribeiro de Araújo, interessado na carga do hiate “O Senhor do Bonfim e Senhora da Conceição”, o qual constitui procuradores para que possam “*obrigar aos fiadores de Pedro de Taiz, natural de Bayona de França e capitão do corsario Esperança que anda armado em guerra na que prezentemente faz Sua Magestade Christianicima ao da Gram Bertanha, por todas as perdas (...) que lhe tem ocasionado mal e individamente contra as ordenacois de Sua Magestade Christianissima e tratados entre as coroas neutrais e amigas (...) e das capitulacoins que estão feitas entre as coroas de Portugal e Espanha que se achão neutrais na presente conjuntura de guerra*”.<sup>11</sup>

No sentido contrário, a Dinamarca aproximara-se, conjunturalmente, demasiado da França, o que punha em risco os seus navios mercantes quando a bandeira que viam no horizonte era a de Sua Majestade Britânica. Foi assim que Frederico Broders viu a sua embarcação tomada pelo capitão corsário inglês John Clark<sup>12</sup>.

### 1777-1783

A cronologia do segundo período (1777-1783), sobrepõe-se à da parte final da Guerra da Independência dos E.U.A. (1775-1783). Sendo a lacuna dos dois anos de 1775 e 1776 justificada novamente pela ausência de fonte, a sobreposição dos dois períodos é total. Prova inequívoca dessa realidade prende-se com o facto do primeiro acto corsário que tivemos acesso pós Tratado de Paris, aparecer uma década mais tarde. Além disso, surge com o advento de novo conflito, desta feita, o abrir de hostilidades contra os revolucionários franceses. Assim, a máquina de guerra aparece novamente como o grande motor da acção corsária. Todavia, ao marcar uma maior frequência de ataques (30), o segundo período obriga, certamente, a outras ilações. Desde logo, como explicar tal aumento face ao primeiro período, sobretudo, se atendermos ao facto de Portugal não ter participado de forma directa na Guerra da Independência dos E.U.A.?

Em primeiro lugar, ao acentuar a luta pela supremacia do comércio marítimo, a guerra americana vai tornar mais feroz a sua vertente marítima. E não só entre os contendores directos, mas, também, sobre as nações neutrais. Em segundo lugar, a guerra americana vai atrair, desde cedo, a presença de outros países que não as potências britânica e francesa. Além da óbvia nação americana, falamos da Espanha e da Holanda, países que, aproveitando um contexto favorável,

<sup>11</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º - 1.ª S., lv. 223, fl. 132.

procuravam enfraquecer o poder marítimo britânico. Em terceiro lugar, não podemos também esquecer as quezílias verificadas entre portugueses e espanhóis no sul do Brasil, quezílias que serviram, certamente, de argumento para que os corsários espanhóis importunassem constantemente as embarcações nacionais.

De facto, não se podendo afirmar que Portugal participou directamente na Guerra da Independência dos E.U.A., não se deve, da mesma forma, ignorar o papel que tal conflito representou nos assuntos nacionais. Não se deve ignorar o facto de que a guerra de 1775-1783 centrou todas as atenções inglesas, o que quer dizer que Portugal, em oposição a 1762, deixou de poder contar com um eventual apoio inglês num possível conflito com a Espanha. Por seu lado, enquanto não decidiu entrar na guerra com a Inglaterra, o que veio a suceder em 1779, a Espanha tinha terreno aberto para incomodar Portugal. Assim, não foi de estranhar que as lutas fronteiriças entre portugueses e espanhóis no sul do Brasil (Rio da Prata) se acentuassem nos anos de 1774 e 1775 e conduzissem à perda, em 1777, da colónia do Sacramento e da ilha de Santa Catarina. A crónica escassez de meios navais da coroa portuguesa, agudizada em tempos de conflito, permitiu que, no notário das Cangostas, ficasse guardada um pouco da memória destes acontecimentos.<sup>13</sup> É o caso de navio português “*que no anno de mil setecentos e setenta e quatro seguiu viagem para o Rio de Janeyro, donde no de mil setecentos e setenta e sinco foi servido de Sua Magestade à Colonia e, depois da sua chegada ao mesmo Rio, se avaliou e ficou servindo à Coroa na armada que se expedia para Santa Catherina e Rio Grande no dito anno*”.<sup>14</sup>

Gráfico n.º 2



A distribuição dos navios apresados e corsários por nacionalidade espelha bem os pontos proferidos, assim como outros aspectos resultantes da guerra americana.

Num primeiro plano, torna-se mais do que evidente um certo declínio da marinha de guerra britânica, enfraquecida por quinze anos de paz, quer na qualidade das suas tripulações, quer no número de navios disponíveis. Situação ainda mais evidente face a uma marinha de

<sup>13</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º - 1.ª S., lv. 325, fl. 96 v.; lv. 327, fols. 9 v., 31 v. e 34. Referimo-nos a quatro procurações efectuadas pelos proprietários dos navios “N.ª Sr.ª da Graça e São João” e “N.ª Sr.ª do Livramento e São Frutuoso”, com vista a receberem do Erário Régio, em Lisboa, ou da Junta da Real Fazenda, no Rio de Janeiro, importâncias relativas ao uso e apropriação dos ditos navios por parte da coroa portuguesa e visando expedições à colónia do Sacramento e à ilha de Santa Catarina.

<sup>14</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º - 1.ª S., lv. 325, fl. 96 v.

Gráfico n.º 3



guerra francesa em rápida expansão e aliada à espanhola e holandesa.<sup>15</sup> Declínio que é aqui traduzido pela obtenção do primeiro lugar em termos de navios mercantes apresados. A fonte estudada dá-nos a conhecer 8 casos em que tal aconteceu face a corsários franceses, 5 casos face a corsários de Sua Majestade Católica e 1 caso face aos revoltosos americanos. Parecem confirmar-se os dados de Auguste Toussaint para o período da guerra americana, o qual aponta cerca de 2.200 embarcações inglesas apresadas pelos franceses, além das cerca de 3.000 apresadas pelos americanos. Pelo contrário, os ingleses não teriam apresado mais de um milhar de navios aos franceses.<sup>16</sup> Os protestos efectuados por capitães britânicos são, sem dúvida, ilustrativos. Em 10 de Junho de 1780, era a vez de Alexandre Gardin, capitão do navio “Isabela Ana”, narrar o encontro, a “oito legoas ao ueste da villa de Vigo, com hum corsario frances chamado Vingança de que hera capitão Pedro Deuforge que montava oito pessas, cujo corsario logo que conheceu a nação delle comparecente lhe introu a descarregar toda a artilharia e (...) o aprezou e ao dito navio”.<sup>17</sup>

Sendo certo o desgaste britânico com o decorrer da guerra e a consequência directa de muitas das suas embarcações mercantis serem apresadas, não devemos, todavia, cair no erro de reter esse dado com mais importância do que a que realmente possui. Com efeito, por muito eficazes que fossem os corsários inimigos de Sua Majestade Britânica, a sua acção pouco impacto tinha no total da frota mercante insular. Esta era, de longe, a maior da Europa, com uma tonelagem total, para fins do século XVIII, que rondaria as cerca de 800.000 toneladas.<sup>18</sup>

Portugal aparece, logo de seguida, como nação com mais embarcações capturadas, o que não surpreende, antes evidencia o tratamento hostil proporcionado pelos inimigos do aliado britânico, nomeadamente pela Espanha, esta também instigada pelos referidos conflitos no Rio da Prata. Assim, o notário das Cangostas dá-nos a conhecer 6 casos de navios nacionais apresados por corsários espanhóis, não obstante a sua neutralidade. Se consideramos usuais este tipo de ataques, o mesmo não acontece relativamente ao apresamento de navios portugueses às mãos dos seus aliados. É o caso do hiate “N.ª Sr.ª do Rosário, São José e Almas”, apresado por corsário

<sup>15</sup> CASTRO, 1998: 53.

<sup>16</sup> TOUSSAINT, 1978: 29-30.

<sup>17</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 325, fl. 81 v.

<sup>18</sup> JÚNIOR, 2002: 128-129.

inglês. Não seria normal nem admissível para as instituições que julgavam tais casos, como prova a pena a que foram sujeitos os armadores do dito corsário. Estes tiveram de pagar 221 libras e 4 xelins “*em recompensa do prejuízo e roubos que lhe fizerão das ditas fazendas, em razão de ser feita a mesma preza sem algum dos motivos declarados nas circunstancias da neutralidade*”.<sup>19</sup>

Entrada no conflito em 1780, ao lado dos revoltosos americanos e das nações francesa e espanhola, a Holanda sujeitou os seus navios mercantes à sorte da guerra em alto mar, à fortuna de encontrarem, ou não, embarcações de guerra britânicas no decorrer das suas viagens. Hipótese bastante provável, na medida em que a Mancha era local de passagem obrigatória para os navios holandeses sempre que estes vinham para o sul da Europa e na medida em que tal geografia era área de actuação privilegiada por parte dos corsários britânicos, corsários armados em portos como Plymouth ou Bristol. Hipótese provável, tornada certeza para o navio “Catarina”, o qual “*chegando ao canal de Inglaterra ali foi aprezado por hua nau da coroa britanica pello objeto da rotura da guerra que a mesma Coroa fez declarar à dita nação holandeza, publicada nos fins do mes de Dezembro do anno immediato de mil setecentos e oitenta*”.<sup>20</sup>

Bem como para os navios “Vergnoegen” e “De Jonge e Watse Ruytinga”, apresados no decorrer das suas viagens de Amesterdão ao Porto e a Vila do Conde.<sup>21</sup>

Uma das consequências da Guerra da Independência dos E.U.A. foi a criação da Liga da Neutralidade Armada em 1780. Esta, relembre-se, surgiu como resposta aos exageros com que Inglaterra e Espanha tratavam os navios das nações neutras, procedendo a inúmeras visitas e apresamentos. Dessa realidade deixa-nos memória António José Monteiro, capitão da corveta “São João Baptista”. Segundo ele, o corsário Bernardo Pequeno “*intrando-lhe a bordo e fazendo-lhe revista na carga e papeis, julgando-os com algua duvida, se assenhoriou da dita corveta e a recolheu na vila de Vigo, Reyno de Galiza, aonde intentou perante o Magestrado da Marinha obter sentença de condenação das ditas fazendas, fundado em que os despachos dellas erão em nome de sujeitos inglezes e inimigos daquella Coroa (...) que davão justo motivo a desconfiança não a havendo no que respeitava ao navio, que conhecidamente era Portugues*”.<sup>22</sup>

Concluindo, o segundo período aparece numa linha de complexidade crescente, onde uma maior frequência corsária se explica fundamentalmente pela conjuntura de guerra, cada vez mais vocacionada para o mar e abrangendo, desde cedo, potências complementares importantes como a Espanha e a Holanda. Não se despreze ainda o aumento da agressividade face aos países neutros e o aumento da tonelagem europeia e americana nos mares.

### 1793-1799

Chegados ao terceiro período, este coincide totalmente com o fenómeno da guerra, com a vasta coligação que se forma contra a França revolucionária. Em termos numéricos é, igualmente, o período mais rico, avultando 56 episódios. Evitando repetir motivos, pode-se afirmar que tal

<sup>19</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 333, fls. 120-120 v.

<sup>20</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 330, fl. 8 v.

<sup>21</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 330, fl. 19 v.; lv. 329, fl. 134.

<sup>22</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 328, fl. 89.

frequência obedece, em traços gerais, às razões que já haviam precedido o crescimento verificado no segundo período. A grande novidade/contributo para o número obtido relacionar-se-á com a entrada de Portugal na guerra, e logo em 1793, início das hostilidades.

