

UNIVERSIDADE DE LISBOA  
FACULDADE DE LETRAS



**OS CATIVOS PORTUGUESES NOS BANHOS MAGREBINOS  
(1769-1830)**

**O ISLÃO, O CORSO E A GEOESTRATÉGIA NO OCIDENTE DO MEDITERRÂNEO**

**ANTÓNIO JORGE FERREIRA AFONSO**

Orientadores: Prof. Doutor José Alberto Rodrigues da Silva Tavim  
Prof. Doutor José da Silva Horta

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor no ramo de História, na especialidade de História dos  
Descobrimentos e da Expansão



UNIVERSIDADE DE LISBOA  
FACULDADE DE LETRAS



**OS CATIVOS PORTUGUESES NOS BANHOS MAGREBINOS**

**(1769-1830)**

**O ISLÃO, O CORSO E A GEOESTRATÉGIA NO OCIDENTE DO MEDITERRÂNEO**

**ANTÓNIO JORGE FERREIRA AFONSO**

Orientadores: Prof. Doutor José Alberto Rodrigues da Silva Tavim  
Prof. Doutor José da Silva Horta

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor no ramo de História, na especialidade de História dos  
Descobrimentos e da Expansão

Júri:

Presidente: Doutor António Adriano de Ascensão Pires Ventura, Professor Catedrático e Director da Área de História  
da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Vogais:

- Doutora Eva-Maria von Kemnitz, Investigadora Sénior, Centro de Estudos de Comunicação e Cultura da  
Universidade Católica Portuguesa;
- Doutora Maria Augusta de Abreu Lima Cruz, Professora Associada com Agregação Aposentada, Instituto de  
Ciências Sociais da Universidade do Minho e Investigadora Integrada do Centro de História d'Aquém e  
d'Além Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa;
- Doutora Edite Maria da Conceição Martins Alberto, Investigadora Integrada do Centro de História d'Aquém  
e d'Além Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa;
- Doutor António Manuel Dias Farinha, Professor Catedrático Jubilado, Faculdade de Letras da Universidade  
de Lisboa;
- Doutor Francisco José Rogado Contente Domingues, Professor Catedrático, Faculdade de Letras da  
Universidade de Lisboa;
- Doutor José Alberto Rodrigues da Silva Tavim, Investigador, Centro de História da Faculdade de Letras da  
Universidade de Lisboa, Orientador.

# ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	V
RESUMO E PALAVRAS-CHAVE	VII
ABSTRACT AND KEY-WORDS	VIII
LISTA DE ABREVIATURAS	IX
<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>1</b>
<b>1. O CORSO EUROPEU NO MEDITERRÂNEO</b>	<b>27</b>
1.1. UMA POTÊNCIA DA MARGEM NORTE DO OCIDENTE MEDITERRÂNIC: A FRANÇA	28
1.2. O CORSO E O CONTRA-CORSO DA ORDEM DE MALTA	43
<b>2. O CORSO MAGREBINO</b>	<b>61</b>
2.1. O CORSO MARROQUINO	61
2.2. O CORSO ARGELINO	82
2.2.1. <i>A DECADÊNCIA E O ATAQUE ÀS PEQUENAS POTÊNCIAS</i>	82
2.2.2. <i>O ÚLTIMO FÔLEGO E A ACÇÃO DE HAMIDOU IBN ALI</i>	118
2.2.3. <i>A DERROTA FINAL: O CONFRONTO COM O ATLÂNTICO</i>	144
<b>3 O COMBATE PORTUGUÊS AO CORSO MAGREBINO</b>	<b>185</b>
3.1. A ACÇÃO DOS NAVIOS QUE PATRULHAVAM O ESTREITO	185
3.2. OS CASOS DO BERGANTIM LEBRE PEQUENO E DA FRAGATA CISNE. DA EXPERIÊNCIA DE COMBATE À ACÇÃO DIPLOMÁTICA	221
<b>4. OS CATIVOS PORTUGUESES NOS BANHOS MAGREBINOS</b>	<b>251</b>
4.1. OS RESGATES DE 1754 E 1778. A ANÁLISE DE ALGUNS ASPECTOS DAS LISTAS DAS REDENÇÕES	251
4.1.1. <i>A GEOGRAFIA DAS CAPTURAS</i>	251
4.1.2. <i>A ORIGEM GEOGRÁFICA E SOCIAL DOS CATIVOS</i>	269
4.1.3. <i>O REGRESSO AO REINO</i>	294
4.2. O GRANDE RESGATE DO SÉC. XIX	307
4.2.1. <i>A GEOGRAFIA DAS CAPTURAS</i>	307
4.2.2. <i>AS CONTAS DO RESGATE E OS INTERESSES ECONÓMICOS E POLÍTICOS QUE ESTAS REVELAM</i>	317
4.2.3. <i>AS COMUNIDADES JUDAICAS MAGREBINAS E DE GIBRALTAR E O RESGATE DOS CATIVOS PORTUGUESES</i>	347
4.2.4. <i>CATIVOS ORIGINÁRIOS DOS NAVIOS DE GUERRA E CATIVOS PERTENCENTES A NAVIOS MERCANTES E DE PESCA</i>	388
<b>5. O VIVIDO E O CONTADO: UMA FUNDAMENTAÇÃO IDEOLÓGICA PARA OS RESGATES</b>	<b>413</b>
5.1. OS CATIVOS DO ISLÃO NA MARGEM NORTE DO MEDITERRÂNEO: CATIVOS MUÇULMANOS EM PORTUGAL	413
5.2. A VIDA QUOTIDIANA DOS CATIVOS PORTUGUESES NA ARGEL PRÉ-COLONIAL	436
5.2.1. <i>ARGEL DO SOFRIMENTO. DO QUOTIDIANO NO BANHO À PERMANÊNCIA NAS RESIDÊNCIAS CONSULARES</i>	436
5.2.2. <i>ARGEL DO PRAZER. HOMOEROTISMO E HETEROSSEXUALIDADE</i>	459

5.3. O CONFLITO IDEOLÓGICO NO SEIO DOS PORTUGUESES CATIVOS EM ARGEL	480
5.4. A REINTEGRAÇÃO DOS CATIVOS NACIONAIS: AS ELITES E OS OUTROS	508
<b>CONCLUSÃO</b>	<b>525</b>
<b>CRONOLOGIA</b>	<b>535</b>
<b>FONTES E BIBLIOGRAFIA</b>	<b>537</b>
<b>APÊNDICE DOCUMENTAL</b>	<b>563</b>

