

Corsários argelinos na Lisboa do século XVIII: um perigo iminente

Algerian corsairs in Lisbon by the 18th century: an imminent danger

Edite Martins Alberto*

submissão/submission: 01/02/2015

aceitação/approval: 04/05/2015

RESUMO

Dois dias após o Grande Terramoto de Lisboa, o secretário de estado Sebastião José de Carvalho e Melo pede ao marquês estribeiro-mor que mande colocar militares de vigia ao longo do porto de Lisboa para evitar possíveis ataques de corsários argelinos. Quem eram estes corsários e o que pretendiam? Porque rondavam o estuário do Tejo? São perguntas a que pretendemos responder neste artigo e perceber porque, num tempo em que urgia resolver os problemas causados pela destruição provocada pelo sismo, os governantes se preocupavam com ataques corsários.

PALAVRAS-CHAVE

Lisboa / Defesa portuária / Corso e pirataria / Corsários argelinos / Cativos

*CHAM – Centro de História d’Aquém e d’Além Mar, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas/Universidade Nova de Lisboa e Universidade dos Açores, Portugal.

Edite Maria da Conceição Martins Alberto é mestre em História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e doutorada pelo Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho. É investigadora integrada do Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e Universidade dos Açores e investigadora associada do Instituto de História da Arte da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e do Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura Espaço e Memória da Universidade do Minho e Universidade do Porto. Exerce funções no Arquivo Municipal de Lisboa (Câmara Municipal de Lisboa) como técnica superior de História na área da disseminação da informação.

Correio eletrónico: edite.alberto@cm-lisboa.pt

<https://orcid.org/0000-0003-0856-1956>

ABSTRACT

Two days after Lisbon's Earthquake (1755), the secretary of state Sebastião José de Carvalho e Melo orders *marquês estribeiro-mor* to place military surveillance along Lisbon's harbour to prevent potential attacks by Algerian corsairs. Who were these privateers and what were they looking for? Why were they in Tagus river? These are questions that we will discuss in this paper. We will try also to understand why were our rulers so attentive to an eventual corsair activity while the city was struggling against the devastating effects of the earthquake.

KEYWORDS

Lisbon / Harbour defense / Privateers and piracy / Algerian corsairs / Captives



INTRODUÇÃO

Datado de 3 de novembro de 1755, o aviso assinado por Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro conde de Oeiras e marquês de Pombal, constitui um documento fundamental para a perceção do perigo que a cidade de Lisboa corria na iminência de possíveis ataques de piratas e corsários¹. Perante toda a catástrofe causada pelo Terramoto e de todo um conjunto de problemas a que era necessário ocorrer e legislar, a defesa de Lisboa tornou-se numa preocupação prioritária. Como cidade portuária o perigo era constante mas controlado por um sistema de defesa que permitia vigiar as entradas na barra do Tejo. Agora, dois dias após o Terramoto, a cidade encontrava-se vulnerável face à destruição e aos incêndios que a percorriam. Os principais edifícios da administração estavam destruídos tal como palácios, casas religiosas e hospitais². Os defuntos eram muitos, havia que providenciar

¹ "Providência VI. Aviso para o Marquez Estribeiro mór guarnecer as Torres, e as prayas de Belem, até o Bom-Successo, a fim de impedir alguma tentativa dos Argelinos, que havia noticia andarem na barra de Lisboa (3 de novembro de 1755)". In LISBOA, Amador Patrício de - *Memorias das principaes providencias, que se derão no terremoto que padeceo a corte de Lisboa no anno de 1755, ordenadas, e oferecidas à magestade fidelissima de El-Rei D. José I, nosso senhor*. Lisboa: [s.n.], 1758. p. 110-111. Documento transcrito no final deste artigo.

² Sobre os efeitos do Terramoto de 1755 no património edificado e a atuação política face à catástrofe veja-se MONTEIRO, Nuno Gonçalo - *D. José*. Lisboa: Círculo de Leitores [etc], 2006. p. 81-94.

mantimentos e alojar os sobreviventes. Neste contexto conturbado surgiu este aviso, do secretário de estado Sebastião José de Carvalho e Melo, para o marquês de Marialva, D. Diogo de Noronha, estribeiro-mor do reino, ordenando, em nome do rei D. José, que providenciasse à colocação de militares na zona portuária de Belém. Sabia-se da investida, junto à Torre de Belém, de uma lancha argelina que cortara as amarras de uma embarcação que estava fundeada e temia-se que a ofensiva constituísse um meio de recolha de informações sobre o estado da cidade e capacidade de defesa³. Pelo aviso, ordenava-se que o marquês estribeiro-mor convocasse todos os soldados, pelo modo que considerasse mais eficaz, “reservando a Infantaria para os trabalhos, que são necessarios na Cidade”⁴ e enviando um corpo de cavalaria “tal qual permittirem as circunstancias do tempo”⁵, para o cais de Belém e Bom-Sucesso.

Logo no próprio dia do megassismo, Sebastião José de Carvalho e Melo ordenara ao marquês estribeiro-mor, ao marquês de Abrantes e ao tenente-general de artilharia que apoiassem com tropas e materiais a cidade de Lisboa⁶. No dia seguinte, 2 de novembro, era emitido um aviso para o marquês do Alegrete, D. Fernando Teles e Silva, presidente do Senado da Câmara de Lisboa, sobre as primeiras medidas a tomar a fim de evitar problemas sanitários e fome na cidade, e informando-o que fora pedido ao marquês estribeiro-mor para disponibilizar as tropas que tivesse disponíveis para o coadjuvar na execução destas medidas⁷.

Pela leitura destes avisos podemos concluir sobre o papel das tropas na patrulha e na tentativa de minimizar os estragos ocorridos na cidade. No dia 3 de novembro, face à investida dos corsários argelinos junto à Torre de Belém, Sebastião José de Carvalho e Melo ordena o destacamento de efetivos para a zona portuária da cidade.

A fim de evitar maior instabilidade por parte da população em geral e dos soldados em particular, pedia-se ao marquês estribeiro-mor, neste aviso, que fizesse segredo desta ocorrência e justificasse a deslocação militar com a necessidade de vigiar a saída de mantimentos e outros bens da cidade de Lisboa⁸.

ANDA MOURO NA COSTA...

A presença de corsários e piratas foi uma constante na história marítima de Portugal. *Anda mouro na costa!*, expressão popular, ainda hoje utilizada na linguagem portuguesa, testemunha a inquietação sofrida pelas populações. A expressão relacionada com comportamentos agitados, tem a sua origem no sobressalto em que

³ LISBOA, Amador Patrício de, *op. cit.*, p. 110.

⁴ Idem, *ibidem*, p. 111.

⁵ Idem, *ibidem*, p. 111.

⁶ Arquivo Municipal de Lisboa (AML), *Livro 8º de consultas, decretos e avisos de D. José I*, f. 366-367.

⁷ AML, *Livro 8º de consultas, decretos e avisos de D. José I*, f. 368-369.

⁸ LISBOA, Amador Patrício de, *op. cit.*, p. 111.

viviam os navegantes e as povoações da beira-mar por causa do perigo constante dos ataques efetuados pelos corsários muçulmanos na costa de Portugal⁹. Através de sinais de fumo ou do toque dos sinos das igrejas, as populações eram avisadas, a fim de se precaverem contra os ataques.

Corsários e piratas, apesar de exercerem ações semelhantes, tinham estatutos diferentes, sendo difícil, por vezes, estabelecer a fronteira entre uns e outros. O pirata era o salteador que atuava geralmente no mar, por conta própria, sem invocar qualquer justificação jurídica nem estar dependente de qualquer entidade. Já o corsário tinha o seu estatuto legalizado por uma carta de corso ou de marca, exarada por um rei ou governador, autorizando a prática do corso a título de represália por danos não reparados¹⁰. Nesta qualidade, o corsário podia atuar em duas situações distintas: em tempo de guerra, contra os inimigos da nação que representava; em tempo de paz, contra todos os navios de determinados países, invocando o direito de represália, que permitia ao agredido ressarcir-se em qualquer embarcação da nacionalidade do agressor¹¹. Em qualquer dos casos, a embarcação corsária devia hastear bandeira do país que a havia comissionado. Temos, em síntese, o corso como “um instrumento jurídico que permitia aos estados dissimular uma política de hostilidade, e, diferindo-a para os particulares, com proveito também para os cofres públicos, usá-lo como meio de pressão no campo diplomático sem quebrar, por isso, as boas relações que os tratados de amizade e aliança preconizavam”¹².