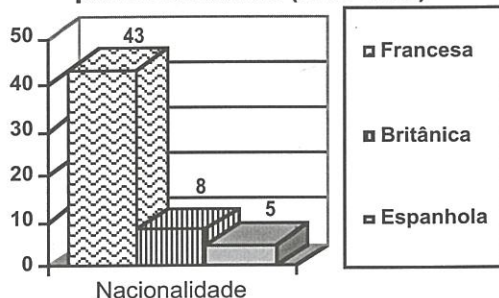
Gráfico n.º 4

**Distribuição dos navios apresados por nacionalidade (1793-1799)**



Gráfico n.º 5

**Distribuição dos navios corsários por nacionalidade (1793-1799)**



Os gráficos acima expostos revelam duas linhas de força para a acção corsária entre 1793 e 1799. A primeira prende-se com a força do corso francês. Na verdade, após uma primeira fase de interdição, em nome de ideais filosóficos, por parte da Revolução Francesa, os corsários franceses respondem com empenho às necessidades da guerra com a Inglaterra e aos apelos da Convenção.<sup>23</sup> No outro prato da balança temos Portugal, vítima recorrente desse vigor, como mostra o facto de apenas uma das 28 embarcações apresadas não passar para mãos francesas. Com efeito, os navios mercantes portugueses eram um dos alvos preferenciais do corso francês, fosse pelas cargas valiosas que transportavam, fosse pela pouca resistência que ofereciam, fosse ainda pelo incipiente papel exercido pela marinha de guerra nacional.

<sup>23</sup> TOUSSAINT, 1978: 30-31.

Certos episódios tornam-se ainda mais graves para a frota mercante portuguesa, como uma captura ocorrida em Setembro de 1796. Nesse mês, *“sabindo os expressados tres navios, São Joaquim o Augusto, Trindade e Madre de Deos, e juntamente o navio Triumpho (...) da cidade do Rio de Janeiro para esta cidade do Porto por ser o das suas descargas, continuarão a sua viagem sem contratemplos de mayor consideração athe os dias seis, sete e treze do mes de Setembro do mesmo anno immediato, aonde achando-se os ditos quatro navios na latitude de quarenta graos e cento e oitenta legoas em distancia do cabo Mondego e quarenta e dois graos distantes trinta e cinco legoas da vila de Caminha deste Reyno de Portugal, forão encontrados por huma fragata da Republica Franceza denominada Decada e aprezados pella mesma”*.<sup>24</sup> Este relato espelha fielmente os anos negros de 1795 e 1796, nos quais os franceses terão capturado mais de 600 navios nacionais.<sup>25</sup>

A ferocidade dos corsários franceses, agudizada pelo clima de guerra que unia grande parte da Europa contra o seu país, não visava apenas embarcações de países inimigos, mas igualmente pavilhões neutros. Em 1793, os navios hamburgueses “Senhora Isabel”, “Neptuno” e “Amizade”, *“sem suspeita ou declaração alguma de guerra com a Bandeira Franceza por estarem neutrais com ella, forão aprezados (...) por cursarios francezes”*.<sup>26</sup>

Inimiga da França até à paz de Basileia (22 de Julho de 1795), a Espanha rapidamente troca de papéis e reaproxima-se da sua velha aliada. Esta ligação, porventura nunca quebrada totalmente nos mares, é visível num ataque em que corsários franceses e espanhóis parecem trabalhar em conjunto. Ocorrido em Fevereiro de 1799, tratou-se do apresamento do bergantim “Santa Ana César”. Lourenço Soares, o seu capitão, *“achando-se na altura da Guarda, tres legoas em distancia da terra e em calmaria e sendo nove horas da manhã, foi avistado por tres corsarios que lhe aparecerão pella proa, dos quais conheceu serem dois hespanhois e hum frances”*.<sup>27</sup> Por outro lado, é nessa linha de aproximação que devemos encarar os cinco apresamentos efectuados pela Espanha, quatro deles tendo como vítimas embarcações britânicas.

Em situação bastante semelhante encontramos a nação holandesa, a qual, pressionada pela França, firma a paz em Maio de 1796 e direcciona os seus canhões para a Inglaterra. A menção holandesa no gráfico relativo aos navios tomados revela o abrir de hostilidades contra a Inglaterra, no caso, as consequências dessas mesmas hostilidades: *“foi aprezado por ordem do governo [britânico] pellos motivos da subjeição que a Holanda tinha feito à convenção franceza”*.<sup>28</sup>

Será, por certo, interessante analisar o contexto das capturas efectuadas pelos corsários insulares<sup>29</sup>. Estas parecem obedecer a três perspectivas. Uma primeira relacionar-se-á com o carácter inimigo das presas. Surge nesta linha a já referida presa holandesa, bem como a captura espanhola. A presa americana “Calambes” surge envolvida, quanto a nós, num contexto diferente. De facto, não sendo um inimigo declarado a partir da Paz de Versalhes, os americanos não seriam propriamente uma nação aliada dos britânicos em fins do século XVIII. A conhecida

<sup>24</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 417, fl. 65 v.

<sup>25</sup> JÚNIOR, 2002: 139.

<sup>26</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 405, fl. 24.

<sup>27</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 425, fl. 103.

<sup>28</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 410, fl. 54.

<sup>29</sup> Distribuem-se da seguinte forma: 2 presas suecas e hamburguesas, 1 presa portuguesa, americana, espanhola e holandesa.

ligação dos americanos à nação francesa, aliada a ressentimentos não resolvidos duma guerra não muito distante, poderá ter estado na origem do referido apresamento. Finalmente, as vítimas suecas, hamburguesas e portuguesa, não se enquadrarão no clima de hostilidade que a Inglaterra mantinha com as nações neutras que, de alguma forma, estiveram associadas ao projecto da Liga da Neutralidade Armada?

Mais seguras são as considerações acerca do poderio marítimo britânico. De facto, após alguma perda aquando da guerra da independência americana, as marinhas mercante e militar britânicas recuperaram rapidamente e, a partir de 1783, evoluem para um patamar muito superior ao de todos os seus rivais. Que consequência trará, para os britânicos, essa superioridade a nível de corso? Do ponto de vista defensivo, parece-nos claro que dificilmente a depredação inimiga faria mossa na marinha mercante inglesa. Segundo Toussaint, as condições de guerra no mar não são as mesmas do período da guerra americana. Por um lado, a Inglaterra adquire no domínio da construção naval uma superioridade incontestável. Por outro lado, a sua marinha mercante torna-se de tal modo numerosa que seria necessário mais do que uma guerrilha para provocar sérios danos. O autor francês aponta, para todo o período da guerra (1793-1802), o apresamento de 5.500 navios mercantes ingleses, numa média anual de cerca de 500, o que, todavia, não representava mais do que 2.5% da tonelagem inglesa.<sup>30</sup>

Do ponto de vista ofensivo, tal superioridade poderia representar uma vasta e esmagadora rede de corsários britânicos, o que, todavia, não parece acontecer. De facto, tanto os nossos dados (apenas 8 casos em 56) como os fornecidos pelo autor francês (319 entre 1793-1795<sup>31</sup>) não revelam uma grande actividade corsária dos súbditos de Sua Majestade Britânica. A aposta da coroa britânica visaria uma armada mais forte, armada que combateria activamente os corsários e assumiria frequentemente o papel de “*retomadora*” de navios apresados. É assim que enquadrámos as já transcritas palavras de Francisco Godolphon Band, comandante da escuna de guerra “Netley”.<sup>32</sup>

## 2.1. A QUESTÃO DA NEUTRALIDADE

A questão da neutralidade foi, sem dúvida, o grande problema do direito marítimo na época moderna, especialmente a partir dos inícios do século XVIII, altura em que se consagra a liberdade dos mares como um princípio a ser respeitado por todas as nações. Assim, se os mares pertenciam em comum a todas as nações, a navegação dos navios neutros não deveria ser incomodada pelas nações beligerantes. Por outro lado, as exigências da guerra não deixariam de impor certas restrições a essa navegação, restrições que algumas potências, como a Inglaterra, tentaram aumentar de forma arbitrária no que toca aos materiais considerados contrabando.<sup>33</sup>

Ao falar em países neutros, entende-se como tais aqueles que não têm qualquer participação no conflito e se abstêm de dar qualquer tipo de vantagem a uma só das partes beligerantes. No

<sup>30</sup> TOUSSAINT, 1978: 32.

<sup>31</sup> TOUSSAINT, 1978: 32. Entre 1 de Fevereiro de 1793 e finais de 1795, os corsários britânicos teriam apresado 319 navios franceses, enquanto que os corsários franceses teriam capturado 2.099 embarcações britânicas.

<sup>32</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º - 1.ª S., lv. 427, fl. 6.

<sup>33</sup> CASTRO, 1998: 84.

entanto, a neutralidade de um estado não é sinónima de indiferença ou de imparcialidade. Todo o Estado tem os seus aliados e não será durante uma guerra que este os irá desprezar.<sup>34</sup> Os *“diversos fingimentos da navegação Portuguesa, encoberta dos inimigos inglesez, que tem entre si a mayor confiança e trato, da qual se valem para seus fraudes”*<sup>35</sup>, constituem bom exemplo dessas ligações, muitas vezes seculares, que as conjunturas não podem apagar.

Além desta passagem, o dado notarial encontra-se recheado de pequenos fragmentos relacionados com o tema da neutralidade marítima, os quais, reunidos e alvo de uma análise integrada, dão lugar, desde já, a duas conclusões: que a neutralidade no mar não é um estatuto adquirido à partida, mas antes uma condição conseguida a todo o momento, ou seja, a uma embarcação em alto mar não bastava ostentar bandeira de país neutro para ser considerada como tal, antes, tinha de reunir uma série de requisitos. Segundo, que tais requisitos estão longe de seguir parâmetros uniformes e homogêneos de navegação para navegação, de direito nacional para direito nacional, em altura de primeiros passos do direito internacional. Nesse sentido, o carácter neutral de uma embarcação dependeu muito menos de leis consagradas internacionalmente do que da postura assumida pelas nações beligerantes.

Mas quais seriam os requisitos a cumprir por um navio para poder ser considerado neutro? Uma condição seria totalmente obrigatória, ou seja, a nacionalidade neutral do seu pavilhão. De resto, a posse dos documentos competentes, a nacionalidade da tripulação e dos interessados na carga, bem como a viagem destinada, deveriam ser alvo de extremo cuidado por parte dos capitães mercantes, tendo ficado, muitas vezes, ao sabor da interpretação corsária.

A minúcia destas questões ficará melhor ilustrada pelos documentos. Começemos pela nacionalidade dos interessados na carga e num contexto de guerra entre Inglaterra e Holanda (1780), guerra que, nos seus momentos iniciais, afectou alguns comerciantes portugueses, na medida em que certos pavilhões holandeses, onde tinham tomado praça, foram aprisionados. Se a boa qualidade da presa quanto à embarcação não deixa dúvidas, o mesmo não acontece relativamente à carga portuguesa. Esta deve ser tida como neutral? Ou, pelo contrário, é perdida a sua neutralidade pelo facto de se encontrar em navio inimigo?

As palavras de dezenas de comerciantes portugueses interessados na carga do navio holandês “Vergnoegen”, parecem justificar a primeira hipótese. Segundo eles, a referida guerra *“não deve ofender a esta coroa de Portugal e a seus vassallos commerciantes como neutral com as naçoins belegirantes”*. Afirmam igualmente não existir *“interessado algum das ditas naçoins belegerantes porque todos elles outorgantes são vassallos desta coroa de Portugal a quem he primitido toda a qualidade de comercio que não for contrabando com as mesmas naçoins belegerantes”*. Todavia, esta postura parece perder força na medida em que tais comerciantes se sentiram compelidos a elaborar um outro argumento, o *“de que as fazendas que correspondem a elles outorgantes”* foram mandadas vir *“antes de que Sua Magestade Britanica tivesse declarado a guerra os Estados de Olanda”*<sup>36</sup>, aliás, o primeiro argumento apresentado para reclamar a devolução da carga. Na mesma linha encon-

<sup>34</sup> CASTRO, 1998: 85

<sup>35</sup> A.D.P., S. N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 345, fl. 36. Extracto de sentença condenatória espanhola relativa ao bergantim português “N.ª Sr.ª do Patrocínio e São José”, datada de Novembro de 1782.

