

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 vassalos, 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 efectuem 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.

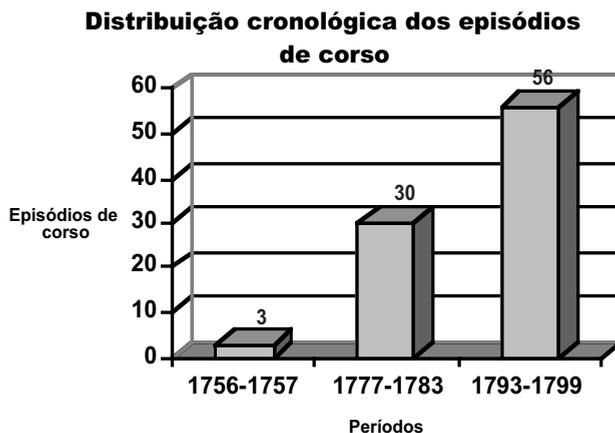
<sup>7</sup> A.D.P., S.N., PO 4.º – 1.ª S., lv. 420, fl. 75.

<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.