## QUADROS

QUADRO I – CORSÁRIOS SOB O PAVILHÃO DE MALTA NO SÉCULO XVII	48
QUADRO II – ORIGEM DOS CORSÁRIOS EXERCENDO O CORSO SOB O PAVILHÃO DE MALTA NO SÉCULO XVII	48
QUADRO III – PASSAPORTES CONCEDIDOS ENTRE 31 DE JULHO DE 1772 E 3 DE SETEMBRO DE 1777	66
QUADRO IV – RELAÇÃO DOS PASSAPORTES EMITIDOS AOS CORSÁRIOS MARROQUINOS	67
QUADRO V – LISTA DAS PATENTES CONCEDIDAS AOS CORSÁRIOS DO IMPERADOR DE MARROCOS	69
QUADRO VI – PREÇO DO TRIGO (SÂ). FINAIS DO SÉCULO XVIII	91
QUADRO VII – TRIGO COMERCIALIZADO FORA DE ARGEL PELO CORSO DA REGÊNCIA	92
QUADRO VIII – ENTRADA E SAÍDA DE NAVIOS PORTUGUESES NO PORTO DE CÁDIS NO ANO 1789	93
QUADRO IX – ENTRADA E SAÍDA DE NAVIOS PORTUGUESES NO PORTO DE CÁDIS NO ANO 1790	94
QUADRO X – ENTRADA E SAÍDA DE NAVIOS PORTUGUESES NO PORTO DE CÁDIS NO ANO 1791	94
QUADRO XI – ENTRADA E SAÍDA DE NAVIOS PORTUGUESES NO PORTO DE CÁDIS NO ANO 1792	94
QUADRO XII – EVOLUÇÃO DOS NAVIOS ARGELINOS ACTIVOS	101
QUADRO XIII – NAVIOS PROVENIENTES DO BRASIL NO PORTO DE LISBOA (1791-1815)	128
QUADRO XIV – TONELADAS DESCARREGADAS NO PORTO DE LISBOA (1791-1815)	129
QUADRO XV – NAVIOS PROVENIENTES DO BRASIL NO PORTO DE LISBOA (1816-1830)	146
QUADRO XVI – TONELADAS DESCARREGADAS NO PORTO DE LISBOA (1816-1830)	146
QUADRO XVII – PRESAS EFECTUADAS PELO CORSO DE ARGEL ENTRE 1766 E 1778	259
QUADRO XVIII – MARINHEIROS ORIGINÁRIOS DO SUL DO REINO E RESGATADOS NO ANO DE 1778	276
QUADRO XIX – RELIGIOSOS RESGATADOS NO RESGATE GERAL DE 1778	284
QUADRO XX – MARINHEIROS REMIDOS NO RESGATE DE 1778	285
QUADRO XXI – CATIVOS PARTICULARES RESGATADOS EM ARGEL NO SÉCULO XVIII	288
QUADRO XXII – ANOS / NAVIOS PORTUGUESES CAPTURADOS	308
QUADRO XXIII – EMBARCAÇÕES APRESADAS NO ANO DE 1805	314
QUADRO XXIV – EMBARCAÇÕES APRESADAS NO ANO DE 1808	314
QUADRO XXV – EMBARCAÇÕES APRESADAS NO ANO DE 1809	315
QUADRO XXVI – EMBARCAÇÕES APRESADAS NO ANO DE 1810	315
QUADRO XXVII – CONTAS DO QUE SE GASTOU COM A 1ª CONDUCTA	322
QUADRO XXVIII – CONTA DO ESTADO ACTUAL DO RESGATE DOS CAPTIVOS PORTUGUEZES EM ARGEL	327
QUADRO XXIX – PREÇO DA LIBERDADE DOS 183 CATIVOS PORTUGUESES RESGATADOS NO ANO DE 1811	329
QUADRO XXX – HOMENS DE NEGÓCIO ESTRANGEIROS QUE CONTRIBUÍRAM PARA A 1ª E 2ª CONDUCTAS	336
QUADRO XXXI – NEGOCIANTES DAS ILHAS BRITÂNICAS QUE CONTRIBUÍRAM PARA A 1ª E 2ª CONDUCTAS	337
QUADRO XXXII – DONATIVOS E EMPRÉSTIMOS DOS DEPUTADOS DA COMISSÃO PARA A 1ª CONDUCTA	337

QUADRO XXXIII – SEGUNDO EMPRÉSTIMO REQUERIDO PELO CONDE DE REDONDO	337
QUADRO XXXIV – EMPRÉSTIMO DOS DEPUTADOS DA COMISSÃO PARA O SUPRIMENTO DA 2ª CONDUCTA	338
QUADRO XXXV – DINHEIRO RECEBIDO PARA O RESGATE DOS CAPTIVOS, E MAIS DESPEZAS	342
QUADRO XXXVI – EMPRÉSTIMOS CONTRAÍDOS POR JAMES SCARNICHIA JUNTO DA COMUNIDADE JUDAICA	377
QUADRO XXXVII – CATIVOS DOS NAVIOS DE GUERRA TRANSPORTADOS PARA O REINO	389
QUADRO XXXVIII – AUMENTO DE SOLDOS / DECRETO DE 14 DE NOVEMBRO DE 1802	389
QUADRO XXXIX – CATIVOS DE NAVIOS MERCANTES TRANSPORTADOS PARA O REINO	399
QUADRO XL – CATIVOS DOS NAVIOS DE PESCA TRANSPORTADOS PARA O REINO	405
QUADRO XLI – ORIGEM GEOGRÁFICA DOS CATIVOS DE NAVIOS DE PESCA EM ARGEL NO ANO 1810	405
QUADRO XLII – NAVIOS PORTUGUESES ENTRADOS NO PORTO DE CÁDIS ENTRE OS ANOS DE 1789 E 1799	406
QUADRO XLIII – NAVIOS PORTUGUESES ENTRADOS NO PORTO DE CÁDIS ENTRE OS ANOS DE 1800 E 1815	406
QUADRO XLIV – NAVIOS PORTUGUESES EM CÁDIS ENTRE 1789 E 1815 SAÍDOS “PARA O MAR A PESCAR”	407
QUADRO XLV – TIPO DE EMBARCAÇÕES EM CÁDIS ENTRE 1789 E 1815 SAÍDAS “PARA O MAR A PESCAR”	408
QUADRO XLVI – PESSOAS MORTAS DE PESTE EM ARGEL ENTRE 1 DE FEVEREIRO E 14 DE JUNHO DE 1787	441
QUADRO XLVII – PAJENS DA FRAGATA <i>CISNE</i> EMBARCADOS NO RESGATE DO SÉCULO XIX	466



# Agradecimentos

Este trabalho foi resultado de um percurso, que embora iniciado tardiamente, nos levou a percorrer as veredas da História. É fácil lembrar como tudo começou. Num já longínquo dia dos idos de Setenta do século passado, subíamos do Cata-que-Farás para a Porta de Santa Catarina, quando um pequeno livrinho, exposto na montra de uma livraria, nos chamou a atenção. Intitulava-se a obra, *Raízes da Expansão Portuguesa* e era seu autor António Borges Coelho. Depois da compra, a leitura ávida. Tempos mais tarde foi ingresso na Faculdade de Letras de Lisboa, a licenciatura em História e o Mestrado na área dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa.

A dois dos mestres que nesses anos, já distantes, nos marcaram, expressamos a nossa gratidão. Primeiro ao Professor Doutor António Borges Coelho, que com a sua escrita e exemplo nos “empurrou” para a aventura da História. Depois ao Professor Doutor António Dias Farinha que durante a licenciatura nos mostrou o Islão, sobretudo a sua vertente magrebina, nos deu a honra de orientar a nossa Dissertação de Mestrado, indicou bibliografia e permitiu a evolução do nosso conhecimento sobre essas matérias com a assistência às aulas de História do Islão e Língua Árabe.

Recordo todos que contribuíram para que aqui tivéssemos chegado. Mesmo aqueles, sobretudo esses, que ficaram pelo caminho num tempo em que Paris não rimava com o meu País. Recordo-os com frequência, no trabalho da escrita, solitário e doloroso, ou no prazer da investigação, quando o documento que surge nos inunda do prazer da descoberta.

Este trabalho resulta de um somatório de vontades. Recordo duas delas que sempre nos apoiaram incondicionalmente com as suas, bem fundadas, críticas e observações: a Professora Virgínia Valadares e as longas tardes discorrendo sobre a escrita da História e o exercício da vida que ela obrigatoriamente tem de encerrar; a Professora Georgina Silva dos Santos que prodigalizou ideias, apoio, livros, mesmo quando eles vinham do outro lado do Atlântico, e foi importante com o seu avisado conselho para a investigação de um dos pontos deste estudo.



Dos vários núcleos documentais que frequentámos, existe um a quem, como já fiz quando da elaboração da Dissertação de Mestrado, louvo a importância e centralidade: o Arquivo Histórico Ultramarino. Mas, sobretudo, exalto e agradeço a competência e disponibilidade dos seus funcionários. A investigação num fundo documental, ainda não tratado do ponto de vista arquivístico, como é o caso daquele que encerra a documentação do Norte de África, geralmente revela-se um problema para o investigador, só superado pela sua total aplicação. Todavia, esta última nunca será bastante, se quem estiver na ponte da nau que procura não tiver o auxílio de bons marinheiros. Estes foram os funcionários do Arquivo, sempre solícitos a ajudar, a procurar, a indicar caminhos que só o seu saber e experiência conhecem. Para eles que cuidam do mais importante fundo documental português para o estudo destes temas, o nosso profundo agradecimento.

O nosso muito profundo reconhecimento aos orientadores deste trabalho: Professor José Alberto Tavim e Professor José da Silva Horta. Ao Professor José Alberto Tavim a nossa vénia pelo conselho avisado, pelas indicações bibliográficas e a disponibilidade para a leitura de tudo o que lhe remetemos, no meio dos seus múltiplos afazeres. Ao Professor José da Silva Horta a gratidão pelo incentivo e permanente apoio, pelas sugestões e correcções que fez durante o longo período de elaboração desta tese.