A costa portuguesa não foi só atacada por corsários muçulmanos. Também corsários europeus, principalmente ingleses, franceses e holandeses, fustigaram as armadas e a orla marítima, ao longo da história, em consonância com as relações, umas vezes pacíficas outras de inequívoca rivalidade, que caracterizaram os contactos entre os reinos. Citamos a título de exemplo os ataques efetuados pelo corsário inglês Francis Drake ou a instabilidade provocada pelos navios de corso holandeses, visando a apreensão de mercadorias e navios de comércio, principalmente no Brasil, durante a dinastia filipina¹³.

⁹ VIDAGO, João - Anda mouro na costa. *Studia*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigações Científicas de Ultramar. N.º 45 (1981), p. 295-306.

¹⁰ Sobre a justificação legal e direito internacional veja-se ALBUQUERQUE, Ruy Manuel de - *As represálias: estudo de história do direito português (séculos XV e XVI)*. Lisboa: R. M. Albuquerque, 1972.

¹¹ Sobre a diferenciação entre os termos corsário e pirata, veja-se GUERREIRO, Luís Ramalhosa - O corso e pirataria nos descobrimentos. In ALBUQUERQUE, Luís de (dir.) - *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994. p. 296-301; LOURIDO DIAZ, Ramón - *Marruecos y el mundo exterior en la segunda mitad del siglo XVIII*. Madrid: Instituto Cooperación con el Mundo Árabe, 1989. p. 62; e PEDROSA, Fernando Gomes - *Os homens dos descobrimentos e da expansão marítima: pescadores, marinheiros e corsários*. Cascais: Câmara Municipal, 2000. p. 70.

¹² GUERREIRO, Luís Ramalhosa - O corso e pirataria nos descobrimentos, *op. cit.*, vol. 1, p. 297.

¹³ AML, *Livro 1º de Filipe III*, f. 56.

Os relatos de ataques à costa portuguesa são inúmeros. Com uma longa fronteira marítima, ilhas atlânticas e constantes armadas que atravessavam o mar fruto de um reino espalhado por quatro continentes, Portugal constituiu, desde muito cedo, local de eleição para investidas corsárias¹⁴.

Centrando-nos no acervo à guarda do Arquivo Municipal de Lisboa, a documentação emanada para a Câmara de Lisboa pelos sucessivos monarcas e regentes atesta a preocupação com esta realidade que criava instabilidade na cidade, nos seus habitantes e, sobretudo, em todos os que viviam das atividades marítimas.

Fazendo uma retrospectiva pelos vários reinados, podemos começar por referir os documentos enviados pela rainha D. Leonor, esposa de D. João II, enquanto regente, à Câmara de Lisboa relativos a João Bretão. Este corsário atacara navios de mercadorias nas ilhas Berlengas (um de pavilhão inglês e o outro francês), fundeara a sua embarcação ao largo de Cascais e aprisionara navios que se dirigiam para Lisboa. A rainha solicita a intervenção da Câmara da cidade nas medidas a tomar nesta situação¹⁵.

Ainda no mesmo reinado, D. João II ordena que a Câmara de Lisboa arme embarcações para capturar um navio corsário francês que se encontrava no porto de Lisboa se não cumprisse as ordens que o rei lhe enviara¹⁶.

No reinado de Filipe III, encontramos a Câmara a pedir ajuda ao monarca para que se atue, com toda a brevidade, na defesa do reino.

[...] porquanto os prezidios delle Estão sem soldados, nem monições, e as cidades e toda a costa e gente della sem armas para se poder deffender, dos acometimentos, e asaltos dos inimigos e cosairos *que* uão em tanto crescimento que ate os pescadores não ousão a sair desta barra a pescar; e Com as muitas presas de nauios *que* de dous annos a esta parte tem tomado andão em tanto numero que se pode com razão temer maiores danos dos que tem feitos no mar e na terra e uisto as nouas *que* há de outros *que* estão para sair dos Portos inimigos, e estar esta costa sem defesa nem armada algũa porque a *que* auia com muita parte da nobresa, e com tanta despeza do Reino como he notorio he ida a restauração da Bahia e se esperão neste uerão seis ou sette naos da Jndia, e outras frotas de diferentes partes *que* he a substancia do Reino e cabedal dos Vassallos delle, e *direitos* das rendas reaes e de todo o Comercio *que* em

¹⁴ Sobre o corso e pirataria em Portugal e no Mediterrâneo, ver FERREIRA, Ana Maria Pereira - *O essencial sobre o corso e a pirataria*. Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1985; GODINHO, Vitorino Magalhães - *As incidências da pirataria e da concorrência na economia marítima portuguesa no século XVI*. In *Ensaios II - Sobre a História de Portugal*. 2ª ed. Lisboa: Sá da Costa, 1978, p. 181-203; ALBUQUERQUE, Luís de - *Os corsários no tempo de D. Henrique*. In *Crónicas de História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1987. p. 33-38; FONSECA, Luís Adão da - *Navegación y corso en el Mediterraneo Occidental: los portugueses a mediados del siglo XV*. Pamplona: Universidad de Navarra, 1978; GUERREIRO, Luís Ramalhosa - *Pirataria, corso e beligerância estatal no sudoeste peninsular e ilhas adjacentes (1550-1600)*. In *JORNADAS DE HISTÓRIA IBEROAMERICANA*, 4, Portimão, 1998 - *As rotas oceânicas, séculos XV-XVII*. Lisboa: Edições Colibri [etc.], 1999. p. 119-147, e *O grande livro da pirataria e do corso*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1996; DOMINGUES, Francisco Contente; MATOS, Jorge Semedo de (org.) - *A guerra naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2003; CONGRESO INTERNACIONAL DE ESTUDIOS HISTÓRICOS, 2, Santa Pola, 2002 - *El Mediterráneo, un mar de piratas y corsarios*. Santa Pola: Ayuntamiento, 2002.

¹⁵ AML, *Livro 2º de D. João II*, f. 30-30v., 37-38v., 39-40v., 41-42v., 45-45v. e 46-46v.

¹⁶ AML, *Livro 2º de D. João II*, f. 87-87v.

caso que Deos não permitta, cahião nas mãos dos inimigos ou seião queimadas, ou periguem por não auer armada que a recolha e defenda seria hum dano incomportael e muito pera sentir por todas as uias¹⁷.

Para a época em estudo, o século XVIII, encontramos D. João V proibindo que nos portos da Baía e do Rio de Janeiro não se admitam navios ingleses ou de qualquer outra nação estrangeira “senão hindo incorporados com as frotas deste Reyno, & voltando com ellas na fórma dos tratados, ou obrigados de alguma tempestade, ou falta de mantimentos, nos quaes casos assistindo lhe com o necessario, os deviam mandar sahir sem lhes permittir commercio algum”¹⁸. Esta medida devia-se, não só, ao facto de prejudicarem o comércio português, retirando do Brasil ouro e tabaco, mas sobretudo por atacarem a frota portuguesa no Atlântico, pois eram navios de guerra¹⁹.