<sup>36</sup> A.D.P., S. N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 330, fl. 20.

tramos as palavras do homem de negócios portuense Domingos Martins da Costa, o qual, tendo carregado açúcar no navio holandês “Catarina” “*fiado na boa pas e amizade que Sua Magestade Britanica conservava com a nação holandeza*”, afirma, após notícia de apresamento, que “*se soubesse antes disso a publicação da dita guerra não carregaria (...) em embarcação de bandeira holandeza, não obstante a neutralidade que esta coroa de Portugal conserva com as naçoins belegerantes*”.<sup>37</sup>

Ao colocarem um maior ênfase no argumento das circunstâncias temporais, do que propriamente no da neutralidade da carga, argumento que, em princípio, deveria ser menos relativo, estes casos são paradigmáticos do que temos vindo a afirmar, da insipiência do direito marítimo internacional, especialmente da dificuldade em se definir a neutralidade no mar. Por outro lado, os dois casos apresentados revelam a consciência dessa realidade por parte dos negociantes portuenses. Embora gozando de neutralidade oficial, a sua experiência mostrava-lhes que do mundo teórico das leis à sua aplicação prática no mar ia uma grande distância, ia a distância de grandes perdas financeiras a que não podiam estar sujeitos. Nesse sentido, sabiam e evitavam o grande risco que constituía o transporte de mercadorias em pavilhões beligerantes.

Concluindo, não podemos afirmar que tais mercadorias perdiam o seu carácter neutral, mas também parece certo que, em caso de captura, estas seriam mais facilmente sentenciadas como boa presa. Essa situação não se verificou no caso “Vergnoegen”<sup>38</sup>, muito provavelmente pelo facto da Inglaterra ser um país aliado de Portugal. Aliás, é com base nessa mesma aliança que, em Fevereiro de 1796, alguns comerciantes portuenses, que viram o navio sueco “Minerva”, onde tinham tomado praça, ser apresado por ingleses, constituem procuradores para “*fazer a reclamação de todas as fazendas constantes das ditas facturas e na falta da existencia dellas reclamarão o seu importe com todos os lucros, perdas, danos, siguro e custos (...) pella violencia de se lhe ter aprezada quando elles ditos outorgantes são vassalos de Sua Magestade Fidelissima cuja coroa se acha aliada com a dita de Sua Magestade Britanica*”.<sup>39</sup> Mas o resultado seria o mesmo se o corsário fosse súbdito espanhol e a presa inglesa? Seria devolvida a carga neutral (portuguesa) aí transportada?

Como referido, outros requisitos necessários para o assumir da neutralidade prendiam-se com a nacionalidade da embarcação e da sua equipagem, e com a presença de todos os documentos necessários a bordo. Uma cláusula extraída de um contrato de fretamento espelha essa tripla necessidade. Assim, em Dezembro de 1780, a embarcação “Pérola de Setúbal” deveria ser capaz de fazer a viagem destinada com todos “*os despachos correspondentes à mesma galera, passaporte real e matriculas da gente da sua equipagem*”.<sup>40</sup>

Os documentos notariais permitem-nos, todavia, uma maior amplitude no tratamento de ambas as situações. Da primeira, dá-nos conta o testemunho dos irmãos Vanzeller. Também

<sup>37</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 330, fl. 8 v.

<sup>38</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 339, fl. 127 (Por sentença proferida a 29 de Janeiro de 1782, o Tribunal do Almirantado de Inglaterra julgou como “*má preza as fazendas dellas outorgantes (...) e foi o corsário condenado a restituhi-las*”).

<sup>39</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 413, fl. 116.

<sup>40</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 329, fl. 19 v.

estes negociantes se viram envolvidos nas consequências da declaração de guerra inglesa à Holanda. Todavia, existia uma diferença fundamental para com os outros casos: a embarcação em que tinham tomado praça era de bandeira hamburguesa e não holandesa, o capitão da mesma hamburguês e não de qualquer nação em guerra, diferença que para João, Pedro e Arnaldo Vanzeller corresponderia, à partida, a um apresamento mal efectuado. Posição assumida nas seguintes palavras: "*nas quais [guerras] tanto elles outorgantes como o dito navio e seu capitão não são comprehendidos e por isso se deve presumir mal feita a dita presa*".<sup>41</sup>

Neste sentido, o contributo deste episódio é objectivo e permite-nos visualizar uma certa hierarquia prática dos requisitos mencionados. Por outras palavras, ao deixarem uma posição firme, sem subterfúgios, os irmãos Vanzeller mostram, sem surpresa, a importância fundamental da nacionalidade do navio e da sua equipagem, especialmente do capitão. Não deixam de assumir mais uma vez a importância da nacionalidade dos interessados na carga, mas, sem dúvida, são aqueles os pilares que sustêm a sua posição.

A necessidade de uma embarcação possuir todos os documentos competentes é também requisito de relevo, ou não o mostrassem a todo o momento as escrituras de fretamento. Assim, qualquer navio devia possuir "*os documentos lembrados nas instruçoes regias sobre a neutralidade com as naçoens belegerantes afim de mostrar que he legitimo portuges*"<sup>42</sup>; qualquer embarcação devia navegar "*com todos os despachos e passaportes precizos para não ser afrontado no mar pellos cursarios*"<sup>43</sup>.

Embora salientada, ao longo de centenas de contratos de fretamento, a necessidade dos navios terem em sua posse os documentos competentes, os quais seriam uma defesa face a qualquer encontro com corsários e, na hipótese de apresamento mal efectuado, um instrumento legal para reclamar a sua devolução, os documentos podiam nem sempre ser benéficos. Transportemo-nos para a década de 1790, em plena guerra entre Portugal e França. Na comunidade marítimo-comercial portuense sucedem-se as notícias de embarcações nacionais caídas às mãos francesas, desta vez "*he publica vos e fama*" que a charrua "N.ª Sr.ª do Carmo "*foi tomada e reprezada pellos francezes e conduzida por força a hum dos portos de França*".<sup>44</sup> Os comerciantes portuenses debatem-se com as crescentes dificuldades, muitos não resistem e fazem ponto no seu comércio.

Nesse contexto, só os mais fortes e imaginativos conseguem superar as adversidades. António Fernandes Boucinho e Custódio Rodrigues fizeram, sem dúvida, parte desse grupo. Conscientes do maior risco que era tomar praça em navios nacionais, fretam, em 1794, dois pavilhões dinamarqueses, os navios "Pumora" e "Nicolau Henrique". Todavia, tal opção não chegaria para evitar problemas em alto mar com os corsários franceses. O interesse da carga seria sempre inimigo e alvo de boa presa, além disso, o próprio destino, os portos britânicos de Waterford e Limerick, seria muito provavelmente sinónimo de apresamento. Assim, procedem ao despacho do navio "*para o porto de Francisburg, em Dinamarca, e elle capitão não levará a seu bordo mais*

<sup>41</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º - 1.ª S., lv. 330, fl. 37.

<sup>42</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º - 1.ª S., lv. 335, fl. 129.

<sup>43</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º - 1.ª S., lv. 326, fl. 45.

<sup>44</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º - 1.ª S., lv. 410, fl. 133.

*papeis pertencentes a este artigo senão o proprio despacho e quanto à carta que acompanhar a carga, conhecimentos e treslado deste fretamento hira tudo escondido e com todo o resguardado afim de que no cazo de ser encontrado pellos inimigos não virem estes no conhecimento de conta de quem he a carga nem para onde vai*".<sup>45</sup> Desta estratégia de ocultar a documentação encontramos ainda um outro indício, mas neste caso advindo de um protesto realizado, em 1798, pelo capitão sueco Adam Peters, o qual acusava o comerciante portuense José da Cruz de intentar "*contra ele comparecente requerimentos contrarios a toda a boa ordem do commercio e da navegação, procurando para isso pretextos alheios das ordens do fretador e da sua carta de fretamento que não trouxe na sua companhia pella razão de lhe não ser achada por algum corsario francés e lhe fazer por isso apreçamento no seu navio no cazo de o abordar*".<sup>46</sup>

Se nestes três episódios da década de 1790, o contexto faz aparecer a participação portuguesa do lado dos carregadores, do lado de nação em guerra com necessidade de recorrer a embarcações neutras, tempos anteriores revelam a participação nacional do lado dos capitães de navios neutros. De facto, basta-nos recuar ao conflito imediatamente anterior, à Guerra da Independência dos E.U.A., onde Portugal beneficiava de uma posição neutral, para assistirmos ao assumir desse mesmo papel por parte dos capitães portuenses, papel que, na maior parte das vezes, servia os interesses britânicos e procurava fugir ao controlo espanhol.

Estratégias inovadoras para quem as adoptava, elas eram obviamente mal recebidas pelos visados. Atente-se à seguinte passagem de uma sentença espanhola proferida, em Julho de 1782, a propósito do hiate português "N.<sup>a</sup> Sr.<sup>a</sup> da Bonança e Almas", na qual se acusam os ingleses de se servirem das "*embarcaciones neutralis que, con sofisticios hechos e fraudulentos modos, encubrem efectos de los inimigos contra esta Real Corona en la presente y justissima guerra con la potencia britanica, valiendo-se de estranos pretextos para obscurecer la verdad y engrosar dichos enemigos faltando a toda a pureza y licito modo de comerciar*".<sup>47</sup> Eram igualmente estratégias arriscadas, uma vez que a ausência de qualquer documento podia igualmente ser motivo para apresamento, pois "*ainda que sejam muitos os documentos com que todo o navio mercantil deve navegar (...) he preciso e necessario o simultaneo concurso de carta de fretamento, conhecimentos, e factura, em tanto rigor que faltando qualquer destas circunstancias pode ser detida e embargada toda a embarcação*".<sup>48</sup>

Como é facilmente perceptível, a questão dos documentos está relacionada com todos os outros requisitos, é o reflexo no papel da neutralidade que aqueles transmitem ou não. Assim, foi constantemente objecto de disputa entre entidades cujos interesses eram opostos, pelo que também importa perceber a posição dos corsários e dos tribunais que sustentavam as suas acções, no caso, espanhóis. Estes assumiam uma posição agressiva face às embarcações neutras portuguesas. No mar, os corsários procediam a inúmeras visitas e a muitos apresamentos, em terra, as entidades alfandegárias não hesitavam em embargar navios portugueses baseados na mínima suspeita ou no mais ligeiro argumento. Por sua vez, os tribunais espanhóis forneciam o suporte jurídico-legal a ambos. Note-se a captura, em Outubro de 1780, da corveta "São João

<sup>45</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 408, fl. 52 v.

<sup>46</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 423, fl. 126 v.

<sup>47</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 342, fl. 54.

<sup>48</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 345, fl. 36.

Baptista”, mesmo estando esta “*munida com passaporte real e todos os documentos bem autenticados tanto do casco da dita corveta como da carga*”.<sup>49</sup> Ou, então, o embargo de um bergantim em Vigo, em Setembro do mesmo ano, pelo facto do nome do capitão contido no passaporte não corresponder ao que, efectivamente, conduzia a embarcação. Importa aqui salientar que tal situação se devera a “*grave moléstia*” do capitão do navio e na urgência em se nomear substituto<sup>50</sup>. Finalmente, o embargo, em 1791 e em Ferrol, de dois navios pela presença de contrabando a bordo, embora este de pequeno e insignificante vulto<sup>51</sup>. Tal comportamento despoletava protestos, os quais, por sua vez, originavam diversos processos nos tribunais espanhóis, cujas sentenças eram, na maior parte das vezes, desfavoráveis aos interesses nacionais.