# Resumo

Entre os anos de 1754 e 1830 as mais importantes realidades políticas magrebina foram a Regência de Argel e o Império Alauíta. E nesse período permaneceram na Regência mais de oito centenas de cativos. Portugal foi especialmente atingido pela actividade do corso argelino, sendo necessária a perda de dois importantes navios da sua marinha de guerra – o bergantim *Lebre pequeno* e a fragata *Cisne* – para que debaixo da protecção da Inglaterra a diplomacia portuguesa conseguisse a obtenção de um Tratado e Trégua e Resgate com Argel no ano de 1810 e a libertação de 615 portugueses ali cativos.

Esta dissertação pretende estudar, integrando-a na conjuntura internacional de final do século XVIII e primeiras duas décadas do XIX, a permanência dos cativos portugueses em Argel. Abordou-se assim a prática do corso e estratégia corsária – conceitos substancialmente diferentes – por parte da França e da Ordem de Malta e estudou-se o corso do reino marroquino e da Regência de Argel.

Finalmente tratou-se a importância das comunidades judaicas magrebina e de Gibraltar no esforço financeiro do reino português para a libertação dos seus cativos; a existência de cativos muçulmanos em Portugal; o quotidiano dos portugueses em Argel durante o cativo; os conflitos que com frequência eclodiram no seu seio, a coberto de falsos motivos ideológicos, e a sua reintegração na sociedade portuguesa do início do século XIX.

Palavras-chave: Cativos; Corso; Islão; Magrebe; Resgates.

# Abstract

During the second half of the eighteenth century and the first decades of nineteenth, more than a thousand of Portuguese captives remained in the Algerian “bagno” as a result of permanent struggles between European powers and the political realities that were the Regencies of Tripoli, Tunes, Algiers and the Moroccan Empire.

More than eight hundred of Portuguese captives stayed, between 1754 and 1812, in the Regency of Algiers. Portugal was often attacked by Algerian corsairs and the loss of two important war ships – the brigantine *Lebre pequeno* and the frigate *Cisne* – was needed as well as the arrival to the Algerian “bagno” about more than three hundred captives to the Regency. Governors in Lisbon began to think in the urgency of a Treaty Peace and Truce with the Turkish rulers in Algiers. For this purpose was important to the Portuguese kingdom English mediation and the Treaty that release 615 captives signed in July 1810.

This dissertation aims to study, considering the international situation at the end of eighteenth century and first decades of nineteenth, the permanence of Portuguese captives in Algiers. The practice of “corso” and corsair strategy by France and the Order of Malta has been studied as well as the activity of the corsairs of Moroccan Empire and Regency of Algiers.

At last we researched the role played by the Jewish communities of Maghrib and Gibraltar in the Portuguese financial effort for the release of their captives; the existence of Muslim captives in Portugal; the daily lives of Portuguese in the Algerian regency during the captivity; the conflicts that frequently erupted under cover of false ideological reasons and captives reintegration into Portuguese society of the early nineteenth century.

Key-words: Captives; Islam; Maghrib; Ransoms; Privateering.

# Lista de Abreviaturas

ADF – Arquivo Distrital de Faro

AHM – Arquivo Histórico da Marinha

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

BCM – Biblioteca Central da Marinha



*Para o meu pai.*

*Para a Joana e Raquel que  
inundam de vida o meu quotidiano.*



# Introdução

O trabalho que apresentamos pretende estudar a estadia dos cativos portugueses nos banhos magrebinos entre os anos de 1769 e 1812, a prática do corso que lhe esteve a montante, o Islão norte-africano como dinâmica civilizacional durante o mesmo período e as implicações geradas pela actividade corsária nas opções geoestratégicas das realidades políticas da bacia ocidental do Mediterrâneo até ao desembarque das tropas expedicionárias francesas em Sidi Ferrouche no ano de 1830.

A questão central que se colocou foi a de saber até que ponto a estratégia do corso argelino em frequentar, com carácter de permanência, as águas do Atlântico, sabiamente orquestrada pelos seus dirigentes e mais proeminentes *raïis*, influenciada a montante pela tomada de cativos das mais debilitadas potências europeias, não o foi também pela perspectiva dos resultados que as rotas coloniais das duas monarquias ibéricas lhe poderia proporcionar. A esta, outra se juntou que foi a de perceber, para além dos múltiplos factores endógenos e exógenos, quem desferiu o golpe final na renascente dinâmica do corso de Argel: se o poder político, diplomático e naval da potência dominante nas primeiras décadas do século XIX, a Inglaterra; se o pragmatismo da nova nação americana, os Estados Unidos, aliado ao sábio uso de um recém-criado poder naval que se revelou fundamental para a sua consolidação interna e afirmação externa.

A ideia para este projecto surgiu quando da conclusão da nossa Dissertação de Mestrado *Portugal e o Magrebe nos finais do Antigo Regime*. O percurso que então iniciámos pelas quarenta caixas do Fundo do Norte de África do Arquivo Histórico Ultramarino em Lisboa e a sua extraordinária riqueza, relacionada com os contactos do reino português com as regências magrebinas e o Império Xarifino, confrontou-nos com um importante acervo documental proveniente dos portugueses então cativos nos banhos de Argel. Acervo que registou significativo aumento, em quantidade e qualidade, entre os anos de 1799, perda do bergantim da Armada *Lebre pequeno*, e 1812, ano do regresso a Portugal dos últimos 185 cativos ainda retidos na regência argelina.



O Islão, na sua vertente magrebina, atravessa também a análise efectuada sobre o curso no Mediterrâneo. Privilegiámos o estudo, no que concerne ao curso magrebino, da actividade corsária da regência de Argel e do Império Xarifino. Cotejámos-lo com outras duas realidades que normalmente, com maior ou menor violência e por múltiplas razões, se lhe opuseram: o reino francês e a Ordem de Malta. Aquilatámos das alterações geoestratégicas que esta dinâmica suscitou na bacia ocidental do Mediterrâneo.

Até hoje esta matéria foi pouco, ou quase nada, abordada pela historiografia portuguesa. Devemos todavia mencionar as excepções que são a Tese de Doutoramento de Edite Maria da Conceição Martins Alberto *Um Negócio Piedoso: o Resgate de Cativos em Portugal na Época Moderna* e a Dissertação de Mestrado de Luís Filipe Xavier Cabrita *Os Cativos em Argel da Marinha Real Portuguesa (1799-1812)*. O estudo de Edite Alberto contempla os resgates levados a cabo pelos padres redentores da Santíssima Trindade, entre os anos de 1655 e 1778, no Império Xarifino e na regência de Argel, mas também o efectuado pela Coroa no ano de 1810 neste último poder magrebino. O trabalho de Luís Filipe Xavier Cabrita incide sobre os cativos da Marinha de Guerra Portuguesa no banho argelino, bem como em todas as incidências que rodearam o seu resgate.

Dedicámos também a nossa atenção aos dois últimos resgates do século XVIII, já estudados por Edite Alberto, privilegiando no entanto outras perspectivas de análise. Consagrou igualmente esta autora particular interesse ao último resgate de cativos portugueses na regência argelina acordado no *Tratado de Trégua e Resgate ajustado entre os plenipotenciarios de Portugal e Hage Aly, Bacha de Argel, e assinado em Argel, a 6 de Julho de 1810*, bem como às condições em que ele teve lugar. No entanto o diminuto espaço que lhe foi concedido incentivou-nos a abordá-lo mais detalhadamente, embora credores de indicações que Edite Alberto nos facultou para esta última redenção.

Além-fronteiras, a historiografia não dedicou também muita importância aos últimos anos do curso argelino, quanto a nós os mais interessantes, porque os menos estudados e por ter sido entre 1799 e 1810 que o curso de Argel lançou todas as suas forças sobre a navegação portuguesa de guerra, mercante e de pesca. Os cativos portugueses, nesse período, chegaram em grande número à grande urbe da Regência, e ali permaneceram vários anos, alguns até 1812.

Não nos levantou grandes problemas ou dúvidas a escolha do acervo documental que iria constituir a base sobre a qual incidiria a nossa investigação. Conhecíamos-lo bem, por anteriores sondagens, para sabermos o que uma aturada investigação nos podia vir a proporcionar. Privilegiou-se assim a documentação existente nas Caixas do Fundo do Norte de África do Arquivo Histórico Ultramarino, fundamental para o estudo deste tema e de outros ligados às relações do reino português com o Magrebe num período balizado por datas marcantes: 1769, abandono da praça portuguesa de Mazagão; 1774, ano da assinatura do “Tratado de paz entre El-rei o Senhor D. José I e Saed Mohammad ben Abdallah, Imperador de Marrocos...”; 1813, conclusão do Tratado de Paz entre Portugal e a Regência de Argel; Junho de 1830, fim do poder oligarca turco no espaço político e geográfico, até então conhecido como a Regência de Argel.