No mesmo reinado legislava-se no sentido de determinar a quem pertenciam os salvados, bens dados à costa, que os governadores do Algarve pretendiam que ficassem para si: “os Navios que dão à costa nas prayas daquelle Reyno, & todas as mais cousas que a ella vem, que erão de Infieis, ou de pessoas, ou naçoens com que este Reyno estivesse em guerra, ou de quaesquer Cossarios, se primeyro os ditos Governadores as occupassem pessoalmente”²⁰. Pelo alvará de 20 de dezembro de 1703, o monarca determinava que todos os bens passariam a pertencer à Fazenda Real:

ordeno, & mando, que daqui em diante todos os Navios, embarçaçoens, & cousas que se perderem, & derem à costa nas prayas deste Reino, ou do Algarve, & nas das Ilhas, Brasil, India, Angola, ou em outras quaesquer de meus Dominios, sendo de Infieis, ou de outras pessoas, ou naçoens, com que este Reyno esteja em guerra, ou de Cossarios, ficarão pertencendo à minha Real Fazenda, & que sejam occupadas pelos Officiaes della, & obrigados a fazer auto, & inventario com toda a clareza, & distinção, o qual será revisto, & examinado pelo Provedor da Comarca do destrito a que pertencer, & com elle me dará conta pelo Conselho da minha Fazenda, ou pelo do Ultramar [...] & os Governadores, nem outra qualquer pessoa, de qualquer qualidade, ou condição que seja, poderão pertender o domínio dos taes bens com fundamento de os haverem occupado. [f. 25v.] do primeyro, ou por outro qualquer pretexto, porque por este meu Alvará hey por derogada a disposição da Ordenação l. 2, t. 32. § I & qualquer outra ley, ou determinação que em contrario haja nesta materia, por quanto quero *que* só esta valha, & tenha força, ficando salva a disposição da dita Ordenação no principio²¹.

¹⁷ AML, *Livro de propostas e respostas e registo de consultas de Filipe III*, f. 78v.

¹⁸ AML, *Livro 6º de consultas e decretos de D. João V do Senado Oriental*, f. 23.

¹⁹ AML, *Livro 6º de consultas e decretos de D. João V do Senado Oriental*, f. 23. Como medidas de punição, determinava o monarca: “Hey por bem, & mando que as pessoas, que com elles commerciareem, ou consentirem que se commercee, ou sabendo o, o não impedirem, sendo Governador de qualquer das minhas Conquistas Ultramarinas, incorrerà nas penas de pagar em tresdobro para a minha fazenda os ordenados que receber, ou tiver recebido pela tal occupação de Governador, & que perca os bens da Coroa que tiver, & fique inhabil para requerer outros, ou para occupar quaesquer cargos, ou governos ao futuro, & sendo Official de guerra, justiça, ou fazenda, ou qualquer outra pessoa particular, Portugues, & Vassallo deste Reyno, incorrerà na pena de confiscação de todos seus bens, ametade para o denunciante, & a outra ametade para a fazenda Real. E para que daqui em diante se descubram com mais facilidade os que fizerem nas ditas Conquistas negocio com os estrangeyros”.

²⁰ AML, *Livro 6º de consultas e decretos de D. João V do Senado Oriental*, f. 25.

²¹ AML, *Livro 6º de consultas e decretos de D. João V do Senado Oriental*, f. 25-25v.

Este alvará revogava a disposição do Livro 2 das *Ordenações Filipinas*, título 32, número 1 que referia “ quando os Navios, que se perderem forem de Infieis, imigos da nossa Santa Fé, que não forem nossos subditos, ou forem de outras pessoas, com que tenhamos guerra, ou de Cossarios, que andarem a toda a roupa, as cousas assi perdidas serão daquelles, que as primeiro occuparem”²².

Pela documentação da Casa da Saúde de Belém também nos chegam referências a embarcações corsárias. A 25 de março de 1708, o guarda-mor da Saúde, Diogo Rangel de Macedo, escrevia ao presidente do Senado da Câmara de Lisboa, João de Saldanha e Albuquerque, avisando-o de que chegara ao porto da cidade um navio corsário holandês com quatro presos franceses a bordo. Pretendia saber o que deveria fazer com as mercadorias e cartas de saúde que traziam²³. Posteriormente, o guarda-mor da Saúde de Belém dirigia-se ao provedor-mor da Saúde sobre o navio corsário inglês, de nome, *Real Jorge* com possível contágio de peste. Este navio estivera no porto de Esmirna para carregar mercadorias, e na viagem “tinham morrido todos o oficiais e a maior parte da gente”²⁴.

A *Gazeta de Lisboa* também é fértil em notícias referentes a ataques de corsários. Em 1717, a 1 julho, noticia a entrada no porto de Lisboa de um navio francês que havia pelejado a seis léguas da barra do Porto com um navio muçulmano. Do confronto resultara a morte de dois homens e de um religioso carmelita português que vinha de Roma, cujo corpo traziam para os religiosos da sua Ordem, providenciarem a sepultura²⁵. No ano seguinte noticia-se que o capitão Boreel, comandante da nau *Nossa Senhora do Cabo*, que *andava correndo a costa*, se recolheu a Lisboa para desembarcar a tripulação que trazia doente, substituindo-a por outra, e se abastecer de alguns provimentos. Teria logo saído para dar caça a quatro naus berberes, que apareceram na vizinhança de Cascais, e tomaram alguns barcos de pescadores que depois lhe “escaparam milagrosamente”²⁶. Cerca de duas semanas depois a *Gazeta de Lisboa Occidental*, de 9 junho 1718, noticia que chegou ao porto de Lisboa uma galeota francesa de Baiona, chamada *Os Dois Amigos*, que tinha encontrado dois navios de corso argelinos, com um de Salé de 14 peças, “o qual o tentou abordar várias vezes, lhe quebrou o gurupés e lhe tirou muita artilharia, e mosquetaria, crivando-lhe as velas, e rompendo as enxárcias, mas quasi milagrosamente escapou da escravidão, servindo-lhe muito o mau tempo que fazia”²⁷. Dias depois, perante a notícia de que corsários berberes cruzavam as costas portuguesas, o rei manda sair do porto de Lisboa as naus de guerra *Madre de Deus* e *Assunção*, para lhes darem caça²⁸. As notícias sucedem-se durante os anos seguintes, comprovando a instabilidade e o perigo vivido pelos mareantes na faina marítima e nas viagens atlânticas.

²² ALMEIDA, Cândido Mendes de - *Ordenações e leis do reino de Portugal recopiladas por mandado d’El-Rey D.Philippe I*. Rio de Janeiro: Typographia do Instituto Philomathico, 1870. livro 2, p. 447.

²³ AML, *Livro 3º de consultas e decretos de D. João V do Senado Oriental*, f. 9-10.

²⁴ AML, *Livro de registo de expediente do provedor-mor da saúde sobre a peste*, f. 14v.

²⁵ *Gazeta de Lisboa*, 1 julho 1717.

²⁶ *Gazeta de Lisboa Occidental*, 26 maio 1718.

²⁷ *Gazeta de Lisboa Occidental*, 9 junho 1718.

²⁸ *Gazeta de Lisboa Occidental*, 23 junho 1718.

OS CORSÁRIOS DE ARGEL E O RESGATE DE CATIVOS

Pelos documentos, até agora referidos neste artigo sabemos da existência de corsários de várias nações. Pretendemos, no entanto, centrarmo-nos no estudo dos corsários provenientes das regências norte africanas, pois são estes que criariam o “pânico” na Lisboa do Terramoto²⁹. As cidades de Salé, em Marrocos e Argel, na Argélia, constituíram os principais centros corsários dos séculos XVII e XVIII.

Salé, o principal centro de pirataria em território marroquino, era uma cidade quase independente e com governo próprio. Prosperou, no século XVII, graças às atividades de apreensão de bens e indivíduos para resgate. No entanto, com as alterações políticas visando a centralização do poder, os sultões de Marrocos transformaram a pirataria em corso. Por razões puramente humanitárias ou porque esperavam tirar maiores vantagens materiais, a banditagem marítima dos saletinos foi sendo substituída por um corso organizado e legal³⁰.