A grande questão colocava-se no transporte de mercadorias com interesse britânico. Se, para o comerciante português, o transporte dessas mercadorias valia o risco corrido, podendo-se sempre constituir, em caso de apresamento, procuradores para “*requerer, mostrar e defender todo o seu direito e justiça, afim de se lhe mandar entregar todas as fazendas (...) jurando (...) em como nas ditas fazendas pessoa nenhuma da nação britânica tem interesse*”,<sup>52</sup> para as autoridades espanholas era claro o abuso dos homens de negócios portugueses relativamente ao seu estatuto de neutralidade. Particularmente rica é a sentença condenatória da carga do navio “N.ª Sr.ª do Patrocínio e São José”, apresado em 1780. Respondendo à posição portuguesa, que exigia “*a devolução da referida carga a eles legítimos proprietários, uma vez tratar-se dum apreçamento sem fundamento algum dos compreendidos nas concordatas deste Reino e Castella, porquanto todos os outorgantes e os mais carregadores (...) são como fica já dito vassallos de Sua Magestade Fidelissima e como tais mandarão fazer as suas receitas de fazendas àquela cidade de Londres pellos seus correspondentes que suposto sejam alguns da nação britânica não pode nem deve fazer objeção alguma esta circunstancia visto que a nação portugueza não esta inibida de comerciar com aquella*”,<sup>53</sup> o ministro da marinha da província de Pontevedra, Doutor José de Piles e Otevia, argumentava que “*os efeitos da justa guerra se dirigem a aprezar os bens dos inimigos e privalos dos aproveitamentos do seu commercio e com especialidade navegando em navios particulares fretados pellos mesmos inimigos a cujos respeitos dignos da mayor consideração como por hua parte estao em anteriores autos comprehendidos diversos fingimentos da navegação Portugueza, encoberta dos inimigos inglezezes que tem entre si a mayor confiança e trato, da qual se valem para suas fraudes, como a experiênciã o tem mostrado*”,<sup>54</sup>

Numerando todos os motivos pelos quais devia ser condenada a dita embarcação, Doutor José de Piles e Otevia resume-os ao referir que “*por todos estes motivos mais contemplados em facto e direito, sem achar-se fretamento nem formal factura, unidos aos desfarses, ardidões e simulações com que navegação os Portuguezes intitulado-se fraudulentamente pertencas proprias quando veresimel e vehemente se deixão ver ser Inglezas sem ter aquelles mais interesse que o de conductores, he para considerar-se por bem apresada toda a carga, com a applicação ao corsario e seus armadores, sem paga de fretes, antes tambem condenados nas custas pella dezordem e malicia com que procedeu o dito*

<sup>49</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 328, fl. 29 v.

<sup>50</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 327, fl. 59 v.

<sup>51</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 396, fl. 40.

<sup>52</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 324, fl. 41 v.

<sup>53</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 327, fl. 52 v.

<sup>54</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 345, fls. 35 v.-36.

*capitão detido, ao qual somente se lhe entregara o bergantim com seus petreixos, roupas de vestir, e da sua equipagem*.<sup>55</sup> Assim, estas palavras espelham a posição espanhola consciente dos abusos portugueses relativamente ao estatuto de neutralidade e que baseia a sua resposta num comportamento agressivo.

Como é bem visível, a grande ambiguidade que rodeia a questão da neutralidade dificulta a elaboração de aspectos concretos. Conscientes dessa realidade, procuramos, no entanto, lançar alguma luz sobre o assunto, a qual, sintetizamos agora nos seguintes pontos:

1.º - A neutralidade no mar não é um estatuto adquirido à partida, mas uma condição obtida a todo o momento e esta o somatório de vários requisitos.

2.º - Os principais requisitos resumem-se à nacionalidade da embarcação, da tripulação, dos interessados na carga, à viagem a efectuar, e à presença de todos os documentos necessários a bordo, sendo este último requisito o reflexo dos outros, mas também condição autónoma.

3.º - Todos os requisitos podem ser objecto de estratégias, ou seja, tanto os interessados nos navios mercantes como os corsários podem, mediante o que melhor lhes servir, jogar com eles. Tais estratégias detectam-se, sobretudo, ao nível do requisito documental, uma vez que através deste se podem ocultar ou exigir os outros. A troca de bandeiras também não deixava de ser um recurso muitas vezes utilizado, mas a necessitar, no caso dos navios mercantes, da comprovação documental.

4.º - Uma das questões mais delicadas prendia-se com a nacionalidade dos interessados na carga, muito devido a ser o requisito menos visível por parte dos corsários. Esta provocou verdadeiras batalhas jurídicas entre entidades de países com interesses opostos.

### 3. OS COMBOIOS

O principal instrumento de defesa relativamente aos ataques corsários traduzia-se, a nível estatal, pela formação de comboios<sup>56</sup>. A fonte notarial permite-nos tecer algumas considerações sobre a aplicação desse mecanismo, nas águas europeias, para a última década do século XVIII<sup>57</sup>.

Fruto da ferocidade do curso francês, a necessidade de comboios surgiu bem antes da obrigatoriedade régia de 1797. Assim, a primeira notícia relativa a um comboio marítimo para o Norte da Europa é simultânea ao despoletar da guerra entre Portugal e França, ou seja, remete-nos para o ano de 1793. Trata-se de um protesto de comerciantes portuenses contra o capitão

<sup>55</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 345, fls. 36 v.-37.

<sup>56</sup> Mecanismo criado no reinado de D. Sebastião, o regime obrigatório de frotas foi instituído de 1753 a 1765 e de 1797 a 1801. Não estando estabelecido, entre 1765 e 1797, isso não anulava a hipótese de se formarem comboios. De facto, o “*Regimento das Naus e Fragatas*”, de 1774, mostrava que as normas permanentes da marinha previam a constituição de comboios em qualquer altura. Das suas instruções destacamos a indicação de “*manter o comboio unido, mesmo quando atacado*”; e o aviso, à chegada aos Açores, para desimpedir as baterias e o convés, de forma aos navios estarem prontos para o combate na aproximação ao Continente. JÚNIOR, 2002: 137.

<sup>57</sup> Para o Brasil, sabemos que, na primeira fase obrigatória, muitos dos comboios eram constituídos por cerca de 20 navios e a escolta confiada a uma ou duas naus, enquanto que, a partir de 1795 e também reflexo do vigor militar francês, os comboios do Brasil passaram a ter grande dimensão: mais de 60 navios e, num caso especial, 122 navios, com forte escolta de várias naus e fragatas. JÚNIOR, 2002: 138-139.

do patacho “Senhor da Boa Nova”, por este, no decorrer da viagem Aveiro-Guernsey, ter saído sem acompanhamento de comboio e, por conseguinte, “*obrado contra toda a boa ordem do commercio*”.<sup>58</sup> Já em Março de 1794, João Lopes Ferraz & Filho & Correia requeriam o lançamento em nota de um consentimento dado pelo cônsul da nação hamburguesa aos carregadores do navio “Elisabete”, no qual autorizava que este viajasse sem acompanhamento de comboio.<sup>59</sup>

A partir desse momento sucedem-se, num crescendo, as alusões a comboios com destino ao Norte da Europa, sobretudo britânicos, na companhia dos quais saíam as embarcações mercantis portuguesas. Em Maio de 1796, os comerciantes João António Pinheiro e João Alves Pereira da Silva obrigavam-se a carregar o hiate “Boa União”, para que este pudesse “*sahir com o próximo comboio inglez que se espera, debaixo de cuja proteção continuará o dito mestre a sua viagem em direitura ao porto de Cronstadt*”<sup>60</sup> Longe de ser segura, a navegação das costas portuguesas exigia igualmente o acompanhamento de comboios. Em Julho de 1798, John Elliot, capitão do navio “Amigos”, comprometia-se a navegar “*com o primeyro comboy que houver para a cidade de Lixboa e de lá com o primeyro comboy que houver para o dito porto de Gibraltar, sendo o seu contrato outorgado debaixo da expressa condição que elles proprietarios e capitam do dito navio andarão sempre protegidos dos comboys quer de Sua Magestade Britânica, quer de Sua Magestade Fidelissima*”.<sup>61</sup>

Com as viagens em comboio, os prazos de carga eram menos passíveis de erro. É nesse sentido que surgem vários protestos em que capitães e carregadores se acusam mutuamente pela perda do comboio. No caso, lemos as palavras de João Alves Pereira da Silva, capitão da galeota “Bons Amigos”, o qual “*porque o dito comboy se dezia estar à barra deste porto e nehum dos sobreditos fretadores athe ao presente dia de hoje tinham mandado a bordo da mesma galiota os ditos vinhos (...) protesta no cazo de não o mandarem dentro de tempo competente os referidos vinhos [de modo a navegar] no dito comboy*”.<sup>62</sup> Efectivamente, veio a verificar-se a impossibilidade de saída do navio, fruto da não obtenção de despacho por parte do Governo das Armas do Porto, negado em virtude do comboio ter saído ontem à tarde e “*ser contra as ordens de Sua Magestade o sahirem navios alguns desta barra sem ser debaixo da proteção de comboy*”.<sup>63</sup>

Em circunstâncias especiais, estas relacionadas sobretudo com a importância da carga, a Coroa podia ordenar directamente uma escolta. Joaquim José de Pires lança em nota um aviso régio de Fevereiro de 1798, pelo qual “*manda a Raynha Nossa Senhora que o commandante da primeira embarcação de guerra de Sua Majestade que for ao porto de Vigo ou de Muros de comboy aos dois navios São Gualter e Santo Antonio Val de Piedade e aos navios hamburguezes que tiverem carga do primeiro dos ditos navios, os quais todos conduzira à cidade do Porto*”.<sup>64</sup>

Embora fornecendo uma maior segurança aos navios mercantes, a formação de um comboio não significava a ausência de perigo, nem a impossibilidade de ataque e apresamento. As referidas

<sup>58</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 405, fl. 82 v.

<sup>59</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 406, fl. 54.

<sup>60</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 414, fl. 113 v.

<sup>61</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 423, fl. 108.

<sup>62</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 425, fl. 8.

<sup>63</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 425, fl. 10. Escritura de protesto de 2 de Janeiro de 1799.

<sup>64</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 422, fl. 20.

*Instruções* de 1774 revelam isso mesmo, nomeadamente quando se afirma a necessidade de “manter o comboio unido, mesmo quando atacado”. Os episódios notariais também não deixam de ilustrar essa realidade. Em 17 de Abril de 1795, Gonçalo de Oliveira Dias, antigo caixa do navio “O Senhor da Vera Cruz Triunfo”, constitui procuradores para que reclamem o navio, aprezado por fragatas francesas quando vinha do Rio de Janeiro em comboio.<sup>65</sup>

Um comboio com dezenas de navios carregados de mercadorias valiosas não seria um alvo bastante cobiçado pelos corsários? Sem dúvida, pelo que estes rapidamente se agrupariam em pequenas esquadras de ataque para fazer face a uma defesa mais resistente. O referido caso fala-nos em fragatas. O apresamento do navio “N.ª Sr.ª da Atalaia e Medusa” fora também realizado por 4 fragatas, 1 bergantim e 1 cutter.<sup>66</sup> Outros casos transmitem uma forte possibilidade disso ter acontecido. Em suma, os comboios estiveram longe de dissuadir os comandantes corsários.

#### 4. A GEOGRAFIA DOS ATAQUES

O “*Regimento das Naus e Fragatas*” referia-se, como vimos, à preparação para o combate quando o comboio se aproximava do Continente. Esse aviso, bem como grande parte dos episódios de corso a que tivemos acesso, comprovam o grande perigo das costas portuguesas, as quais estavam infestadas de corsários inimigos. Perigo cuja proximidade de terra era, em certos casos, espantosa e revelava a total insipiência da armada portuguesa, bem como dos nossos diminutos e frágeis corsários.