Estendeu-se a pesquisa a outra documentação de capital importância. Nesta incluiu-se o núcleo documental proveniente do Ministério dos Negócios Estrangeiros que se encontra no Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Recaiu a nossa particular atenção na “Correspondência dos Consulados portugueses” com relevância para a das representações do Reino em Argel, Cádiz, Estados Berberescos (Túnis e Trípoli), Estados Unidos e Marrocos. Demos especial cuidado àquela relacionada com os Estados Unidos, pelo relevo que pensamos ter tido a novel nação americana em todo o processo que levou à derrota do curso argelino na segunda década de Oitocentos e ainda não suficientemente valorizado pela historiografia portuguesa e internacional. Da “Correspondência para as Legações e Consulados portugueses” analisámos a constante de vários livros de despachos relativos a Argel, Trípoli, Tânger e Washington, tendo em conta a centralidade destas representações diplomáticas em todo o processo que conduziu à erradicação do curso argelino no final de Setecentos e primeiras décadas do século XIX.

Cabe aqui fazer referência muito especial ao consulado português em Cádiz, cujos responsáveis nos legaram um extenso conjunto documental que consideramos de consulta obrigatória para quem se quiser a abalçar a estudar estes temas. Do conjunto da sua documentação – registre-se a grande produção e competência profissional de um dos seus cónsules, Henrique Ribeiro Neves – fazem parte cinco livros nos quais mão diligente registou as entradas e saídas de navios portugueses entre os anos de 1789 e 1844 que analisámos detalhadamente. O interesse da informação que consta destes volumes deriva do facto de neles estarem lançadas todas as embarcações do Reino que aportaram a Cádiz, mencionando

portos de origem, destino, carga transportada e outras ocorrências extraordinárias que tiveram lugar durante as suas derrotas.

Nas fontes manuscritas cabem também aquelas que foram consultadas no Arquivo Histórico da Marinha – Correspondência do Tenente-General Bernardo Ramires Esquível – e na Biblioteca Central da Marinha – Manuscritos dos séculos XVII-XX – que nos facultaram informação de relevo para o estudo do combate português ao corso magrebino. Cabe-nos ainda mencionar a documentação existente no Arquivo Distrital de Faro. Aqui consultámos, para aquilatar da assistência prestada quando do regresso ao Reino dos cativos portugueses, a documentação relacionada com os vários Compromissos Marítimos das vilas e cidades da costa algarvia, fazendo todavia incidir a nossa particular atenção sobre o Compromisso Marítimo de Lagos. Deste examinámos o Regimento do Compromisso e os seus livros de Receita e Despesa.

Antes de abordar o tema dos cativos portugueses nos banhos magrebinos, tentámos seguir o quadro teórico elaborado por um reputado especialista nestas questões: Michel Fontenay. Este investigador esclarece a diferença entre dois conceitos essenciais a quem pretende encetar estudos sobre estas matérias: o de escravo e cativo. O escravo, em cuja posse se entra por herança, doação, compra ou captura, conta pelo seu valor de uso – quer ele seja utilitário, sexual, ou decorativo – e é conservado enquanto desempenhar estas funções. O cativo é um escravo provisório, aguardando resgate. Entra-se na sua posse, capturando-o, não para o conservar, mas para proceder à sua transacção com rapidez e ao melhor preço possível, não em função do seu valor de uso, mas do seu valor de troca<sup>1</sup>. Este último é atribuído pela capacidade que o cativo tem em se resgatar e tem em conta a evolução do mercado do homem no espaço geográfico da negociação.

É uma diferença também traduzida pelas fontes argelinas, mais no campo lexicográfico do que no do conceito operativo, e da qual Lemnour Merouche nos dá conta. Numa primeira nota este começa por nos informar que a palavra em árabe clássico empregue para escravo é *'abd*, (fem. *ama*). Nos arquivos da Regência a palavra *'abd*, todavia, designa sempre um escravo negro. A um escravo cristão europeu aplica-se a designação *naçrâni*

---

<sup>1</sup> Michel Fontenay, «Esclaves et/ou captifs», in *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, Études réunies par Wolfgang Kaiser, Rome, École Française de Rome, p. 21.

(cristão), *’ilj* (europeu), ou *asîr* (cativo, prisioneiro). O termo *ama* tanto é usado para uma escrava negra como para uma cristã de origem europeia<sup>2</sup>.

É também necessário definir o conceito de banho (*bano* em língua franca) que irá ser frequentemente usado neste trabalho. O termo banho designa o local, público ou privado, onde eram reunidos e mantidos os cativos. Estes locais não possuíam uma função punitiva. Funcionavam como lugares de retenção de homens, enquanto força de trabalho ou “capital”, que aguardavam o seu resgate. Muitos deles trabalhavam durante o dia pela cidade de Argel, sem qualquer entrave, regressando apenas ao banho no fim das suas jornadas para ali passarem a noite<sup>3</sup>.

As duas últimas redensões do século XVIII em Argel foram estudadas segundo três vertentes: a geografia das capturas; a origem geográfica e social dos cativos; o regresso ao Reino dos portugueses resgatados. Todas as fontes manuscritas, relacionadas com os resgates de 1754 e 1778, foram completadas com outras, impressas, nas quais destacamos pela sua importância as relações dadas à estampa em Lisboa dos cativos resgatados pelos padres da Santíssima Trindade no reino Alauíta e na regência de Argel, e a *Historia Chronologica da Esclarecida Ordem da SS. Trindade. Redempção de Cativos da Provincia de Portugal* de autoria de frei Jerónimo de São José. Esta última obra, essencial para a análise das derradeiras redensões e para a compreensão da coreografia das procissões de cativos que em Lisboa, numa exegese piedosa se dirigiam da igreja de S. Paulo para o Convento da Trindade, foi cotejada com outras fontes. Escolhemos aquelas que descrevem procedimentos análogos seguidos no reino de França, tendo em conta a importância que ali tiveram também as ordens religiosas que se dedicaram ao resgate de cativos: o *Journal de Madame Cradock, voyage en France (1783-1786)*, de autoria de Anna Francesca Cradock; a *Voyage dans les régences de Tunis et d’Alger*, de Jean-André Peyssonnel; a *Histoire du Royaume d’Alger: avec l’Etat présent de son Gouvernement, de ses Forces de Terre & de Mer, de ses Revenus, Police, Justice Politique & Commerce*, de Laugier de Tassy. Por fim, e já respeitante à realidade

---

<sup>2</sup> Lemnouar Merouche, *Algérie à l’époque ottomane I. Monnaies, prix et revenues 1520-1830*, p. 211.

<sup>3</sup> Jocelyne Dakhliá, *Lingua Franca*, pp. 212-213. Cervantes definia assim o banho: “Con esto entretenia la vida, encerrado en una prisión o casa que los turcos llaman baño, donde encierran los cautivos cristianos, asi los que son del rey como de algunos particulares (...)”, in Miguel de Cervantes Saavedra, *El ingenioso hidalgo Don Quijote de La Mancha*, v. I, p. 485. Outro cativo cristão, Emanuel d’Aranda, afirmava: “Le général [Ali Pégelin] avait une maison séparée de la sienne, où il logeait de mon temps cinq cent cinquante de ses esclaves, qu’on appelle bano, ou le bain, et on pouvait la prendre pour la représentation de Babylone et pour un abregé de l’enfer”, in Emanuel d’Aranda, *Les captifs d’Alger*, p. 203.

portuguesa, a singular descrição de Thomaz Pinto Brandam, *Primeira parte da procissão dos cativos no anno de 1729*.