A cidade portuária de Argel, com base nos lucros provenientes dos resgates pedidos pelos cativos e da venda das presas apreendidas, tornou-se a regência dominante no mundo Mediterrâneo. Laugier de Tasi na sua *Historia del reyno de Argel*, lista os lugares, do Mediterrâneo e no Atlântico, onde os corsários argelinos costumavam atuar: Cádiz, cabo de São Vicente, cabo Finisterra, ilhas da Madeira, Lagos, cabo da Roca, ilhas Canárias e ilhas dos Açores³¹. Locais que demonstram a grande incidência do corso nas costas e ilhas portuguesas e a dificuldade em consolidar tréguas com a regência argelina devido aos constantes ataques que perduram até ao século XIX³².

Argel tornou-se um autêntico “centro comercial de cativos”, onde coexistiam indivíduos das várias nações europeias. Estes cativos provinham das apreensões de embarcações ou das investidas nas povoações marítimas. Tanto bens como pessoas eram transportados para Argel, onde aguardavam a venda ou troca por outros prisioneiros. Apesar de poderem ser tratados como escravos, estes indivíduos tinham um estatuto diferente. O

²⁹ LISBOA, Amador Patrício de, *op. cit.*, p. 111.

³⁰ LOURIDO DIAZ, Ramón, *op. cit.*, p. 61. As atividades de corso por parte das cidades marroquinas só terminaram com a assinatura do tratado de paz entre Portugal e Marrocos a 11 de janeiro de 1774. Para leitura deste tratado veja-se a transcrição, em português e árabe, no número temático da revista dedicada à comemoração dos 230 anos das relações luso-marroquinas da publicação: *Camões: revista de letras e culturas lusófonas*. Lisboa: Instituto Camões. N.º 17-18 (nov. 2004), p. 212-224 e BRANDÃO, Fernando de Castro - Subsídios para a história diplomática portuguesa: o tratado luso-marroquino de 1774. *Studia*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigações Científicas de Ultramar. N.º 32 (junho 1971), p. 357-363.

³¹ TASI, Laugier de - *Historia del reyno de Argel: su gobierno, fuerzas de mar y tierra, suas rendas, policia, justicia, politica e comercio*. Madrid: Oficina de Pantaleon Aznar, 1740. p. 276-277. Sobre os ataques de corsários argelinos veja-se ALBERTO, Edite Martins - Corsários argelinos na costa atlântica: o resgate de cativos de 1618. In CONGRESSO INTERNACIONAL O ESPAÇO ATLÂNTICO DE ANTIGO REGIME PODERES E SOCIEDADES, Lisboa, 2005 - *Actas*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova, 2005. [Consult. 29.01.2015]. Disponível na Internet: http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/edite_alberto.pdf.

³² Os conflitos com Argel só começaram a ser resolvidos no século XIX com a assinatura do Tratado de Tréguia e Resgate em 1810 e do Tratado de Paz Luso-Argelino a 21 de junho de 1813. Sobre as negociações tendentes à assinatura destes tratados veja-se BRANDÃO, Fernando de Castro - *Portugal e as regências de Argel, Tunes e Tripoli: subsídios para a história diplomática portuguesa*. Porto: Secretaria de Estado da Emigração - Centro de Estudos, 1985.

termo *escravo* refere-se a um conceito social enquanto que *cativo*, a uma realidade de carácter ideológico. Com o tempo a utilização destas palavras generalizou-se e passaram a ser utilizadas como sinónimos, gerando confusão entre os dois significados. A diferença radica no carácter transcendental do problema do cativo. Um cativo será a pessoa que pode renegar pois o seu estado depende da filiação religiosa seguida, contrária àquele que o aprisionou. O cativo encontra-se na mão do inimigo, o escravo na mão de um proprietário³³.

No *Vocabulário Portuguez* composto pelo padre Rafael Bluteau, cativo tem o significado de *prisioneiro de guerra ou preso pelos piratas*³⁴, enquanto que no *Dicionário de Língua Portuguesa* composto pelo mesmo autor, cativo passa a designar apenas reduzido à escravidão, servidão por guerra³⁵. No *Grande Dicionário de Língua Portuguesa* de António Morais da Silva o termo *cativo* é sinónimo de *que não goza de liberdade, enclausurado, prisioneiro de guerra obrigado à servidão*³⁶. Nas obras de Giulio Cipollone³⁷, Andrés Diaz Borrás³⁸ ou Miguel Ángel de Bunes de Ibarra³⁹, só para citar alguns dos historiadores que têm desenvolvido estudos sobre os contactos entre cristãos e muçulmanos, a diferenciação entre os conceitos é clara. Nesta dualidade, comum ao mundo mediterrâneo, o escravo distingue-se facilmente do cativo. Este último estado tem intrínseco toda uma realidade religiosa, legitimada pelos princípios cristãos e islâmicos.

Se recuarmos ao tempo da reconquista cristã da Península Ibérica, séculos XII a XV, a apreensão de cativos foi um ato praticado de ambos os lados beligerantes. Tanto cristãos como muçulmanos utilizavam este processo simultaneamente com a tomada de bens materiais. Quanto mais importante fosse o cativo maior era o valor pedido pelo seu resgate. Para além desta vertente, que tinha por base os conflitos militares existia outra centrada na pirataria e no corso. Tanto cristãos como muçulmanos fretavam embarcações para este tipo de negócio, ou

³³ CIPOLLONE, Giulio - Missione parola polivalente: i Trinitari in Portogallo: missione come liberazione. In CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA SOBRE MISSIONAÇÃO PORTUGUESA E ENCONTRO DE CULTURAS, Lisboa, 1992 - *Actas*. Braga: Universidade Católica Portuguesa [etc.], 1993. vol. III, p. 444-453

³⁴ BLUTEAU, Rafael - *Diccionario da lingua portugueza...* Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789. vol. 1, p. 246.

³⁵ BLUTEAU, Rafael - *Vocabulario portuguez e latino...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1718. vol. 2, p. 202.

³⁶ SILVA, António Morais da - *Grande dicionário da língua portuguesa*. Lisboa: Editorial Confluência, 1949. vol. 1.

³⁷ CIPOLLONE, Giulio - *Cristianità - Islam: cattività e liberazione in nome di Dio: il tempo di Innocenzo III dopo il 1187*. Roma: Editrice Università Gregoriana, 1996.

³⁸ DÍAZ BORRÁS, Andrés - *El miedo al Mediterráneo: la caridad popular valenciana y la redención de cautivos bajo poder musulmán 1323-1539*. Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas [etc.], 2001. p. 5-29. O autor, na introdução desta obra, reflete sobre a história da escravatura e diferenciação dos conceitos *escravo* e *cativo*.

³⁹ Estudos introdutórios de BUNES DE IBARRA, Miguel Ángel de e ALONSO ACERO, Beatriz nas edições do *Tratado de la redención de cautivos de Jerónimo Gracián de la Madre de Dios*. [S.l.]: Ediciones Espuela de Plata, 2006; e do *Tratado para confirmar los pobres cautivos de Berbería en la católica y antigua fe y religión cristiana, y para los consolar, con la palabra de Dios, en las afliciones que padecen por el Evangelio de Jesucristo de Cipriano Valera*. [S.l.]: Ediciones Espuela de Plata, 2004.

seja, apreender bens e pessoas para futuro resgate⁴⁰. Na base do corso não estavam apenas os produtos ou bens dos navios apreendidos mas as pessoas, que, aprisionadas nos barcos ou em ataques a zonas costeiras, eram transportadas para Argel.

Para resolver o problema da libertação dos cativos cristãos, desde cedo são constituídas ordens religiosas com o objetivo de se dedicarem a este fim: a Ordem da Santíssima Trindade e a Ordem de Nossa Senhora das Mercês são duas que, nos estados ibéricos, desde o século XIII, se vão dedicar a esta obra de assistência⁴¹.