O que dizer do ataque sofrido pelo capitão do navio “N.ª Sr.ª da Atalaia e Medusa”, o qual, “*achando-se ja perto de terra e proximo a entrar no dia trinta e hum do mes de Agosto immediato*”, se viu perante uma fragata corsária francesa, da qual recebeu um disparo “*que lhe pasou a vella de estay de gavia e foi cahir em terra*”?<sup>67</sup> Obrigado a amainar e a perder a embarcação tão próximo de porto nacional? Ou do facto do navio prussiano “Estrela do Norte” ter sido “*avistado no mar, nas vezinhanças desta barra por (...) hum bergantim de guerra da Republica Franceza*”?<sup>68</sup> E da sugestiva imagem, expressa por Domingos Gomes Pinto, caixa do navio “Bela Americana”, o qual se recusou a sair para o mar, alegando, entre outras coisas, estar “*em hum tempo que se não podem as embarcaçoens fazer ao mar por cauza das do inimigo, por quem facilmente podem ser encontradas, do que só podem rezultar gerais prejuizos aos direitos reais e proprietarios dos navios e carga*”.<sup>69</sup> Sabendo para mais que o navio “Bela Americana” é um dos escassos navios portugueses que encontramos armados em guerra; e que os outros argumentos para a sua permanência na barra prenderam-se com o facto de ter sido mal abastecido de água, mantimentos e material bélico.

Más condições logísticas da marinha de guerra e dos corsários nacionais, estas motivavam ainda mais a ousadia dos inimigos, visível na proximidade com que navegavam de terra. A poucas léguas de terra na altura de Caminha, a 3 léguas de Viana do Castelo, a 4 léguas de Vila

<sup>65</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 416, fl. 40 v.

<sup>66</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 412, fl. 24.

<sup>67</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 412, fl. 24.

<sup>68</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 420, fl. 123 v.

<sup>69</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 421, fl. 27 v.

do Conde, nas vizinhanças do Porto, a 3 léguas de terra na altura da Guarda, nas vizinhanças de Lisboa, os corsários inimigos, nomeadamente franceses, quase faziam fila para partilhar os despojos das embarcações nacionais. Como referido, para quê sulcar águas mais afastadas se as lucrativas presas tinham de entrar nos portos nacionais; se pouca ou nenhuma resistência lhes era oferecida e se beneficiavam de pontos de apoio bastante próximos da área de acção como Vigo, Pontevedra e Ferrol?

Concluindo, a esmagadora maioria dos locais de apresamento de embarcações nacionais situavam-se ao longo das costas galega e portuguesa. Todas as outras “geografias” de ataque são excepções e imagens de diferentes mundos de corso que a fonte estudada não nos permite explorar. O canal da Mancha, área privilegiada pelo corso inglês, a longínqua cidade indiana de Tranquebar e o corso oriental, a costa da Mina e o corso no ocidente africano. Mundos afastados da nossa fonte, mas que através dela pudemos, por momentos, vislumbrar.

## 5. O MOMENTO DA ABORDAGEM CORSÁRIA: ESTRATÉGIAS E COMPORTAMENTOS

Entre os vários documentos que a fonte notarial oferece, existem alguns, escassos, que preservam a memória do episódio de corso no seu sentido mais genuíno, ou seja, no acontecimento experimentado em pleno mar. Essas escrituras permitem a tentativa de recriar alguns aspectos desse momento, bem como nos incitam a tentar entrar um pouco nos meandros psicológicos de quem passava por uma experiência de corso. Assim, vamos procurar pintar, da forma mais genuína possível e com o cuidado que se deve ter em relação a uma matéria tão impregnada de imagens fantasistas, momentos desse fenómeno tão rico, complexo e multifacetado, seja do ponto de vista físico, seja do ponto de vista mental.

Começemos pela abordagem que o corsário faz da sua presa. Os documentos permitem-nos detectar três formas distintas para tal movimento. A primeira, sem dúvida a mais registada, prende-se com a abertura de fogo. Como ler esse procedimento? Tudo leva a crer que tal acção seja uma demonstração de força relativamente à presa, para que esta desista de quaisquer intentos de defesa e se deixe abordar. Não querendo destruir o objecto de lucro, a embarcação mercantil e sua carga, tais salvas deverão ter como direcção as proximidades da presa e não propriamente a embarcação em causa. Todavia, nem sempre as bocas de fogo foram um mero instrumento dissuasor, como o deve ter percebido António da Silva Monteiro, capitão do “N.<sup>a</sup> Sr.<sup>a</sup> da Atalaia e Medusa”, o qual “*achando-se ja perto de terra e proximo a entrar no dia trinta e hum do mes de Agosto immediato, descobriu quatro fragas, hum bergantim e hum cutter de cujas fragatas huma (...) lhe atirou uma pessa com bala (...). Que desconfiando elle comparecente da dita fragata mandara governar o seu dito navio mais para terra, porem a mesma fragata lhe atirou segunda pessa tambem com bala que lhe pasou a vella de estay de gavia e foi cabir em terra*”.<sup>70</sup> Tentativa de fuga no presente caso, mas também, por vezes, resistência oferecida pela presa (alguns navios mercantes tinham o seu próprio armamento e podiam ripostar), nessas duas situações os navios mercantes

<sup>70</sup> A.D.P., S.N., PO 4<sup>o</sup> – 1<sup>a</sup> S., lv. 412, fl. 24. – Escritura de protesto de 12 de Setembro de 1795.

convidavam os corsários a abrir fogo de forma directa. Primeiro, porque com a presa em fuga o ganho não era adquirido, segundo, pelo motivo de defesa em combate.

Um segundo procedimento prendia-se com a ocultação, por parte do navio corsário, da sua nacionalidade, bem como da sua natureza. Da primeira estratégia, guardam memória dois episódios. O primeiro remete-nos, novamente, para a situação vivida pelo capitão António da Silva Monteiro, o qual, lembre-se, havia encontrado quatro fragatas, um bergantim e um cutter *“de cujas fragatas huma tinha a bandeira espanhola e, fazendo grande força de vella para se aproximar a elle, lhe atirou uma pessa com bala e lhe sigurou a mesma bandeira espanhola (...), e hindo-lhe o escaler com hum grande numero de gente armada da dita fragata a bordo lhe saltarão dentro do seu navio conservando ella sempre a mesma bandeira espanhola; e logo o official que acompanhava a dita gente se chegou a elle comparecente capitão e lhe disse: «não somos hespanhois, mas sim francezes e portanto sois prezioneiros»*<sup>71</sup> Um segundo exemplo diz respeito à embarcação “Estrela do Norte”, seu capitão Cornelio Huisman, o qual, em Setembro de 1797, terá sido *“avistado no mar, nas vezinhanças desta barra, por huma embarcação que, fazendo-lhe todos os signais de nação Moira ou Argelina pella sua bandeira e pessos com bala que lhe atirarão, se vio o dito capitão por commum acordo de toda a gente da sua tripulação a dezemparar e abandonar o mesmo navio no mar e a fugirem na lanxa para terra afim de escaparem da escravidão dos ditos inimigos que tomando pocsessão do navio o levarão consigo (...) que porquanto elles comparecentes pellas cartas do paquete immediato tem a certeza de que a embarcação que quis acometer o expressado navio e que o aprezou hera um bergantim de guerra da Republica Francesa”*<sup>72</sup>

Exemplos de dissimulação da nacionalidade, esta visava ludibriar a presa num de dois sentidos, ou mostrando-se de país aliado ou neutral da mesma, de modo a esta se deixar aproximar, ou instigando um maior medo na equipagem do navio mercante, a fim desta, inclusive, poder abandonar a embarcação (invocando os fantasmas da navegação mourisca).

Além da troca de bandeira, os corsários podiam igualmente tentar ocultar a sua natureza corsária. Assim, não raras vezes os corsários disfarçavam a sua embarcação no sentido de esta aparecer aos olhos da presa com uma embarcação de fins comerciais. Em certas alturas, o disfarce poderia mesmo chegar ao nível do uso de lanchas pesqueiras. Foi assim que o corsário Pedro de Taiz apresou o hiate “O Senhor do Bonfim e Senhora da Conceição” *“em (...) hua lanca que andava a pescaria com doze homens sem bandeira, armas ou signal de que nação fosse”*<sup>73</sup>

Estes dois tipos de abordagem visavam, sobretudo, a captura de embarcações inimigas. Todavia, os apresamentos não recaíram apenas sobre navios de países beligerantes. É grande a frequência de ataques corsários sobre embarcações que, à primeira vista, não seriam um potencial alvo. Tal contexto dá lugar a novo procedimento de abordagem corsária. Este baseava-se na simples visitação dos navios mercantes por parte dos corsários. De facto, muitas embarcações mercantis não viam razões para fugir dos corsários, caso estes não fossem de nacionalidade inimiga. Gala Aggen Klein, antigo mestre da charrua “Séneca”, relata ter sido abordado, em 28 de Maio de 1798, *“por hum bergantim de guerra ingles que, vendo seus papeis, o deixou continuar*

<sup>71</sup> A.D.P., S.N., PO 4º – 1ª S., lv. 412, fl. 24.

<sup>72</sup> A.D.P., S.N., PO 4º – 1ª S., lv. 420, fl. 123 v.

<sup>73</sup> A.D.P., S.N., PO 4º – 1ª S., lv. 223, fl. 132.

*sua viagem e lhe offreceu seu favor; e que depois continuando sua viagem no dia doze do presente mes de Junho pellas quatro para as cinco horas da tarde fora encontrado por hua escuna de guerra Franceza na altura de Caminha, a quem elle Mestre mostrou os seus papéis ao comandante della e que este depois de os ver o prezou*".<sup>74</sup>

Além do factor sorte, que mencionaremos adiante, este episódio é ilustrativo do procedimento corsário mais subtil e, quem sabe, o mais desprezado pelos capitães mercantes. Mas podemos ter a ousadia de entrar no campo psicológico das vítimas? A riqueza da fonte incita-nos pelo menos a uma tentativa. O episódio de corso marca um estado e tempo psicológicos muito específicos para os seus intervenientes, nomeadamente para a possível presa. A partir do momento em que sucede, a uma embarcação mercante, encontrar-se com um corsário, cria-se um momento de excepção, uma barreira psicológica para a sua equipagem, não obstante tratar-se de uma realidade bem conhecida pelos homens marítimos da época. Da rotina passa-se para a excepção, de um tempo rápido dos prazos mercantis a cumprir passa-se para um tempo complexo, onde a rapidez exigível ao nível das decisões é acompanhada por um lento absorver do momento.

Por parte dos capitães apresados surge, não raras vezes, uma expressão muito semelhante, a qual poderá ilustrar um pouco dessa barreira invisível que acabamos de referir. Correndo o risco de enumerar citações, consideramos fulcral, neste caso, apresentar algumas das passagens em causa. Alexandre Gardin coloca-a nos seguintes termos: "*depois de ter ahi continuado a sua viagem com felicidade (...) succedeu o encontrar-se no dia tres do mesmo oito legoas ao uste da villa de Vigo com hum corsario francés*".<sup>75</sup> Outro capitão britânico, João Simpson, refere que "*depois de ter continuado a sua viagem com bom successo succedeu "ter sido" avistado por hum corsario francia*".<sup>76</sup> Finalmente, alguns oficiais de embarcações mercantes portuguesas afirmam ter seguido "*sua viagem sem contratempos de mayor consideração athe os dias seis, sete e treze do mes de Setembro*", altura em que "*forão encontrados por huma fragata da Republica Franceza*".<sup>77</sup>

O uso frequente da palavra felicidade e de expressões como bom successo (empregues mais no sentido de rotina), conjugado com o também uso recorrente da palavra "*sucedeu*", espelham exactamente a separação entre dois tempos, esse mesmo de rotina e o de excepção. Um primeiro, positivo, ou seja, a rotina marcava, para o homem marítimo, a segurança e esta a condição fundamental para uma certa felicidade. Um segundo claramente negativo, uma vez que imprevistos em alto mar era quase sempre sinónimo de dificuldades. Assumida a perspectiva de tempo positivo e tempo negativo, assumida a inclusão do acto de corso no tempo negativo, surge a questão de como transmitiam os homens marítimos tal percepção de tempo negativo.