Na geografia das capturas tentámos indagar, usando como fontes principais as relações de cativos publicadas em Lisboa referentes aos resgates de 1754 e 1778, também inseridas na Tese de Doutoramento de Edite Alberto, os locais de captura das embarcações nas quais os portugueses navegavam. Cotejámos informações que nos foram fornecidas nas listas de resgatados, com outras respigadas do fundamental *Le Registre des Prises Maritimes*. Este livro de escrituração contabilística de grande parte das presas efectuadas pelo corso argelino, entre 1765 e 1830, cuja tradução para árabe, executada por conhecedores do turco otomano em Argel, foi depois em língua francesa anotada e publicada por Albert Devoulx no ano de 1872, atravessará pela sua inquestionável importância todo este trabalho. Enquadrámos os dados no quadro teórico e informativo que nos é apresentado na obra de Lemnouar Merouche sobre o corso de Argel, nas suas múltiplas vertentes. A razão da predominância dos cativos oriundos do arquipélago açoriano nos dois últimos resgates do século XVIII e o aumento exponencial de algarvios no resgate de 1778, foram realidades que aguçaram a nossa curiosidade e para as quais procurámos uma explicação, naturalmente enquadrada na conjuntura magrebina, portuguesa e europeia.

A origem geográfica e social dos cativos, tendo sempre como local de partida, do ponto de vista analítico, as relações de cativos nascidas das deslocações a Argel dos padres da Ordem da Santíssima Trindade, foi também uma questão que visámos aprofundar. Tentámos questionar o porquê da predominância dos cativos oriundos do litoral português sobre aqueles nascidos em zonas do interior. Procurámos indagar a razão do desequilíbrio entre o número dos oriundos das regiões Norte e Centro do Reino, sobre aqueles provenientes dos territórios ao Sul do Tejo. Estaria esse desequilíbrio relacionado com o desenvolvimento assimétrico do conjunto do espaço português? Foi o que procurámos inquirir. No que diz respeito à origem geográfica destes cativos, sempre tendo em conta os dados facultados pelas listas de resgatados nos reinados de D. José e D. Maria I, enquadrámo-la em estudos efectuados por outros investigadores sobre a situação económica portuguesa em finais do Antigo Regime que poderiam explicar a sangria demográfica que teve lugar em Portugal durante aquele período. Na realidade muito dos excluídos da industrialização pombalina e todos aqueles que as cíclicas crises vividas no Reino ainda mais pauperizavam, viam-se confrontados com uma possível captura pelos corsários magrebins, quando rumavam ao sonho brasileiro ou

procuravam ganhar a vida em profissões ligadas à economia do mar. Outros constituíam-se presas fáceis para as pequenas e rápidas embarcações do curso argelino, quando, tirando proveito de situações conjunturais, desempenhavam profissões de risco, como foi o caso daquelas decorrentes do desenvolvimento da pesca do atum e da sardinha por todo o litoral algarvio. Para um melhor esclarecimento e enquadramento destas matérias, no quadro da história económica, utilizámos trabalhos de vários historiadores: Albert Silbert; Jorge Borges de Macedo; Joaquim Romero de Magalhães; José Vicente Serrão. Por fim, é essencial mencionar uma fonte de relevante importância no que a esta matéria diz respeito: a *Corografia ou Memoria Economica, Estadistica e Topografica do Reino do Algarve*, de autoria de João Baptista Silva Lopes.

Para tentar compreender a origem social dos cativos trazidos para o Reino pelos padres da Santíssima Trindade, relacionada com o lugar ocupado na sua estrutura produtiva, pensámos ser importante possuir uma grelha de análise onde toda esta imensa mole humana pudesse ser enquadrada à luz do ideário vigente, em relação a idêntica situação, no final do Antigo Regime. Mais uma vez os fundos documentais do Arquivo Histórico Ultramarino não nos desiludiram. Numas das suas caixas do Fundo do Norte de África, a 413, depararam-se-nos as instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para o chefe de divisão da Armada, James Scarnichia, que deveriam orientar a execução do transporte dos resgatados em Argel nas “conductas” a ter início ainda no ano de 1810. Nas suas instruções o futuro conde da Feira afirmava explicitamente que se deveriam dividir os “(...) cativos em 3 classes: 1.<sup>a</sup> Officiaes de Marinha, de Tropa, Cappelães 2.<sup>a</sup> Marinheiros, Soldados 3.<sup>a</sup> Mulheres”. Foi com base nesta catalogação, e tendo em atenção que do resgate de 1810 não faziam apenas parte os tipos de cativos que estas últimas enquadravam, que analisámos os resgates de 1754 e 1778. Tivemos naturalmente em conta no seu enquadramento, as profissões desempenhadas, a sua importância estratégica e muito especialmente o seu preço de liberdade.

O resgate geral de 1810, pela exiguidade dos estudos de que até hoje foi alvo, mereceu-nos uma particular atenção. Voltámos novamente a debruçarmo-nos sobre a geografia das capturas. Porquê a insistência nesta análise, pois se já a tínhamos contemplado no estudo dos resgates de 1754 e 1778? Convém desde já assinalar que as duas fontes essenciais para a abordagem desta questão foram: a *Lista dos Portugueses, que se achão presentemente Escravos em Argel, e das Embarcaçoens em que vinhão, carga que traziam, e dia em que forão tomadas*, enviada por Jacques Filipe de Landerset de Argel para Portugal,

no dia 15 de Fevereiro de 1787 e a *Relação individual dos portuguezes, que estão captivos em Argel, e forão resgatados por ordem de S. A. R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se prodeceo em cumprimento das mesmas reaes ordens*, dada à estampa em Lisboa logo no ano de 1814. São de extrema importância estes dois documentos para cartografar as zonas de acção e captura do curso argelino entre 1778 e 1810. E são também relevantes para aquilatar de como essa geografia se alterou a partir de Maio de 1802, em função da nova estratégia de uma realidade política, situada entre o Império Aluíta e a regência de Tunes, que algumas potências europeias teimavam em continuar a usar do ponto de vista económico e, sobretudo, para dirimir conflitos no espaço geoestratégico do Mediterrâneo ocidental e Atlântico.

Analisámos também a contabilidade do resgate de 1810 e os interesses políticos e económicos que esta reflectiu. Temos que novamente voltar ao Arquivo Histórico Ultramarino, ao Fundo do Norte de África e a uma das suas caixas: a 420. Na primeira abordagem que levámos a cabo a esta documentação, detectámos múltiplas cartas, ofícios e relatórios, aos quais se juntavam cópias das quatro relações das viagens efectuadas a Argel pelos enviados portugueses James Scarnichia e frei José de Santo António Moura, nos anos de 1810, 1811 e 1812, elaboradas pelo religioso português do Convento de Jesus. Toda esta documentação tinha uma característica comum, era remetida a título informativo pelos governadores do reino ao cuidado do príncipe regente no Rio de Janeiro. O veio documental que conseguimos detectar e seguir no meio das mais de duas centenas de documentos justificava o trabalho de sua organização. Estávamos perante um conjunto de documentação que historiava, não desprezando o mais ínfimo pormenor, todo processo de abordagem e conclusão do resgate geral de 1810. Era, todavia, necessário completá-la, cotejando-a, com outra que colhemos no Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Torre do Tombo, a que acabámos por juntar a *Collecção de notícias acerca do resgate dos portuguezes captivos em Argel ajustado no anno de 1810. N. 1. Que comprehende as Contas dos Donativos para o Resgate feitos até 6 de Abril de 1811*, dada à estampa em Lisboa no ano de 1811. Em todo este manancial informativo tentámos aquilatar as dificuldades, face à conjuntura interna e externa, em recolher as somas necessárias à consecução do resgate; os interesses representados na Comissão nomeada com o fim de receber as contribuições a aplicar na redenção dos cativos, composta de dez deputados, todos comerciantes de assinalável relevo da praça de Lisboa. Nesta *Collecção de notícias acerca do resgate acerca do resgate dos portuguezes captivos em Argel ajustado no anno de 1810. N.º 1...* – existem

mais três, respectivamente publicadas também em Lisboa nos anos de 1812, 1813 e 1814 – inquirimos também sobre os variados donativos recebidos dos mais díspares elementos da população do Reino, congregados todavia em torno de um objectivo comum, a redenção dos seus compatriotas cativos no banho da regência argelina.