Em Portugal a organização dos resgates dependia em termos civis da Mesa de Consciência e Ordens e, no campo religioso, dos frades da Ordem da Santíssima Trindade, congregação presente em Portugal desde o século XIII e instituída com o fim específico de libertar cristãos cativos. Os trinitários, chegados a Lisboa em 1207, são convidados pelo rei D. Sancho I a fixarem-se em Santarém. Passados alguns anos, em consequência do apoio dado ao monarca português na conquista de Alcácer do Sal, são convidados a estabelecerem-se em Lisboa⁴². Será a partir do convento da Santíssima Trindade de Lisboa que se organizaram os Resgates Gerais de cativos. Os Resgates Gerais, ou seja, a libertação de todos os portugueses cativos em determinado lugar pelos padres redentores da Ordem da Santíssima Trindade, fruto de negociações entre a Coroa de Portugal e os governantes de Marrocos ou Argel, constituíam o modo oficial, tanto político como religioso, de exercer esta atividade. O rei através dos religiosos providenciava a libertação dos seus súbditos, como definiam documentos régios e pontifícios. No entanto, outros interesses, fruto dos valores monetários envolvidos e dos privilégios inerentes à redenção dos cativos, faziam pôr em causa estas decisões. A realidade mostra que a abertura à realização de resgates particulares muitas vezes fugiu à inerência destes religiosos, sobrepondo-se interesses vários, aceites e autorizados pela Coroa.

Para se efetuar um resgate de cativos era necessário que estivessem estabelecidas condições necessárias por parte dos dois reinos envolvidos. De Portugal, a logística inerente a um projeto que envolvia várias entidades bem como o movimento de elevadas somas monetárias. Do lado de Marrocos ou Argel, o interesse em efetuar o resgate dos seus prisioneiros e assegurar condições propícias à entrada, em segurança, dos religiosos e oficiais régios que efetuariam as negociações com vista à libertação dos cativos⁴³.

⁴⁰ Apesar de, neste artigo, nos centrarmos no estudo dos corsários que atacaram os interesses portugueses, não podemos deixar de referir que Portugal também tinha os seus navios de corso. Veja-se, por exemplo: THOMAZ, Luís Filipe F. R. - Do Cabo Espichel a Macau: vicissitudes do corso português. In SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA INDO-PORTUGUESA, 6, Macau, 1991 - *As relações entre a Índia portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1993. p. 537-568.

⁴¹ Sobre a presença em Portugal da Ordem da Santíssima Trindade, veja-se ALBERTO, Edite Martins - *Um negócio piedoso: o resgate de cativos portugueses na época moderna*. Braga: [s.n.], 2011. Tese de doutoramento em História Moderna apresentada no Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho. [Consult. 28.01.2015]. Disponível na Internet: <http://hdl.handle.net/1822/13440>. Relativamente à Ordem de Nossa Senhora das Mercês, veja-se ALBERTO, Edite Martins - Mercedários. In *Dicionário de história religiosa de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2000. vol. III, p. 194-195.

⁴² ALBERTO, Edite Martins - *Um negócio piedoso...*, *op. cit.*, p. 52-59.

⁴³ Idem, *ibidem*, p. 176-220.

Para angariar as somas necessárias para os resgates, os sucessivos monarcas pediram a intervenção da Câmara de Lisboa. Citamos a título de exemplos, os pedidos efetuados por D. Pedro II, em 1689 e 1695.

Por se ter noticia *que* em Argel e Mequines tem crescido consideravelmente o numero de Catiuos, e as esmolas particulares serem de presente menores que nos tempos passados [...] e porque para obra tam pia e tanto do seruiço de Deos como he a da Redempção dos Catiuos, costumarão sempre as Camaras e Mizericordias concorrer com as suas esmolas, e espero de vós o fareis nesta occazião, com o feruor e esforço com que vos applicaes a exercitar as obras de Mizericordia⁴⁴.

E porque [f. 212v.] o numero de Captiuos he muy cressido, e no cofre das Esmolas, e efeitos applicados *pera* esta obra não ha aquella quantia *que* se necessita, nem ainda *pera* o resgate de hum moderado numero de Captiuos, me pareço ordenar se uos desse esta noticia como o mando tambem fazer ás mais Camaras, Meziricordias, e Prellados do Reino *pera que* concorrais com as esmolas desse senado, e as percureis com aquelle zello *que* de uós fio, e pede hũa obra tão pia, e tanto do Servico de Deos, e deste Reino, hauendo de se empregar este *dinheiro* na liberdade dos naturaes delle⁴⁵.

Salientamos, ainda, o pedido feito por D. João V, em 1707, para resgate dos cativos que estavam em Mequinez, atual cidade de Meknès, em Marrocos, justificando haver pouco dinheiro no Cofre dos Cativos e realçando que o contributo de Lisboa deveria ser de molde a servir de exemplo às outras câmaras: "Me pareceo participar uos esta noticia *pera que* Concorraes com hũa esmolla que corrisponda a tam grande necessidade e obra tam meritoria Como estou Certo que fareis dando exemplo as maes Camaras do Reino a quem tambem mando escrever"⁴⁶.

Nos reinados de D. João V e D. José efetuaram-se sete Resgates Gerais de cativos: cinco em Argel e dois em Mequinez. Nestes resgates foram libertados um total de 1364 cristãos portugueses que estavam cativos nestas cidades. Entre estes resgatados encontramos alguns naturais de Lisboa e de povoações localizadas no estuário do Tejo. No resgate de 1720 vieram de Argel 365 cativos resgatados, trinta e cinco dos quais naturais de Lisboa e dois do Barreiro. Entre eles contavam-se marinheiros, mestres calafates, mestres tanoeiros, um capitão e um piloto da barra. Destacando estes dois últimos, sabemos que o capitão se chamava Amaro Antunes, foi resgatado com 41 anos de idade e tinha estado catorze anos cativo; o piloto, de nome Francisco Ferreira, de 30 anos, estivera quatro anos cativo⁴⁷. O resgate seguinte ocorreu ano de 1726. Entre os 214 resgatados de Argel, encontravam-se seis naturais de Lisboa. O rei disponibilizara os muçulmanos que tinha cativos a trabalhar nas galés e vinte e

⁴⁴ AML, Livro 10^o de consultas e decretos de D. Pedro II, f. 359. D. Pedro, ainda enquanto príncipe regente, já solicitara a colaboração das câmaras do reino com dinheiro para o resgate de cativos. Veja-se: AML, Livro 1^o de consultas e decretos de D. Pedro II, f. 462.

⁴⁵ AML, Livro 7^o de registo de consultas e decretos de D. Pedro II, f. 212-212v.

⁴⁶ AML, Livro 1^o de consultas e decretos de D. João V do Senado Oriental, f. 191.

⁴⁷ *Relaçam do resgate que por ordem del-rey noso senhor Dom Joam V rey de Portugal se fez na cidade de Argel...* Lisboa Occidental: Officina de Miguel Manescal, 1720.

três portugueses foram libertados por troca com estes⁴⁸. Esta situação volta a suceder, três anos depois, aquando do resgate de Mequinez. Aqui fora o próprio sultão que exigira a libertação de todos os cativos do seu reino que tinham sido apreendidos por portugueses e que se encontram em Portugal. Foi realizado um levantamento por todo o país, para reunir em Lisboa todos os muçulmanos perseverantes na fé islâmica. Os que, entretanto, tinham renegado e se convertido ao cristianismo, já não seriam trocados. Existiam quarenta e cinco muçulmanos que viajaram juntamente com os padres trinitários para a praça portuguesa de Mazagão, onde foram trocados pelos cristãos cativos. Neste resgate foram libertados 113 portugueses. Entre eles contam-se cinco naturais de Lisboa⁴⁹. Apesar de, em 1726, não ter ficado nenhum cativo português em Argel, em 1731, já existiam em tal número que foi realizado novo Resgate Geral. Foram libertados 193 cativos entre eles quinze naturais de Lisboa, três da Arrentela e um do Seixal. Entre os libertados salienta-se Manuel de Sousa, com 45 anos e que estava cativo há 20 em Tunis. Como os trinitários portugueses não organizavam resgates nesta cidade, era muito difícil contactar os portugueses que para aí eram enviados. Neste resgate foi possível resgatá-lo, juntamente com outros dois, através de negociações efetuadas a partir de Argel⁵⁰.