Impotência e medo são, sem dúvida, os sentimentos mais visíveis. Os capitães apresados demonstram, frequentemente, um sentimento de incapacidade relativamente à defesa do seu navio. Não o fazem por manifesta falta de forças e com medo que os corsários resolvessem afundar os seus navios. Todavia, surge implícita a ideia de que, em outras condições, eles poderiam

<sup>74</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º - 1.ª S., lv. 424, fl. 69 v.

<sup>75</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º - 1.ª S., lv. 325, fl. 81 v.

<sup>76</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º - 1.ª S., lv. 325, fl. 86 v.

<sup>77</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º - 1.ª S., lv. 417, fl. 65 v.

e, com certeza, impediriam os corsários de tomar o seu navio. À ordem, por parte do corsário francês Pedro Deuforge, para abandonar o navio, “lançar fora o seu bote e que fosse a bordo”, o capitão mercante Alexandre Gardin “obedeceu por não ter outro remédio (...) não pode rezistir por ser muito dezigual a seu partido”.<sup>78</sup> O sentimento de incapacidade, desta feita acompanhado pelo medo, é, por sua vez, reconhecível nas palavras do capitão do navio “Elisabeth”, o qual fora encontrado e perseguido pelo mesmo corsário francês. Este dando-lhe “cassa e desparando-lhe varias pessos com bala o apanhou e aprezou na tarde do dito dia trinta de Janeiro, ao que elle comparecente não pode escapar por maiz deligencia que fes a força de vella de maneyra que, por temer o metesse a pique, não teve outro remedio mais que render-se”. No final do seu depoimento afirma não ter sido “aprezado por sua vontade nem poder rezistir a tanta força”.<sup>79</sup>

Estas passagens espelham a incapacidade e o medo. A primeira, advinda da falta de forças (armamento e número da equipagem) para combater o corsário. O segundo, relativo a um possível afundamento do navio. Todavia, nenhuma situação gerava tanto medo e pânico como o vislumbre de um navio de guerra mourisco. A possibilidade deste acontecimento ocupou, sem dúvida, o topo na pirâmide dos medos marítimos da segunda metade do século XVIII. Era o traço fundamental do medo da comunidade marítima portuense, traço construído ao longo dos séculos e agravado pelos episódios mais trágicos.<sup>80</sup>

Autêntico terror, este devia-se ao cariz da pirataria muçulmana, cuja escravidão dos marinheiros aprisionados era uma realidade, fosse para esse mesmo fim, fosse para obtenção de resgate. No entanto, esta segunda hipótese estava longe de poder salvar todos os aprisionados. As comunidades marítimas portuguesas não possuíam meios financeiros e apesar de colectas e apoios por parte de instituições de solidariedade, poucos eram aqueles que, depois de atingidos por tal infortúnio, se viam devolvidos à liberdade. Conscientes disso e tendo a acompanhá-los todo um património simbólico, onde não faltavam histórias de mil e uma torturas de que eram alvo os europeus capturados, cada equipagem desejava não se ver face a tal realidade, desejava não vir a fazer parte das histórias que tanto temiam. Este medo é bem visível na já transcrita experiência vivida pela equipagem do navio prussiano “Estrela do Norte”, cujo capitão “se vio (...) por commum acordo de toda a gente da sua tripulação, a dezemparar e abandonar o mesmo navio no mar e a fugirem na lanxa para terra afim de escaparem da escravidão dos ditos inimigos”<sup>81</sup>. Bem patente também nos conselhos dados por António Coelho de Sampaio à tripulação do seu bergantim “Flor da Navegação”: “se farão à vella (...) amarrando-se na hida e volta para o pollo do Norte, o mais que lhe for possível, afim de fugir do corso dos argelinos, evitando falar às embarcações que encontrarem ou avistarem, ainda que lhes pareçam aliadas deste Reino”.<sup>82</sup>

Mas nem só do medo e incapacidade viveram os homens marítimos alvos de ataque corsário. Muitos actos de coragem ter-se-ão processado em alto mar sem que a sua memória fosse merecidamente guardada. Felizmente, isso não aconteceu com Francisco de Oliveira, homem

<sup>78</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 325, fl. 81 v.

<sup>79</sup> A.D.P., S. N., PO 4.º – 1.ª Série, L. 325, fl. 86 v.

<sup>80</sup> Sobre as consequências da pirataria e do corso na psicologia colectiva portuense, ver SILVA, 1979.

<sup>81</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 420, fl. 123 v.

<sup>82</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 378, fl. 101.

marítimo morador em São João da Foz. Segundo ele, o navio americano “Calambes”, em que exercia o cargo de marinheiro, fora apresado por uma embarcação de guerra inglesa, cujo comandante o deixou a bordo e a outros membros da equipagem mercante como prisioneiros de três marinheiros corsários. Todavia, *“metendo-se a bordo do mesmo navio os officiais delle capitão, piloto, sobrecarga, carpinteiro, despenseiro, cozinheiro e um moço do serviço delle e igualmente a elle outorgante, procurarão salvar o dito navio e sua carga, fazendo recolher na escutilha os tres marinheiros inglezes aonde estiveram fechados e recolhidos athe se conduzir o mesmo navio e a sua carga ao porto de Cadiz”*. Participando em tão honrosa acção, Francisco de Oliveira não deixa de pedir a sua recompensa, já que, *“pello direito de repreza e salvação, pertence aos retomadores a oitava parte ou aquella que conforme as leis se julgar”*.<sup>83</sup>

O heroísmo vive de momentos, a experiência é o seu acumular, sendo, por isso, a grande arma dos marinheiros para fazer face aos agressores. Experiência que proporciona respostas rápidas quando assim exigidas, como ocorreu durante a viagem de Liverpool a Gibraltar, com o proprietário britânico da balandra “Alegre Maria”, o qual acabou por parar na ilha de Ons *“aonde se conservou em abrigo, por se ver preseguido por duas embarcaçoens que não conhecia e parecião corsários, (...) e vendo que a seu rumo e derrota se dirigia, ao mesmo sitio aonde se achavão em risco da sua perda total por ser a ilha despovoada e sem defeza alguma, procurou salvar o mais interessante da carga baldeando e descarregando esta para as duas lanchas portuguezas que ali achou e emcaminhando-se com ellas a tomar o primeiro porto, como asim executou e entrou na ria de Panjou, na costa de Galiza, aonde porque os piratas o seguirão e ver-se sem alguma defeza, procurou acautelara sua fazenda com intenção de a tornar a embarcar logo tanto que estivesse seguro”*. Resposta rápida, que teria sido eficaz, se algo de imprevisto não tivesse ocorrido: *“hindo a receber todos os generos da fazenda que tinha salvado, se tinhão feito senhores delles os guardas das rendas do dito reyno de Galiza”*.<sup>84</sup>

A “sorte” não é, assim, algo de irrelevante. Embora aqui não apareça estritamente relacionada com nenhum ataque, surgem dois episódios onde tal é evidente. Já vimos um pouco do que aconteceu com o capitão Gala Aggen Klein. Após ter sido encontrado, em 28 de Maio de 1798, *“por hum bergantim de guerra inglez que, vendo os seus papeis, o deixou continuar sua viagem e lhe ofereceu seu favor”*, foi novamente abordado, quinze dias depois, por uma escuna de guerra francesa, tendo, dessa vez, sido apresado. Alvo de má sorte num primeiro momento, esta iria sorrir ao capitão hamburguês uns dias depois, quando *“no dia treze de manhã por causa de cinco horas fora encontrado por hum luguer de guerra portugues de que he comandante o segundo thenente Guilherme Williams, que hindo a seu bordo e vendo que elle mestre hia aprezado pellos francezes, o reprezou”*.<sup>85</sup> Noutro episódio, o desenlace acabou por ser desfavorável para o capitão mercante. Em 14 de Agosto de 1798, Edward Taylor, capitão da escuna americana “Carolina”, afirmou ter sido apresado por um corsário espanhol, represado por um brigue português, e novamente represado por um brigue britânico.<sup>86</sup>

<sup>83</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 425, fl. 141.

<sup>84</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 402, fls. 128 v.-129.

<sup>85</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 424, fls. 69 v.-70.

<sup>86</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 423, fl. 130 v.

Além da experiência e da sorte, a astúcia podia marcar toda a diferença. Uma escritura, em particular, mostra quão importante podia ser essa faceta na vida de um homem marítimo. Trata-se do relato proferido, em 29 de Outubro de 1798, pelo capitão José de Carvalho, relativo aos acontecimentos que se seguiram à captura do seu bergantim “N.<sup>a</sup> Sr.<sup>a</sup> do Carmo” pelo corsário francês “Eulus de Plemout”. Nesse dia, conduziram “à elle comparecente e à mais gente da sua tripulação para bordo do dito corsario, no qual os levarão para Laurian porto de França aonde logo que chegarão forão conduzidos presos para a cadeya da dita terra como prisioneiros de guerra aonde forão conservados muitos mezes e dispois mudados para cadeyas de outras terras, sendo a ultima a de Angulema distante de Bordéus vinte e sinco ou trinta legoas de donde comprando os guardas teve ocasião de fugir e mais dois marinheiros dos seus, o que foi no dia vinte e dois do mes de Agosto do presente anno; e chegando ao dito porto de Bordeus ali teve meyo de conseguir hum passaporte hespanhol para se transportar por Vigo Reino de Galiza a esta cidade do Porto, aonde chegou no dia de hontem vinte e oito do corrente mes de Outubro com os ditos dois marinheiros”.<sup>87</sup> Em plena guerra entre Portugal e França, terá sido esta mesma astúcia a marcar a diferença entre o regresso a casa e anos de prisão ou um cenário pior. Por outro lado, nunca saberemos o que terá sucedido aos outros presos da equipagem. E o que terão sentido estes três fugitivos ao deixarem para trás os companheiros? Como terão avisado as suas famílias?

A questão da família era, pois, muito importante. Era no seu seio que os marinheiros, saídos de momentos de tensão e temor, encontravam a tranquilidade e acolhimento desejado, bem como o mínimo suporte material para sobreviverem, daí o facto de, após terem sido libertos, “cada hum dos aprezados da sua tripulação sem demora procurou o transportar-se para esta cidade pello modo que lhe foi mais posivel a fim de procurarem o abrigo das suas familias pois que como roubados se achavão reduzidos à mayor pobreza e miseria”.<sup>88</sup>

## 6. APÓS A ABORDAGEM E APRESAMENTO

### *A recolha da presa e os prisioneiros*

Após efectuar a captura, o capitão corsário assumia um de dois procedimentos. Ou acompanhava a recolha da presa com o seu navio, ou partia em busca de novos prémios e delegava essa tarefa de recolha a um punhado de corsários da sua equipagem.

Qualquer uma destas acções tinha, do ponto de vista corsário, vantagens e desvantagens, as quais se apresentavam de forma antitética. Se tornava mais difícil a perda da presa, a primeira opção também dificultava o corsário de, nos dias mais próximos, conseguir novos prémios. A segunda estratégia significava exactamente o contrário. O capitão corsário ficaria mais livre para proceder a novas capturas, mas aumentaria o risco da presa ser perdida. Temos exemplos desses dois procedimentos. Num primeiro, o navio corsário inglês “Kinsfixer”, após apresiar o caixamarin espanhol “N.<sup>a</sup> Sr.<sup>a</sup> da Begonha”, transportou-o consigo para o Porto: “é navegou com o mesmo bergantim o dito caxa marin aprezado para a barra desta cidade”.<sup>89</sup> Num segundo, o comandante

<sup>87</sup> A.D.P., S.N., PO 4º – 1ª S., lv. 424, fls. 65-65 v.