Outro aspecto, deste resgate de 1810, que mereceu a nossa particular atenção, liga-se com o papel desempenhado pelas comunidades de judeus magrebinos e de Gibraltar nesta redenção. Fizemos preceder a sua análise por uma contextualização da situação das comunidades judaicas de Argel e Gibraltar. Estudámos os grupos de judeus livorneses, a sua dispersão pelo continente europeu e Magrebe em finais do século XVIII e início do XIX, naquilo que Francesca Trivellato classifica de “diáspora comercial” e “rede de negócios”<sup>4</sup>. Tentámos aferir do pragmatismo das relações interconfessionais, no que ao complicado mundo dos negócios dizia respeito, e, sobretudo, à utilidade da elite dos judeus livorneses na gestão das grandes fortunas da oligarquia turca de raiz anatoliana que governou a regência de Argel até à sua desagregação em Junho de 1830. Consultámos variadas fontes para aferir do quotidiano da comunidade judaica – Franca e Moura – de Argel, já que a qualquer viajante, fosse ele diplomata, comerciante, capitão de uma embarcação mercante, simples aventureiro, ou antigo cativo, era impossível manter-se indiferente às condições em que decorria o quotidiano dos judeus no território argelino. Destas destacamos: o Diário de Mrs. Broughron, ela própria de origem judaica, *Six years residence in Algiers*; o *Aperçu historique, statistique et topographique sur l'état d'Alger, à l'usage de l'armée expéditionnaire d'Afrique, avec cartes, plans, vues et costumes*; a já citada obra de Laugier de Tassy; o livro de Joseph Pananti, *Relation d'un séjour à Alger, contenant des observations sur l'état actuel de cette Régence, les rapports des états barbaresques avec les puissances chrétiennes, et l'importance pour celles ci de les subjuguier*; a segunda edição de *A Journal of the Captivity and Suffering of John Foss; several years a prisoner of Algiers*, de autoria de John Foss, antigo cativo americano.

Merecem-nos uma especial referência duas fontes muito particulares: os dois volumes da *Correspondance de deys d'Alger avec la cour de France (1579-1833)*, organizados por Eugène de Plantet e a obra de M. J. M. Haddey, *Le Livre d'Or des Isrélites Algériens. Recueil de renseignements inédits et authentiques sur les principaux négociants*

---

<sup>4</sup> Francesca Trivellato, «Juifs de Livourne, Italiens de Lisbonne, hindous de Goa. Réseaux marchands et échanges interculturels à l'époque moderne», in *Annales HSS*, mai-juin 2003, n° 3, p.585.



*Juifs d'Alger pendant la période turque*. A primeira fonte possui extensa documentação trocada entre os representantes do poder turco da Regência e as autoridades francesas, muito esclarecedora do papel das comunidades judaicas de Argel e França no desenvolvimento e manutenção das relações entre estes dois poderes do ocidente mediterrânico. *Le Livre d'Or des Isréalites Algériens...* vale essencialmente pelos dados que nos faculta sobre actividade económica e financeira dos vários estratos da comunidade judaica, Franca e Moura, de Argel, sobretudo centrados na análise do negócio de *import/export* através da informação colhida nos manifestos de carga de navios, de diversas bandeiras e proveniências, que, com frequência, no final Setecentos e primeiros anos de Oitocentos, aportavam ao principal ancoradouro da Regência.

Questionámos depois o verdadeiro papel das comunidades judaicas magrebina e de Gibraltar, de uma das suas mais proeminentes famílias, a Benoliel, no êxito do resgate geral de 1810 e na obtenção de importantes instrumentos diplomáticos com a regência de Argel, o poder magrebino que realmente contava nos complicados jogos estratégicos da bacia ocidental do Mediterrâneo. Interessava-nos fundamentalmente aferir da veracidade de uma hipótese que desde há muito levantámos: a existência de um duplo discurso em relação às comunidades judaicas com as quais Portugal se cruzou nos negócios magrebinos. Queríamos verificar a existência na documentação da simultaneidade destes dois discursos, um oficial e outro oficioso, por parte das autoridades do Reino, em relação às comunidades judaicas norte-africanas e de Gibraltar. Na realidade, mais uma vez, as fontes portuguesas não foram avaras quanto a esta matéria. No Fundo do Norte de África do Arquivo Histórico Ultramarino – voltamos a mencionar a famosa Cx. 420 – são inúmeros e variados os documentos em que se invectiva, exige, pede e suplica, a mediação ou a ajuda, de membros proeminentes dos judeus do ocidente mediterrânico.

Toda esta investigação documental necessitou de obras de enquadramento histórico que ajudassem a entender as dinâmicas das comunidades judaicas do Mediterrâneo Ocidental, a sua dimensão exógena e os seus conflitos internos aos quais não foram naturalmente imunes. São múltiplos os trabalhos sobre esta matéria. De entre os autores que a ela dedicaram obras de síntese mencionamos: Michel Abitbol; Jacques Attali; Abdelwahab Meddeb; Benjamin Stora, Haïm Zafrani. De Michel Abitbol é obrigatório referir a sua *Histoire des juifs. De la genèse à nos jours*; de Jacques Attali, *Les Juifs, le Monde et l'Argent. Histoire économique du peuple juif*; de Haïm Zafrani, *Los judíos del occidente musulman*. Al

*Andalus y el Magreb*. Menção muito especial para *Histoire des relations entre juifs et musulmans des origines à nos jours*, onde sob a direcção de Abdelwahab Meddeb e Benjamin Stora, um vasto conjunto de especialistas, no quadro da história global, estuda as relações entre judeus e muçulmanos e a cada passo se regista a intervenção do elemento cristão.

De menção obrigatória é novamente Lemnouar Merouche, cujas obras, essenciais para a História da Argélia no período otomano, o são, por maioria de razão, para o conhecimento das dinâmicas das suas comunidades judaicas com que aquela inevitavelmente se cruza. Nos estudos mais especializados, papel de relevo para aqueles relacionados com a cidade portuária de Livorno, dos quais destacamos, pela frequência com que os consultámos, os elaborados por Lionel Levy, Francesca Trivellato e Francesca Bregoli. De Lionel Levy é necessário citar *La Nation Juive Portugaise. Livourne, Amsterdam, Tunis, 1591-1951*, onde são reconstituídos circuitos de comércio e redes familiares que ligavam Amesterdão e Livorno a um dos principais empórios do Mediterrâneo, Tunes. De Francesca Trivellato é forçoso referir, entre muitos outros, o fundamental contributo para a história das redes de negócios estabelecidas pela diáspora sefardita, *The Familiarity of Strangers. The Sphardic Diaspora, Livorno, and cross-cultural trade in the Early Modern Period*. De Francesca Bregoli o seu artigo sobre o porto de Livorno no século XVIII «The Port of Livorno and Its *Nazione Ebraica* in the Eighteenth Century: Economic Utility and Political Reformas». Por fim, voltamos a Michel Abitbol e ao seu livro *Le passé d'une discorde. Juifs et Arabes depuis le VIIIe siècle*, onde é analisada a coexistência, nem sempre harmoniosa, entre judeus e muçulmanos, na margem sul do Mediterrâneo.

Encerrámos o estudo do grande resgate do século XIX em Argel com a abordagem à heterogeneidade dos 615 cativos incluídos nas listas que nos dão conta daqueles transportados para o Reino nas “conductas” dos anos de 1810, 1811, 1812, e às repercussões que estadias prolongadas nos banhos da Regência tiveram no tecido social do Reino. Tentámos inquirir, já que a documentação, também para esta matéria é pródiga em informação, da eventual diferença de tratamento de que foram alvo as tripulações destes três tipos de embarcações. As reacções suscitadas no seio da oficialidade e da marinhagem foram violentas, chegando a tocar a sedição. Os protestos, petições e súplicas ganharam carácter de permanência por parte dos quadros superiores dos navios da Armada retidos em Argel, já que estes, dada a sua origem social e cultural, eram os únicos capazes de grafar o seu descontentamento. Das tripulações dos navios mercantes e de pesca não encontramos tanta documentação. Pensamos

que conseguimos descortinar as razões. São as mesmas pelas quais é exígua a documentação proveniente dos cativos portugueses em Argel entre 1778 e Maio de 1802, só se verificando um aumento exponencial a partir desse mês e da chegada ao banho da Regência de mais de duas centenas de portugueses provenientes da perda da fragata *Cisne*.

No último capítulo deste estudo procurámos cotejar a narrativa que nos chegou de Argel, daqueles que podiam e sabiam escrever, com outras fontes de origem diversa, sobretudo vindas de elementos de um corpo militar não sujeito às normas de ética e disciplina das tripulações dos navios da Armada. Teria razão de ser a dimensão do discurso de privação e sofrimento traduzido na documentação pesquisada nos vários acervos que consultámos – cartas, informes, petições e súplicas – chegada do banho e de outros lugares, menos rigorosos do ponto de vista da disciplina concentracionária, da regência argelina?