Em 1735 processa-se outro resgate em Mequinez, o último antes das negociações visando a assinatura da paz com Marrocos, no qual foram libertos 73 cativos. Entre eles destacam-se cinco padres jesuítas, que tinham sido aprisionados por corsários de Salé enquanto viajavam para o Brasil. Entre estes religiosos, dois eram naturais de Lisboa: o padre António Salgado e o padre João de Araújo⁵¹. Três anos mais tarde, em 1739, organiza-se novo resgate para Argel. Altura que são libertados 178 cativos, entre eles doze naturais de Lisboa e três pescadores da Arrentela e Caparica⁵².

No ano anterior ao Terramoto, repetira-se novo resgate em Argel. Foram libertados 228 cativos, entre eles 56 pescadores, 45 marinheiros e 20 passageiros que viajavam nas embarcações apreendidas. Destacamos um pescador da Caparica, seis barqueiros da Arrentela e sete naturais de Lisboa: os pescadores António Martins, de 45 anos de idade e quatro de cativo; José Gonçalves, de 53 anos e dez meses de cativo, José dos Prazeres, de 42 anos e três anos e meio de cativo, Nicolau Rodrigues, de 24 anos cativo dois anos e meio, o marinheiro

⁴⁸ *Relação do resgate que por ordem del rey nosso senhor D. João V rey de Portugal se fez na cidade de Argel...* Lisboa Occidental: Oficina de Musica, 1726.

⁴⁹ *Relação das pessoas resgatadas do cativo de Mequines que por ordem d'el rey nosso senhor Dom João V rey de Portugal...* Lisboa Occidental: Oficina de Musica, 1729.

⁵⁰ *Relação dos cativos que por ordem delrey nosso senhor D. João V resgataram na cidade de Argel...* Lisboa Occidental: Oficina da Musica, 1731.

⁵¹ *Relação dos cativos que por ordem delrey nosso senhor D. João V resgatarão na cidade de Mequinez...* Lisboa Occidental: Oficina de Antonio Isidoro da Fonseca, 1735.

⁵² *Relação dos cativos que por ordem de elrey n. senhor D. João V resgataram na cidade de Argel...* Lisboa Occidental: Oficina de Antonio Isidoro da Fonseca, 1739; e *Gazeta de Lisboa*, de 29 de outubro de 1739.

Manuel da Silva, de 35 anos e cinco de cativo, Pedro João Alvares “de um barco do alto” de 42 anos e quatro de cativo, e José Gomes que faleceu no hospital de Argel depois de resgatado⁵³.

Este rol de resgatados naturais de Lisboa e das povoações ribeirinhas do Tejo permitem-nos concluir sobre o perigo em que viviam estes marítimos na eminência de serem surpreendidos pelos corsários argelinos. O tempo que ficavam em cativo variava de acordo com a periodicidade dos resgates mas também com a vontade dos *proprietários* negociarem a libertação com os padres redentores.

Todos estes cativos, após o desembarque em Lisboa, eram recolhidos na igreja de São Paulo, donde saíam em procissão pela cidade até ao convento da Trindade, passando pelo palácio real da Ribeira e pela igreja da Misericórdia⁵⁴.

TENTATIVAS DE RESOLUÇÃO: MEDIDAS DE DEFESA DA BARRA DE LISBOA

A par das armadas de patrulha da costa, os monarcas tomaram medidas de proteção costeira (fortes, torres de vigia), principalmente a partir da dinastia filipina. Em 1587 Filipe I informa a Câmara de Lisboa que pretende tomar medidas de combate ao corso, afirmando que “terey lembrança de mandar dar ordem *com* que ao diante se preuinão outros insultos semelhantes de Cossaios”⁵⁵. Em 1595, o mesmo monarca manda diversas armadas, militares a pé e a cavalo para defesa do reino português contra os ataques dos corsários, face a notícias de uma armada que se preparava em Inglaterra⁵⁶. Filipe II, no ano de 1618, ordena o apresto de uma armada de dezassete navios capitaneado por D. Jerónimo de Almeida para defesa da costa⁵⁷.

Apesar das constantes medidas preconizadas pelos reis portugueses ao longo dos seus reinados, só no final do século XVIII surgem grandes reformas na marinha portuguesa. Foi, nas palavras de Camilo Sena, “o período de ressurgimento talvez mais notável da nossa Marinha de Guerra, devido à ação inteligente e vigorosa de Martinho de Melo que, nomeado em 1770 secretário de estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, ocupou esse lugar durante 25 anos consecutivos”⁵⁸. Durante a direção de Martinho de Melo, incrementaram-se as

⁵³ *Relação dos cativos que por ordem do fidelissimo rey Dom Joseph I nosso senhor resgataram na cidade de Argel...* Lisboa: Officina de Francisco da Silva, [1754].

⁵⁴ SÃO JOSÉ, Frei Jerónimo de - *Historia da esclarecida Ordem da SS. Trindade, redempção de cativos, da provincia de Portugal*. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1794. tomo II, p. 341, 456 e 461.

⁵⁵ AML, *Livro 1º de Filipe I*, f. 109.

⁵⁶ AML, *Livro 1º de Filipe I*, f. 177-177v.

⁵⁷ AML, *Livro 1º de Filipe II*, f. 186.

⁵⁸ SENA, Camilo - *Marinha de guerra portuguesa: apontamentos para a sua história. Revista militar*. Lisboa: Tipografia da Empresa Diário de Notícias. (1927), p. 1.

esquadras portuguesas no Canal da Mancha e no Mediterrâneo e foram lançados ao mar um total de dezoito novos navios. Um esforço que, na viragem do século, se contabilizava em treze naus, dezasseis fragatas, três corvetas, dezassete brigues e oito charruas. No entanto estas medidas não evitaram o aprisionamento da fragata *Cisne*, tomada em 1802 de surpresa pelos corsários argelinos⁵⁹.

Não querendo fazer um levantamento exaustivo mas apenas passar a noção da realidade que acompanhou todos os reinados, gostaríamos ainda de referir o regimento de 1805 a adotar pela polícia do porto de Belém relativamente aos corsários das potências beligerantes “enquanto não se formalizar um sistema mais amplo que englobe diretrizes para a atuação da polícia marítima”⁶⁰. Segundo este regimento deveria estar fundeada entre a torre de Belém e a torre de S. Julião “em situação, para se fazer á vela com todo o tempo” uma corveta, uma fragata ou um bergantim da Armada Real⁶¹. Entre a nau, a corveta, a torre de Belém e as vigias da Barra deveria haver “correspondencia de Signaes, de maneira a apparecendo qualquer Navio de suspeita” pudessem facilmente ser contactados⁶². No artigo 12^o encontra-se discriminado

Para maior intelligencia dos antecedentes Artigos, e do que por eles se acha determinado, he necessario que se entenda, que no termo = Corsario = são comprehendidos Amadores particulares, que navegação sem Carga, e com o fim de aprezar Navios inimigos; tambem Prezas dos mesmos Armadores, e até Prezas feitas por Náos, Fragatas, ou outras quaesquer Embarcações de Guerra, pertencentes aos Estados Belligerantes⁶³.

Este regimento, vinha no seguimento das medidas tomadas em decreto de 3 de julho de 1803, pelo príncipe regente D. João, futuro D. João IV, pelo qual se regulamentava sobre a entrada de navios corsários nos portos portugueses:

Sou servido Declarar, que os Corsarios das Potencias Belligerantes não sejam admittidos nos Pórtos dos Meus Estados e Dominios, nem as prezas que por eles, ou por Naus, Fragatas, ou quaesquer outras Embarcações de Guerra se fizerem, sem outra excep [f. 220v.] ção que a dos casos, em que o Direito das gentes faz indispensavel a hospitalidade; com a condição porém que nos mesmos Pórtos se lhes não consentirá venderem ou descarregarem as ditas Prezas, se a eles as trouxerem nos referidos casos, nem demorar-se mais tempo que o necessario para evitarem o perigo, ou conseguirem os innocentes socorros, que lhes forem necessarios⁶⁴.