<sup>88</sup> A.D.P., S.N., PO 4º – 1ª S., lv. 412 fl. 24.

<sup>89</sup> A.D.P., S.N., PO 4º – 1ª S., lv. 422, fl. 59 v.

corsário do navio inglês que havia apresado a embarcação “Calambes”, decidira-se pelo abandono da presa, deixando apenas a seu bordo 3 marinheiros corsários, o que originou, como vimos, a perda da mesma.

A escolha do comandante corsário deverá obedecer à relação valor da presa/distância do porto de recolha. Assim, o valor da presa francesa “Rainha Isabel” (24.960.000 réis) terá justificado a viagem de muitas milhas, e a perda de muitos dias, por parte de duas naus de guerra britânicas, até estas chegarem a Vigo. Em outros casos, a presa não justificaria o tempo perdido e opta-se pelo segundo procedimento, decisão tomada pelo comandante do navio corsário “Eulus de Plemout”, o qual ordenou a seis dos seus marinheiros para que recolhessem o bergantim “N.ª Sr.ª do Carmo” *“no primeiro porto de França que encontrassem”*<sup>90</sup>.

Poderiam existir, inclusive, alturas em que o lucro da presa seria tão mínimo que ou se destruía ou se doava. A ilustrar o primeiro caso, temos João Crisóstomo, mestre do bergantim “Soledade”, o qual *“sendo abordado por huma [fragata francesa], não obstante amostrar ao respetivo comandante os seus papeis e que a sua carga hera pertencente a Sua Majestade Catolica, o meterão a pique levando a elle testemunha e a toda a sua tripulação para seu bordo”*.<sup>91</sup> A segunda hipótese recaiu sobre o navio “Triunfo”, o qual, depois de apresado pela fragata francesa “Decade”, acabou por ser doado a cinco capitães que tinham sido igualmente tomados. Mais do que gesto generoso ou de boa vontade, esta doação faz-nos entrar na questão dos prisioneiros.

De facto, um dos principais problemas dos capitães corsários baseava-se nos prisioneiros decorrentes de um apresamento. O que fazer com eles? No caso anterior, o capitão corsário resolveu o problema ao doar um navio, *“metendo-lhe a bordo as tripulaçoens de todos os ditos quatro navios assim como dois capitaens ingleses que tambem tinham sido aprezados (...), ordenando-lhes que fossem com o navio para qualquer porto da Galiza ou de Portugal não pasando com elle nem para lá do cabo de São Vicente nem para ca do Cabo Finis Terra”*.<sup>92</sup> Solução idêntica adoptou o comandante corsário José Micheau de La Rochelle, o qual deixou o capitão da embarcação “N.ª Sr.ª da Atalaia e Medusa” *“assim como a outros mais prizioneiros de outras embarcaçoens portuguezas que na mesma ocazião tinham tambem aprezado (...), embarcar em hum navio ingles que tambem tinha sido aprezado, ordenando-lhes que aportassem à dita cidade de Lixboa”*.<sup>93</sup> Estes dois casos parecem demonstrar um certo procedimento por parte dos capitães corsários: efectuar várias presas, aprisionar as suas equipagens no navio corsário e, aquando da captura de um navio de pouco valor, transferi-las para o mesmo.

Todavia, nem sempre existiria uma embarcação de pouco valor para ser doada. Nessas alturas, os marinheiros de um navio apresado podiam ser transferidos na sua totalidade para o navio corsário e desembarcados onde melhor conviesse ao comandante deste, ou podiam ser divididos em dois grupos: a maior parte era transferida para o navio corsário, enquanto que o resto dos marinheiros era deixado a bordo da presa juntamente com marinheiros corsários. Quando realizada, esta última acção visava deixar poucos marinheiros a bordo da presa para

<sup>90</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 424, fl. 65.

<sup>91</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 412, fls. 24 v. e 25.

<sup>92</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 417, fl. 65 v.

<sup>93</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 412, fl. 24.

evitar um possível motim, mas também fazer com que fossem poucos os marinheiros corsários dispensados para a navegação da presa. Os registos guardam memória destas duas ocorrências. Num primeiro, o bergantim “Santa Ana César” foi apresado, em 26 de Fevereiro de 1799, pelo corsário francês Bouffard, o qual decidiu meter, a bordo da presa, corsários da sua equipagem e transferir o capitão Lourenço Soares e a gente da sua equipagem para bordo do navio corsário “L’Entrepenan”, acabando estes por serem libertados em Vigo.<sup>94</sup>

Já nos navios capturados “Calambes” e “N.ª Sr.ª do Carmo”, procedeu-se a uma separação da equipagem. No primeiro, já vimos que esta não foi uma boa solução tomada pelo capitão corsário, uma vez que conduziu a perda da presa. O segundo foi *“encontrado, abordado e aprezado por hum corsario da Republica Franceza denominado Eulus de Plemout que, deixando ficar a bordo somente ao contramestre, lhe meterão seis homenes francezes e lhe ordenarão que o levassem e recolhessem no primeiro porto de França que emcontrassem, conduzindo a elle comparecente e à mais gente da sua tripulação para bordo do dito corsario (...) como prizioneiros de guerra”*.<sup>95</sup>

Neste último caso, o capitão corsário parece ter assumido um comportamento de excepção, ou seja, fez dos marinheiros apresados, prisioneiros de guerra. Bem sabemos que decorre uma guerra em que Portugal e França são beligerantes, mas não seria muito costume por parte dos corsários proceder a prisioneiros de guerra. Assume-se geralmente a liberdade dos apresados, até pelos encargos que a realização de prisioneiros acarreta (consumo de víveres e possibilidade de revolta). No já mencionado apresamento do caixamarim espanhol “N.ª Sr.ª da Begonha”, a equipagem é liberta: *“e a mais gente da tripulação que herão tres marinheiros e hum mosso os deixou em terra ao pe da referida vila de Vigo (...) aonde pella sua lanxa mandou deitar em terra a elle comparecente e ao dito seu piloto e marinheiro”*.<sup>96</sup> No mesmo sentido, encontramos a libertação, em Lisboa, da equipagem da balandra espanhola “Infanta Carlota”, a qual havia sido apresada pelos ingleses.<sup>97</sup> No sentido oposto, encontramos um fretamento efectuado pelo cônsul inglês no Porto, John Whitehead, o qual freta para *“transportar desta cidade ao Porto de Falmouth noventa e tantas pessoas da sua nação que tinham sido prizioneyras pellos Espanhois”*.<sup>98</sup> Por sua vez, os capitães britânicos Alexandre Gardin, João Simpson e Richard Pincombe, após terem sido apresados por corsários espanhóis, são igualmente postos em liberdade.<sup>99</sup>

Voltando ainda um pouco ao processo de recolha da presa, vemos que esta nem sempre se fazia para o porto armador do corsário. Várias razões podiam conduzir a esse cenário, desde uma possível urgência na descarga das mercadorias apresadas, a um patrulhamento cerrado, por parte da armada de país inimigo, das águas dos portos armadores. Nessa impossibilidade, os corsários faziam apelo às alianças e amizades, recolhendo as presas em portos estrangeiros, mas amigos e aliados do seu país. A situação vivida pelos corsários franceses, nos finais do século XVIII, espelha perfeitamente essa opção. Pressionados pela marinha de guerra inglesa, cuja vigilância

<sup>94</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 425, fl. 103.

<sup>95</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 424, fl. 65.

<sup>96</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 422, fl. 59.

<sup>97</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 327, fl. 125.

<sup>98</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 334, fl. 39 v.

<sup>99</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 325, fls. 81 v., 86 v. e 87.

sobre portos armadores como Saint-Malo, Dieppe, Calais, Morlaix, era perfeitamente sufocadora, muitos corsários franceses viam nos portos amigos espanhóis, nomeadamente galegos, uma opção bastante aceitável para a recolha das presas. É de notar que em 20 casos de recolhas franceses, apenas 5 se processam para portos gauleses (3 para La Rochelle, 1 para Paimpol e 1 para a zona de Bordéus), enquanto 15 são efectuadas para portos espanhóis (10 para Vigo, 3 para Vila Marín, 1 para Baiona e 1 para Cádiz). Relativamente aos comandantes britânicos, estes não pareciam ter problemas em regressar ao seu reino. Dos 15 casos de recolhas inglesas, 10 foram efectuadas para portos britânicos (4 para Cork, 3 para Plymouth, 1 para Dover, 1 para Weymouth e 1 para porto não identificado), 4 para os portos amigos de Lisboa e Porto, enquanto que 1 para Vigo, esta explicada, porventura, por uma melhor oferta de compra da presa.

### *Procedimentos Jurídicos: o Julgamento*

Finalmente recolhida a presa, havia que desencadear os correspondentes procedimentos jurídicos com vista à sua condenação, venda e partilha do prémio, etapas que estavam longe de serem fáceis e rápidas. Tudo começava com a fase de instrução, fase em que as entidades oficiais recebiam o depoimento do capitão corsário e doutros membros da sua equipagem, bem como consultavam os registos de bordo, daí a ordenação por parte da Rainha Fidelíssima para que Domingos Gomes Pinto conservasse *“hum extracto diario de seus procedimentos e nelle particularmente escreva e note todas as prezas que fizer, a natureza dellas e tempo e logar aonde forão feitas e o valor das mesmas tanto quanto lhe for preciso alianar”*.<sup>100</sup> Tratava-se de averiguar a proveniência da presa e o modo como a acção tinha decorrido. No decorrer desta fase, procedia-se ainda à inspecção da carga, bem como à venda dos bens percíveis: *“Porém, como o bacalhau he genero de corrupção, se determinou por real ordem a descarga para se proceder a rematação à mayor vantajem”*.<sup>101</sup>

Seguia-se o julgamento, onde o tribunal proferia a sentença de boa ou má presa. Esta etapa era, sem dúvida, a mais complicada. Na verdade, os subterfúgios que habitualmente eram utilizados por uma ou outra partes, as dificuldades em determinar quem era neutro ou inimigo, enfim, todo o contexto de circunstâncias temporais e políticas em que a acção teve lugar, tornavam os processos complexos e longos. De facto, os documentos estudados demonstram a possibilidade de uma série de recursos e apelações, as quais demoravam anos a produzir uma decisão final<sup>102</sup>. É curioso verificar as palavras do ministro da marinha de Pontevedra relativamente às hipóteses de recurso e à sua relação com o factor tempo: *“Porém, se no que está dito tiver alguma razão de duvidar por não ariscar-se ou sujeitar-se à dita sentença em que pode ter em breve tempo promta resolução (...), não se dá à execução o prezente auto que fica sem publicar-se athe que se digne Sua Magestade providenciar, restringir, ou ampliar o que for do Seu Real e Supremo agrado”*.<sup>103</sup>

<sup>100</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 420, fl. 75.

<sup>101</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 327, fl. 132 v.

<sup>102</sup> O processo relativo ao bergantim “N.ª Sr.ª do Patrocínio e São José” é paradigmático a esse respeito. Tendo o seu julgamento começado antes de 22 de Setembro de 1780, a sentença final só foi ditada dois anos mais tarde, em Julho de 1782, isto devido a uma série de recursos que saíram do Juízo Inferior de Pontevedra em direcção ao Real Supremo Tribunal de Guerra, em Madrid. A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 345, fl. 34 v.

<sup>103</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 345, fl. 37. Palavras proferidas relativamente à hipótese de recurso no caso apresentado anteriormente.