A documentação existente nos arquivos portugueses é relativamente avara em relação à informação que nos faculta sobre o quotidiano dos cativos muçulmanos então no Reino, no período abrangido pelo este trabalho. Chegou-nos informação da existência de cativos oriundos do Islão magrebino em Portugal – Turcos, Mouros e *Kuluglis*<sup>5</sup> – trocados no resgate geral de 1810, mas quanto à forma como decorria seu dia-a-dia em Lisboa na cadeia da Galé, ou em outros locais, abate-se um manto de silêncio. Por isso considerámos de grande relevância as três cartas enviadas de Argel por familiares de argelinos cativos em Lisboa, escritas em língua franca, por um elemento do contingente da Brigada Real de Marinha, António Venceslau, que se encontrava a bordo da *Cisne*, e a resposta das autoridades de portuguesas dando conta da forma como estes eram tratados na cadeia da Galé.

A escassa correspondência trocada entre Argel e Lisboa, e as informações que dela constam, nomeadamente os comentários que foram feitos nas suas margens, permitiram-nos pôr em causa a ideia muito difundida à época, respaldada por estudos posteriores, que afirmava a inexistência de instituições assistenciais no espaço territorial do Islão magrebino. Procurámos aquilatar da vivência dos cativos muçulmanos na margem norte do Mediterrâneo e em outras realidades políticas que não a portuguesa. Para isso tivemos que deitar mão de vários estudos sobre a matéria, já que as fontes que nos descrevem o seu quotidiano no espaço

---

<sup>5</sup> *Kulugki* – Do turco *kul ôglu* (filho de escravo). Termo que designava uma criança nascida da união entre um membro da oligarquia turca e uma mulher indígena. Os *kuluglis* irão revelar-se um grupo de pressão de fundamental importância nas lutas pelo poder no final de Setecentos e primeiras décadas do século XIX, até à queda do poder turco da regência argelina.

européu são escasas. São em maior número as produzidas por antigos cativos cristãos que, numa independência de realçar, compararam as condições em que viviam os muçulmanos cativos na cristandade, com aquelas outras a que eles próprios tinham sido sujeitos nos banhos e *matmores* magrebinos. Dos relatos muçulmanos de cativo convém mencionar o redigido por Osmân Agha de Temechvar, *Prisonnier des infidèles. Un soldat ottoman dans l'Empire des Habsbourg*. Todavia, é importante citar uma outra fonte, esta de autoria de um protestante francês, Jean Marteilhe, *Memoires d'un protestant condamné aux galeres de France pour cause de religion; écrits par lui même*, e, que, devido ao tempo que o seu autor passou nas galés de França, nos forneceu também informações sobre o quotidiano dos seus companheiros de banco, muçulmanos originários de toda a bacia mediterrânica. Das várias obras sobre esta temática sobressaem algumas, onde sob a direcção de renomados especialistas foram reunidas contribuições dos quais nos servimos com muita frequência. Assim deve ser mencionado o conjunto de estudos reunidos por Jocelyne Dakhli e Bernard Vincent, *Les Musulmans dans l'Histoire de l'Europe. I. Une intégration invisible*. Neste âmbito tem de ser citado o importante contributo da própria Jocelyne Dakhli «Musulmans en France et en Grande-Bretagne à l'Époque Moderne» e no qual a autora termina concluindo que “Dans l’histoire de l’Europe occidentale, les musulmans constituent objectivement une présence de l’intérieur. Au même titre que les juifs, mais de manière différent, [...]. Pourtant, dans les représentations que les sociétés européennes produisent elles-mêmes, «le Turc», les Turcs, continuent d’incarner une altérité tout extérieur, une menace aux frontières, d’autant plus que l’Empire ottoman représente une force géopolitique redoutable”<sup>6</sup>. Devem também ser referidos artigos, inseridos na mesma obra: David do Paço, «Invisibles dans la banalité et le mépris? Les musulmans à Vienne des années 1660 à la fin du XVIIIe siècle»; Vincent Denis, «À la recherche d’un groupe invisible: les gens d’Islam dans la France du XVIIIe siècle»; Ian Coller, «Les musulmans français et les politiques de l’islam dans l’Europe post-révolutionnaire». Nestes trabalhos os autores estudam a alteridade no interior do espaço europeu, nas suas variadas vertentes e no confronto dos escravos e cativos muçulmanos com o quotidiano. Mencionado deve ser também o estudo de Wolfgang Kaiser «Asymétries méditerranéennes. Présences et circulation des marchands entre Alger, Tunis et Marseille» onde este analisa a porosidade das fronteiras mediterrânicas do ponto de vista das relações de comércio interconfessionais.

---

<sup>6</sup> Jocelyne Dakhli, «Musulmans en France et en Grande-Bretagne à l'Époque Moderne» in *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe. I. Une intégration invisible*, pp. 407/408.

Dos especialistas portugueses, ainda que para um período anterior àquele que elegemos como objecto de estudo, retivemos duas obras de Isabel Drumond Braga, a primeira publicada em Ceuta no ano de 1998, *Entre a Cristandade e o Islão (séculos XVI-XVII): cativos e renegados nas franjas de duas sociedades em confronto*, a segunda dada à luz em Lisboa em 1999 *Mouriscos e Cristãos no Portugal Quinhentista. Duas culturas e duas concepções religiosas em choque*, bem como o recente artigo de Edite Alberto «Os muçulmanos em Portugal no século XVIII e o Resgate de Geral de Cativos de 1729» publicado em *In the Iberian Peninsula and Beyond. A History of Jews and Muslims (15th-17th Centuries)*, vol. 2. Por fim são de menção obrigatória dois autores, na nossa perspectiva essenciais, para entender esta temática: Moulay Belhamissi e Lucette Valensi. Desta última autora registamos um livro recente, *Ces étrangers familiers. Musulmanes en Europe (XVIe-XVIIIe siècles)*, publicado em Paris no ano de 2012, no qual a autora a partir de uma pergunta formulada ironicamente “Mais que diable allaient-ils faire dans cette galère?”<sup>7</sup> refaz o périplo doloroso dos crentes do islão no espaço geográfico das mais importantes monarquias europeias.

De Moulay Belhamissi é forçoso mencionar o artigo publicado nos *Cahiers de la Méditerranée*, «Course e contre-course en méditerranée ou comme les algériens tombaient en esclavage (XVIe siècle-1<sup>er</sup> tiers du XIXe siècle)» e *Les captifs algériens et l'Europe chrétienne (1518-1830)*, obras onde o historiador argelino nos dá a perspectiva destas questões a partir da margem sul do Mediterrâneo e onde recusa, através de múltiplos exemplos, os critérios ocidentais que estabeleceram o cativo e a escravatura no *mare nostrum* como uma característica exclusiva dos muçulmanos.

Se a exiguidade documental foi a norma para o estudo das condições em que viviam os cativos muçulmanos no reino português, ela não foi substancialmente diferente em relação aos súbditos de “Sua Magestade Fidelíssima” que se arrastaram, com mais ou menos dificuldades, pelos mais variados locais de cativo no espaço magrebino. Foi necessária a perda do bergantim da Armada *Lebre pequeno* em 1799 e depois, no ano de 1802, o desastre da *Cisne* para que, inicialmente com alguma parcimónia, depois em catadupa, começasse a afluir ao Reino documentação através da qual se pode aquilatar as condições em que viveram os portugueses em Argel entre os anos de 1778 e 1812.

---

<sup>7</sup> Lucette Valensi, *Ces étrangers familiers. Musulmans en Europe (XVIe-XVIIIe siècles)*, p.235.

Procurámos também estudar o dia-dia da população cativa na Regência, cotejando o que era veiculado pelas fontes portuguesas com aquilo que nos chegou através de relatos de diplomatas e antigos cativos de outras proveniências que não a portuguesa. Traduziriam os discursos de sofrimento e violência transmitidos para o Reino o quotidiano dos cativos em Argel? Seriam as informações provenientes daqueles que constituíam a primeira classe dos cativos portugueses – “Officiaes de Marinha, de Tropa, Cappelães” – constantes das instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para James Scarnichia de 25 de Agosto de 1810, fiáveis? Estariam as poucas petições, requerimentos e súplicas com origem na segunda classe – “Marinheiros, Soldados” – das citadas instruções para o chefe de divisão da Armada Real, de acordo com a realidade vivenciada pelas tripulações dos navios portugueses, já que da terceira classe – “Mulheres” – nada nos chegou?