⁵⁹ SENA, Camilo, *op. cit.*, p. 6.

⁶⁰ AML, Provimento da saúde, *Pasta n.º 3 de papéis remetidos das Secretarias de Estado*, f. 215-222v.

⁶¹ AML, Provimento da saúde, *Pasta n.º 3 de papéis remetidos das Secretarias de Estado*, f. 215.

⁶² AML, Provimento da saúde, *Pasta n.º 3 de papéis remetidos das Secretarias de Estado*, f. 215.

⁶³ AML, Provimento da saúde, *Pasta n.º 3 de papéis remetidos das Secretarias de Estado*, f. 217.

⁶⁴ AML, Provimento da saúde, *Pasta n.º 3 de papéis remetidos das Secretarias de Estado*, f. 220-220v.

NOTAS DE CONCLUSÃO

Portugal foi especialmente afetado pela atividade corsária, tanto ao longo da sua costa, como nas ilhas atlânticas e tráfico transoceânico. Por isso, desde cedo, se procedeu à construção de fortes de vigia e à criação de armadas específicas para a vigilância da costa portuguesa e para a proteção das embarcações da Carreira da Índia e do Brasil, comboiando-as no seu trajeto de regresso a Portugal.

O aviso emitido no dia 3 de novembro de 1755, que serve de ponto de partida para este estudo, ilustra esta realidade agravada por uma situação de fragilidade na defesa externa da cidade provocada pelo Terramoto e potencializada pela presença da família real no lugar de Belém⁶⁵. Para além do cais de Belém, seriam colocadas “sentinellas por todas as outras prayas, ainda que sejam das ordenanças, auxiliares, e guarnições das Torres, às quaes Vossa Excellencia verá, que deve passar as mais apertadas ordens para terem boas vigias, e não deixarem entrar de noite embarcação alguma”⁶⁶.

Sebastião José de Carvalho e Melo termina o aviso com a recomendação: “Em fim Vossa Excellencia guardará esta em segredo, tomando para as referidas prevenções, e para as mais que achar convenientes, o pretexto de vigiar a sahida dos mantimentos, e outros semelhantes; porque não succeda augmentar esta noticia a consternação para desertarem as gentes, agitadas tambem pelo terror panico dos Mouros”⁶⁷.

Para além das listagens de cativos que poderíamos apresentar comprovativas da instabilidade que se vivia decorrente da ameaça corsária, este documento dá testemunho da permanência e intensidade desse clima, ao ponto do receio do ataque de corsários argelinos ter motivado uma das medidas mais urgentes do futuro marquês de Pombal, logo após o Terramoto.

⁶⁵ LISBOA, Amador Patrício de, *op. cit.*, f. 111.

⁶⁶ *Idem, ibidem*, f. 111.

⁶⁷ *Idem, ibidem*, f. 111.

APÊNDICE DOCUMENTAL

PROVIDENCIA VI : Evitar, que pelo mar se dêsse sahida aos roubos, e para este effeito rondar o Rio.

Aviso para o Marquez Estribeiro mór mandar guarnecer as Torres, e as prayas de Belem, até o Bom-Successo, a fim de impedir alguma tentativa dos Argelinos que havia noticia andarem na barra de Lisboa.

Ill.mo e Ex.mo Senhor.

Agora chega à noticia de S. Magestade, que esta noite proxima passada pretendeo a equipagem de huma lancha de Argelinos cortar a amarra de uma embarcação, que se achava ancorada detraz da Torre de Belem, e que deu parte daquella tentativa para se prevenirem outras, que o chaveco, ou chavecos, donde foy expedida a referida lancha, possão intentar. Não podendo estes Corsarios adivinhar a consternação presente para fazerem huma expedição animados por ella, he de crer, que a referida lancha seja pertencente a algum chaveco, que achando-se na Costa, e observando a ruina, que vio em Cascaes, e talvez em outros Lugares, mandou a sobredita lancha observar o que passava no interior do Tejo. Seja porém a força dos Argelinos mais, ou menos, sempre necessita de promptissima cautela este successo, achando-se Suas Magestades, e Altezas neste sitio, e tendo nelle a consternação das gentes causado todo o desamparo, que he notorio a V. Excellencia: a quem o mesmo Senhor manda participar, sem perda de tempo, tudo o referido, para que V. Excellencia convocando os soldados ausentes por bandos, toques de caixa, e trombetas, e pelos modos que considerar mais efficazes; e reservando a Infantaria para os trabalhos, que são necessarios na Cidade, mande hum corpo de Cavallaria, tal qual permittirem as circunstancias do tempo, para guarnecer o Caes de Belem, e a praya, que a elle se segue para o Bom-Successo: pondo-se sentinellas por todas as outras prayas, ainda que sejam das Ordenanças, Auxiliares, e Guarnições das Torres, às quaes V. Excellencia verá, que deve passar as mais apertadas ordens para terem boas vigias, e não deixarem entrar de noite embarcação alguma. Em fim V. Excellencia guardará esta em segredo, tomando para as referidas prevenções, e para as mais que achar convenientes, o pretexto de vigiar a sahida dos mantimentos, e outros semelhantes; porque não succeda augmentar esta noticia a consternação para desertarem as gentes, agitadas tambem pelo terror panico dos Mouros. Deos guarde a V. Excellencia. Paço de Belem, a 3 de Novembro de 1755. = Sebastião Joseph de Carvalho e Mello⁶⁸.

⁶⁸ PROVIDENCIA VI : Evitar, que pelo mar se dêsse sahida aos roubos, e para este effeito rondar o Rio. In LISBOA, Amador Patrício de - *Memorias das principaes providencias, que se derão no terremoto que padeceo a corte de Lisboa no anno de 1755, ordenadas, e oferecidas à magestade fidelissima de El-Rei o D. José I, nosso senhor*. Lisboa: [s.n.], 1758. p. 110-111.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Fontes manuscritas

Arquivo Municipal de Lisboa

Livro 2º de D. João II.

Livro 1º de Filipe I.

Livro 1º de Filipe II.

Livro 1º de Filipe III.

Livro de propostas e respostas e registo de consultas de Filipe III.

Livro 1º de consultas e decretos de D. Pedro II.

Livro 7º de registo de consultas e decretos de D. Pedro II.

Livro 10º de consultas e decretos de D. Pedro II.

Livro 1º de consultas e decretos de D. João V do Senado Oriental.

Livro 3º de consultas e decretos de D. João V do Senado Oriental.

Livro 6º de consultas e decretos de D. João V do Senado Oriental.

Livro 8º de consultas, decretos e avisos de D. José I.

Provimento da Saúde, *Livro de registo de expediente do provedor-mor da saúde sobre a peste.*

Provimento da Saúde, *Pasta n.º 3 de papéis remetidos das Secretarias de Estado.*

Fontes impressas

ALMEIDA, Cândido Mendes de - *Ordenações e leis do reino de Portugal recopiladas por mandado d'El-Rey D. Philippe I.* Rio de Janeiro: Typographia do Instituto Philomathico, 1870.

BLUTEAU, Rafael - *Diccionario da lingua portugueza...* Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789.

BLUTEAU, Rafael - *Vocabulario portuguez e latino...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1718.

Gazeta de Lisboa Occidental. Lisboa. (26 maio 1718, 9 jun. 1718 e 23 jun. 1718).

Gazeta de Lisboa. Lisboa. (1 jul. 1717 e 29 out. 1739).

LISBOA, Amador Patrício de - *Memorias das principaes providencias, que se derão no terremoto que padeceo a corte de Lisboa no anno de 1755, ordenadas, e oferecidas à magestade fidelissima de El-Rei D. José I, nosso senhor*. Lisboa: [s.n.], 1758.

OLIVEIRA, Eduardo Freire de - *Elementos para a história do município de Lisboa*. Lisboa: Tipographia Universal, 1885-1893.