Realizado o julgamento, uma sentença de má presa ditava a devolução dos bens apresados ou do seu produto em caso de venda, bem como a condenação dos corsários. Uma sentença de boa presa ditava a venda dos bens apresados e a partilha do prémio pelos apresadores, armadores e quem mais de direito, como se lê na sentença condenatória do navio “N.ª Sr.ª do Carmo”: “*os documentos achados a bordo não deixão nehumã duvida sobre a qualidade inimiga do navio e da carga e que tudo deve ser declarado boa preza. A Junta da Salvação Publica, determinando em consequencia do decretado em 4 de Floreal (Abril) ultimo, decreta: Artigo 1.º: o navio (...) e a sua carga são declarados propriedade enemiga e boa preza. Artigo 2.º: Este navio e sua carga, se ella se acha ainda em ser e não tem sido entregue à disposição da Junta do Commercio e apreziamentos, sejam vendidos à excepção do que se julgar util para o serviço da Republica, que desde a entrega no armazem, ella pagará o seu valor. Artigo 3.º: O produto de tudo, abatidas as despezas será repartido entre os apresadores*”.<sup>104</sup> Assim, as presas eram vendidas, salvo o que fosse considerado útil para os estados (municiões, armamento, etc.), e o seu lucro, subtraídas quaisquer despesas legais, repartido pelos apresadores.

#### *A venda de embarcações apresadas*

A venda de navios e bens apresados era um verdadeiro negócio e um de dimensões consideráveis. As vendas eram anunciadas através de editais afixados nos locais mais importantes das cidades onde eram feitas, bem como por pregoeiros. Em caso de serem muito extensas e valiosas, os armadores faziam imprimir prospectos descrevendo os artigos e objectos mais importantes. Certas vendas duravam semanas, mesmo meses.<sup>105</sup>

Era também um negócio que, em muitos casos, assumia uma vertente cíclica. Por um lado, muitos navios apresados acabavam vendidos, directa ou indirectamente, a nacionais do proprietário que perdera a embarcação, senão a ele mesmo proprietário (até pelo facto de ser concedida uma hipótese de resgate ao capitão apresado). Por outro lado, muitos dos navios vendidos caíam novamente nas mãos de corsários. Em relação à primeira realidade, esta é-nos revelada pelo facto de muitos navios ingleses apresados acabarem nas mãos de nacionais do mesmo país, mesmo que de forma indirecta, ou seja, através de compra a portugueses que, por sua vez, os haviam comprado a armadores corsários. Já o episódio vivido por Lourenço Soares, em Fevereiro de 1799, serve para ilustrar a segunda ideia. Conduzindo da Galiza ao Porto o bergantim “Santa Ana César”, o qual fora comprado a armadores de corsário francês, teve a infelicidade de ser novamente apresado por outro corsário francês.<sup>106</sup>

Todo este rodopio de capturas e vendas é bem ilustrado pelo que aconteceu com o navio “Ana”, o qual “*sendo casco ingles foi aprezado pellos francezes e, passando por compra a portuguezes, foi outra ves tomado pellos mesmos francezes a cujos armadores elle dito Faustino Joze Machado e Manoel Joze de Moura o comprarão e, por assim ser seu proprio e lhe fazer boa conta o vende-lo, se ajustou e contratou com o segundo outorgante Diogo Brandford (...) homem de negocios britanico*”.<sup>107</sup>

<sup>104</sup> A.D.P., S.N., PO 4º – 1ª S., lv. 411, fl. 102 v.

<sup>105</sup> TOUSSAINT, 1978: 119.

<sup>106</sup> A.D.P., S.N., PO 4º – 1ª S., lv. 425, fl. 103.

## 7. OS NAVIOS CORSÁRIOS

Não abundam, na fonte notarial, informações sobre os navios corsários: tipos, armamento, equipagens e nomes. Todavia, não deixaremos de aproveitar as pequenas pistas existentes. Começando pela tipologia dos navios utilizados para o corso, chegamos à conclusão de que esta é bastante diversificada e, grosso modo, idêntica à utilizada no trato mercantil. Encontramos escunas, bergantins, balandras, navios, naus, confusios, brigues, cutters, lugres, barcas e, até, por uma ocasião, uma simples lancha pesqueira. Estas embarcações teriam, todavia, de oferecer a possibilidade de um bom armamento em guerra e de atingirem uma boa velocidade, daí que, apesar de toda a diversidade apontada, consigamos extrair, dos dados obtidos, as fragatas e os bergantins de guerra como as mais utilizadas pelos capitães corsários. Recorrendo novamente à lição de A. Toussaint, sabemos que, em França, as embarcações de dois mastros, de 150 a 200 toneladas, e capazes de montar 15 a 20 canhões, eram realmente as mais utilizadas, embora pequenos navios de menos de 100 toneladas fossem de uso corrente. Já nos portos britânicos, a fragata, navio de 3 mastros, de 300 a 350 toneladas e que podia montar mais de 30 canhões, terá sido a embarcação que mais favor obteve dos capitães corsários.<sup>107</sup>

Não existindo uma clara tipologia específica da embarcação corsária, a distinção fundamental baseava-se, como referido, na velocidade e no armamento, nomeadamente nas bocas de fogo. Sabendo-se que um corsário de tonelagem média montaria 16 canhões em bateria, 2 de caça à frente e 2 de retirada atrás<sup>108</sup>, as escassas pistas das nossas escrituras parecem apontar para corsários de pequeno/médio porte. Assim, temos, em Janeiro de 1780, o corsário francês “Vingança” com 8 peças; em Março de 1780, o corsário espanhol “São Tiago” com 3 peças e 12 morteiros; e, em Março de 1798, o corsário britânico “Kinsfixer” com 18 peças.

Em relação às equipagens, estas seriam consideravelmente maiores do que as equipagens de navios mercantes. Primeiro, com vista à execução de um ataque eficiente e esmagador; segundo, para a dispensa de marinheiros no sentido da condução das presas de menor valor aos portos armadores ou amigos. Em 1750, as naus de guerra britânicas “Deal Castle” e “Pilgrim” contavam com 109 e 69 tripulantes respectivamente. Já em 12 de Junho de 1780, João Simpson, capitão do “Elisabeth”, tinha-se deparado com *“hum corsario francia que montava oito pessas de artilharia e muita gente cujo numero ignorava”*.<sup>109</sup>

Esta necessidade de grande número de tripulantes chocava com uma crónica falta de marinheiros, além de que estes eram primeiramente encaminhados para as armadas de cada país. Em Outubro de 1793, João Coutinho, capitão do navio mercante “Três Irmãs”, foi também vítima desta escassez de marinheiros. Ora, chegado a Londres, e *“por cauza da noticia que ahi corria de que os marinheiros portuguezes se estavam prendendo para as naus e marinha portugueza em qualquer parte deste reyno aonde herão achados, lhe fugirão todos os de que se compunha a dita sua tripulação”*.<sup>110</sup> Assim, os armadores e capitães corsários, nomeadamente ingleses e franceses,

<sup>107</sup> A.D.P., S.N., PO 4º – 1ª S., lv. 427, fls. 18-18 v.

<sup>108</sup> TOUSSAINT, 1978: 98-99.

<sup>109</sup> TOUSSAINT, 1978: 100.

<sup>110</sup> A.D.P., S.N., PO 4º – 1ª S., lv. 325, fl. 86 v.

<sup>111</sup> A.D.P., S.N., PO 4º – 1ª S., lv. 404, fl. 125 v.

viam-se na necessidade de contratarem marinheiros estrangeiros e das suas colónias. Os portugueses, no primeiro caso, eram assaz bem vistos. Movidos pelo espírito aventureiro e lucrativo, muitos foram reforçar as “armadas” corsárias dos ditos países. É assim que vemos Joana Teresa reclamar o contrato de venda que o marido Caetano Marques fez da parte que lhe tocava nas presas realizadas pelo corsário espanhol “Atrevido”, do qual era marinheiro.<sup>112</sup>

A análise das invocações e denominações dos navios será, por certo, um dos campos de estudo mais interessantes do mundo naval, especialmente quando se quer atingir o plano das mentalidades. Esperando novos desenvolvimentos sobre esta temática, deixamos, a terminar, as motivações que presidiram o baptismo de alguns dos navios corsários cuja memória ficou guardada pelo notário das Cangostas. Estas assumiram um carácter marcadamente religioso: “São Tiago”, “O Cristo da Vitória”, “Santíssima Trindade”; “Peregrino”; apelaram à guerra e à agressividade: “Desafio de Bristol”, “A Emboscada”, “O Atrevido”, “Vingança”, “Guerra” e “Desforra”; expressaram a vertente económica do corso: “Castelo de Negócios”; aludiram ainda a ideais políticos como “Fraternidade”; homenagearam personalidades como “Elisabeth” ou “A Marquesa de la Fayette”; e reconheceram atributos fundamentais da navegação como a “Velocidade”.

## EM JEITO DE CONCLUSÃO

Em jeito de conclusão, diremos que, para além de uma grande complexidade política e legal, visível nas relações internacionais que espelhava e nas questões jurídicas que suscitava, o acto de corso conduziu-nos igualmente a uma reflexão sobre o acontecimento ocorrido em pleno mar: aqui, por um lado, constatamos as técnicas de abordagem corsária, as quais não se limitaram ao uso da força, mas também visaram a adopção de procedimentos que levassem ao engano da presa; por outro lado, ambicionamos entrar no leque de sentimentos, aptidões e valores que o homem marítimo reconheceu face a uma experiência de ataque corsário. E aí, nesse momento de excepção, em que marcavam presença elementos como medo, incapacidade, coragem, experiência, astúcia, sorte..., decidiram-se estratégias e assumiram-se decisões, as quais, tomadas individualmente (pelo capitão) ou em pequeno grupo (pela equipagem), tiveram implícita uma conotação colectiva mais ampla, tiveram implícito o conjunto dos medos e experiências vividas pela comunidade em que tal indivíduo se inseria e que nele se projectava no viver do momento específico.

## FONTES E BIBLIOGRAFIA

### I. FONTES MANUSCRITAS

Arquivo Distrital do Porto: Fundo Notarial, Porto, PO 4.º, 1.ª série: Livros 209, 211 a 213, 216, 218, 223 a 227, 275 a 279 e 324 a 428.

## II. BIBLIOGRAFIA

- BARROS, Amândio Jorge Morais, 2000 – *O Porto contra os corsários. (A expedição de 1469)*. “Revista da Faculdade de Letras. História”, Porto, Faculdade de Letras, III Série, vol. I, p. 11-27.
- BARROS, Amândio Jorge Morais, 2004 – *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, 2 volumes. Dissertação de doutoramento. Porto: Faculdade de Letras.
- CASTRO, Zília Osório de (coord.), 1998 – *Portugal e os Caminhos do Mar - séculos XVIII e XIX*, s.l., Edições Inapa.
- CIPOLLA, Carlo M., 2002 – *Conquistadores, Piratas e Mercadores*, Lisboa, Editorial Teorema.
- COSTA, Fernando Dorez, 2004 – *Guerra no Tempo de Lippe e de Pombal*, in “Nova História Militar de Portugal”, vol. 2 (coord. António Manuel Hespanha, dir. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira), s.l., Círculo de Leitores.
- DU JOURDIN, Michel Mollat, 1995 – *A Europa e o Mar*, 1.ª ed., Lisboa, Editorial Presença.
- ESPINOSA, Fernanda, 1972 – *A Inquisição, os navios estrangeiros e os mercadores do Porto no século XVIII*. “Escritos Históricos”, Porto, Porto Editora, p. 309-318.
- JÚNIOR, A. Cruz, 2002 – *O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII (Ensaio)*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha.
- SILVA, Francisco Ribeiro da, 1979 – *Pirataria e Corso sobre o Porto (Aspectos Seiscentistas)*. “Revista de História”, vol. II, Porto, (Separata).
- TOUSSAINT, Auguste, 1978 – *Histoire des Corsaires*, P.U.F., Paris.