Relaçam do resgate que por ordem del-rey noso senhor Dom Joam V rey de Portugal se fez na cidade de Argel... Lisboa Occidental: Officina de Miguel Manescal, 1720.

Relação das pessoas resgatadas do cativo de Mequines que por ordem d'el rey nosso senhor Dom João V rey de Portugal... Lisboa Occidental: Officina de Musica, 1729.

Relação do resgate que por ordem del rey nosso senhor D. João V rey de Portugal se fez na cidade de Argel... Lisboa Occidental: Officina de Musica, 1726.

Relação dos cativos que por ordem de elrey n. senhor D. João V resgataram na cidade de Argel... Lisboa Occidental: Officina de Antonio Isidoro da Fonseca, 1739.

Relação dos cativos que por ordem delrey nosso senhor D. João V resgataram na cidade de Argel... Lisboa Occidental: Officina da Musica, 1731.

Relação dos cativos que por ordem delrey nosso senhor D. João V resgatarão na cidade de Mequinez... Lisboa Occidental: Officina de Antonio Isidoro da Fonseca, 1735.

Relação dos cativos que por ordem do fidelissimo rey Dom Joseph I nosso senhor resgataram na cidade de Argel... Lisboa: Officina de Francisco da Silva, [1754].

SÃO JOSÉ, Frei Jerónimo de - *Historia da esclarecida Ordem da SS. Trindade, redempção de cativos, da provincia de Portugal*. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789-1794.

TASI, Laugier de - *Historia del reyno de Argel: su gobierno, fuerzas de mar y tierra, suas rendas, policia, justicia, politica e comercio*. Madrid: Officina de Pantaleon Aznar, 1740.

Obras de referência

ALBUQUERQUE, Luís de - *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994.

SILVA, António Morais da - *Grande dicionário da língua portuguesa*. Lisboa: Editorial Confluência, 1949-1959.

Estudos

- ALBERTO, Edite Martins - Corsários argelinos na costa atlântica: o resgate de cativos de 1618. In CONGRESSO INTERNACIONAL O ESPAÇO ATLÂNTICO DE ANTIGO REGIME PODERES E SOCIEDADES, Lisboa, 2005 - *Actas*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova, 2005. [Consult. 29.01.2015]. Disponível na Internet: http://cvc.instituto-camoes.pt/ear/coloquio/comunicacoes/edite_alberto.pdf.
- ALBERTO, Edite Martins - Mercedários. In *Dicionário de história religiosa de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2000. vol. III, p. 194-195.
- ALBERTO, Edite Martins - *Um negócio piedoso: o resgate de cativos portugueses na época moderna*. Braga: [s.n.], 2011. Tese de doutoramento em História Moderna apresentada no Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho. [Consult. 28.01.2015]. Disponível na Internet: <http://hdl.handle.net/1822/13440>.
- ALBUQUERQUE, Luís de - Os corsários no tempo de D. Henrique. In *Crónicas de História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1987. p. 33-38.
- ALBUQUERQUE, Ruy Manuel de - *As represálias: estudo de história do direito português (séculos XV e XVI)*. Lisboa: R. M. Albuquerque, 1972.
- BRANDÃO, Fernando de Castro - *Portugal e as regências de Argel, Tunes e Tripoli: subsídios para a história diplomática portuguesa*. Porto: Secretaria de Estado da Emigração - Centro de Estudos, 1985.
- BRANDÃO, Fernando de Castro - Subsídios para a história diplomática portuguesa: o tratado luso-marroquino de 1774. *Studia*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos. N.º 32 (junho 1971), p. 357-363.
- BUNES DE IBARRA, Miguel Ángel; ALONSO ACERO, Beatriz - *Tratado de la redención de cautivos de Jerónimo Gracián de la Madre de Dios*. [S.l.]: Ediciones Espuela de Plata, 2006.
- BUNES DE IBARRA, Miguel Ángel; ALONSO ACERO, Beatriz - *Tratado para confirmar los pobres cautivos de Berbería en la católica y antigua fe y religión cristiana, y para los consolar, con la palabra de Dios, en las afliciones que padecen por el Evangelio de Jesucristo de Cipriano Valera*. [S.l.]: Ediciones Espuela de Plata, 2004.
- Camões: revista de letras e culturas lusófonas*. Lisboa: Instituto Camões. N.º 17-18 (nov. 2004).
- CIPOLLONE, Giulio - *Cristianità - Islam: cattività e liberazione in nome di Dio: il tempo di Innocenzo III dopo il 1187*. Roma: Editrice Università Gregoriana, 1996.
- CIPOLLONE, Giulio - Missione parola polivalente: i Trinitari in Portogallo: missione come liberazione. In CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA SOBRE MISSIONAÇÃO PORTUGUESA E ENCONTRO DE CULTURAS, Lisboa, 1992 - *Actas*. Braga: Universidade Católica Portuguesa [etc.], 1993. vol. III, p. 441-453.

CONGRESO INTERNACIONAL DE ESTUDIOS HISTÓRICOS, 2, Santa Pola, 2002 - *El Mediterráneo, un mar de piratas y corsarios*. Santa Pola: Ayuntamiento, 2002.

DIAZ BORRÁS, Andrés - *El miedo al Mediterráneo: la caridad popular valenciana y la redención de cautivos bajo poder musulmán 1323-1539*. Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas [etc.], 2001.

DOMINGUES, Francisco Contente; MATOS, Jorge Semedo de (org.) - *A guerra naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2003.

FERREIRA, Ana Maria Pereira - *O essencial sobre o corso e a pirataria*. Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1985.

ONSECA, Luís Adão da - *Navegación y corso en el Mediterraneo Occidental: los portugueses a mediados del siglo XV*. Pamplona: Universidad de Navarra, 1978.

GODINHO, Vitorino Magalhães - As incidências da pirataria e da concorrência na economia marítima portuguesa no século XVI. In *Ensaio II - Sobre a História de Portugal*. 2.ª ed. Lisboa: Sá da Costa, 1978. p. 181-203.

GUERREIRO, Luís Ramalhosa - O corso e pirataria nos descobrimentos. In ALBUQUERQUE, Luís de (dir.) - *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994. p. 296-301.

GUERREIRO, Luís Ramalhosa - *O grande livro da pirataria e do corso*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1996.

GUERREIRO, Luís Ramalhosa - Pirataria, corso e beligerância estatal no sudoeste peninsular e ilhas adjacentes (1550-1600). In JORNADAS DE HISTÓRIA IBEROAMERICANA, 4, Portimão, 1998 - *As rotas oceânicas, séculos XV-XVII*. Lisboa: Edições Colibri [etc.], 1999. p. 119-147.

LOURIDO DIAZ, Ramón - *Marruecos y el mundo exterior en la segunda mitad del siglo XVIII*. Madrid: Instituto Cooperación con el Mundo Árabe, 1989.

MINEIRO, António Correia - A propósito das medidas de remediação e da opção política de reedificar a cidade de Lisboa sobre os seus escombros, após o sismo de 1 de novembro de 1755: reflexos. In *1755 O grande terramoto de Lisboa*. Lisboa: Fundação Luso-Americana [etc.], 2005. vol. 1, p. 189-217.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo - *D. José*. Lisboa: Círculo de Leitores [etc.], 2006.

PEDROSA, Fernando Gomes - *Os homens dos descobrimentos e da expansão marítima: pescadores, marinheiros e corsários*. Cascais: Câmara Municipal, 2000.

SENA, Camilo - Marinha de guerra portuguesa: apontamentos para a sua história. *Revista militar*. Lisboa: Tipografia da Empresa Diário de Notícias. (1927).

THOMAZ, Luís Filipe F. R. - Do Cabo Espichel a Macau: vicissitudes do curso português. In SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA INDO-PORTUGUESA, 6, Macau, 1991 - *As relações entre a Índia portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1993. p. 537-568.

VIDAGO, João - Anda mouro na costa. *Studia*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigações Científicas de Ultramar. N.º 45 (1981), p. 295-306.