A cuidada leitura de fontes com origem na elite dos cativos portugueses pertencentes à oficialidade dos navios de guerra, bem como em alguns religiosos que neles se transportavam ou prestavam serviço, permitiu-nos o acesso ao dito e ao sugerido. A existência de correspondência proveniente de Gaspar José Vieira, oficial do exército que com o seu irmão, ainda criança, se ia unir às suas bandeiras no Rio de Janeiro, capturado na galera *Anjo do Senhor*, forneceu-nos a possibilidade de comparar a narrativa dos oficiais da Armada com outra proveniente de um graduado de diferente corporação militar.

Dos variados dados que foi possível extrair da sua leitura, existiu um que deu lugar à indagação do destino de alguns pajens que prestavam serviço a bordo da fragata *Cisne*. O número destes – jovens entre os dez e doze anos – existentes a bordo, não correspondia ao que respigámos das listas de cativos resgatados e transportados nas três “conductas” do resgate geral de 1810. A investigação confrontou-nos com documentação na qual se expressava o receio por hipotéticas conversões ao islão e com denúncias de variadas práticas sexuais dos cativos portugueses em Argel. A nova informação que possuíamos levou-nos a abordar a prostituição e o homoerotismo no Islão magrebino; a posição das quatro escolas jurídicas do islão sunita, sobre a matéria; a atracção que estas práticas exerceram sobre muitos dos cativos portugueses então em Argel.

O cotejo do dito, ou apenas sugerido, nas fontes portuguesas, sobre a licenciosidade reinante na Regência e as práticas sexuais de alguns dos naturais do Reino então ali retidos, foi feito com relatos de antigos cativos e diplomatas que, ao contrário dos portugueses, credores de uma narrativa plena de ressentimento e justificativa da superioridade da

Cristandade sobre o Islão, passaram ao papel, com mais ou menos veracidade, as suas experiências. À cabeça destes não hesitamos em considerar as várias contribuições de Venture de Paradis sobre Tunes e Argel, provenientes da Biblioteca Nacional de Paris, publicadas e anotadas por Joseph Cuoq em Paris no ano de 1983, sob o título *Tunis et Alger aux XVIIIe siècle*. Outras obras no entanto merecem, pela sua importância ser referenciadas: a já citada de Joseph Pananti, antigo cativo na regência argelina, capturado quando de Inglaterra se dirigia à sua Toscana natal; o diário de Mrs. Broughton, *Six years residence in Algiers*; o relato de John Foss, *A Journal of the Captivity and Suffering of John Foss; several years a prisoner of Algiers*; a *History of the Captivity and Sufferings of Mrs. Maria Martin who was six years a slave in Algiers:...*, de autoria de Maria Martin. Das várias produções da erotologia islâmica indispensáveis para estudar o ambiente que neste campo muito particular se vivia na regência argelina consultámos nas suas traduções francesas as obras de Ahmed Ibn Souleimân *Le Retour du cheik à sa jeunesse pour la vigueur et le coït*, escrita por ordem expressa do sultão otomano Selim I, e *Le Jardin parfumé*, composto a pedido do vizir do bey háfsida de Tunes Abû Fâris.

Para além destas obras directamente relacionadas com a prostituição e as práticas homoeróticas na sociedade argelina e em todo o espaço mediterrânico de confissão islâmica, actividades às quais muitos dos cativos se dedicaram na forma activa e passiva, consultámos fontes manuscritas portuguesas e outras impressas no espaço europeu por autores estrangeiros. Como obras de análise e enquadramento histórico destacamos as dos seguintes autores: *L'amour des garçons en pays arabo-islamique. XVIe-XVIIIe siècle* de Khaled el-Rouayheb ; *Islam d'interdits, Islam des jouissances. La recherche face aux représentations courantes de la sexualité dans les cultures musulmanes* de Frédéric Lagranje; «Sodomie et masculinité chez les juristes musulmans du IXe au XI e siècle», publicado na revista *Arabica*, de autoria de Mohammed Mezziane. El-Rouayheb, reunindo um conjunto de dados com origem em textos literários, teológicos, históricos e jurídicos, aborda as relações homoeróticas no mundo árabe-islâmico entre os séculos XVI e XVIII. É uma obra de extrema importância que, no entanto, tem de ser completada com a leitura do já citado livro de Lagranje e também da imprescindível consulta do artigo de Mohammed Mezziane. O primeiro abordando a sexualidade e as suas várias representações no espaço islâmico e o segundo descrevendo as posições das quatro escolas jurídicas do islão sunita sobre a sodomia e o homoerotismo.

Menção muito especial merecem as obras de referência de Bartolomé e Lucile Bennassar, *Les chrétiens d'Allah* na qual se confere especial destaque ao estudo da redenção de Simão Gonçalves, “renegado” português de exigente sexualidade, e de Abdelwahab Bouhdiba, *La sexualité en Islam*, obra que, embora datada, apesar de inovadora para a época, nos fornece uma interessante descrição do paraíso islâmico, respigada de Al-Suyûti, que reputa de lugar onde é possível desfrutar, entre outros prazeres sexuais, um orgasmo infinito. Resta por fim, ainda sobre esta matéria, citar duas fontes: o relato de uma viagem a França do *alim* egípcio Rifâ'a at-Tahtâwi, *L'Or de Paris. Relation de voyage. 1826-1831*, no qual este nos fornece a visão da sociedade francesa sobre variadas facetas do Islão mediterrânico; a obra de E. A. Duchesne, *De la prostitution dans la ville d'Alger depuis la conquête*, que analisada em conjunto com outras fontes nos dá uma ideia muito fiel de como se processava e geria esta prática na regência argelina.

Um relato da estadia nos banhos e *matmores* magrebinos que nos mereceu particular atenção foi o de autoria de Emanuel d'Aranda. Embora se reporte a um período anterior àquele abrangido por este trabalho, as impressões deste cativo, sob o título *Relation de la Captivité & Liberté du sieur Emanuel d'Aranda, Jadis Esclave à Alger;...*, conheceram várias edições no século XVII. Foi uma obra abundantemente consultada e também uma fonte de grande importância para o estudo do quotidiano dos cativos cristãos nos banhos da regência argelina, bem como de outras matérias relacionadas com Magrebe. Outra fonte de relevo é a descrição das aventuras do convertido inglês Thomas Pellow. Ainda que descrevendo um espaço geográfico e cultural diferente do da regência argelina, o relato de Pellow dá-nos de forma muito concreta nota dos estratagemas seguidos pelos cativos e “renegados” em fuga que substancialmente não se diferenciavam dos usados em todo o Magrebe por aqueles que tentavam sobreviver neste espaço concentracionário.

Procurámos entender se às acusações de excesso de convivência de alguns dos oficiais dos navios de guerra com os cônsules de França e dos Estados Unidos, amiúde enviadas para o Reino por José Bernardo de Lacerda, o mais destacado representante da facção realista em Argel, não estiveram subjacentes interesses mais comezinhos de pura sobrevivência. Nestas questões muito concretas, as fontes portuguesas não pecam por defeito. As caixas do Fundo do Norte de África do Arquivo Histórico Ultramarino dão-nos múltiplos exemplos do “conflito ideológico” que grassou em Argel e da cultura de denúncia que a este propósito se instalou entre os cativos. A documentação também nos revelou a vasta



correspondência trocada entre os diplomatas das potências representadas na Regência e as autoridades em Lisboa ou no Rio de Janeiro

Por fim reflectimos sobre a forma como se realizou a reintegração na sociedade portuguesa dos 615 cativos, cujo resgate se acordou no ano de 1810, e em simultâneo tentámos entender o seu relacionamento com a sociedade argelina. Procurámos compreender se a estratificação social traduzida nas instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para James Scarnichia condicionou a reintegração dos cativos, e se houve lugar a alguma discriminação positiva em relação àqueles que escolheram a trincheira realista nos conflitos surgidos no seio dos portugueses na regência argelina. Averiguou-se sobre a existência de organizações assistenciais que no Reino pudessem proporcionar algum apoio aos estratos mais desfavorecidos dos cativos portugueses: as tripulações dos barcos de pescar, nomeadamente aquelas oriundas do Reino do Algarve. O acervo documental do Arquivo Distrital de Faro forneceu-nos matéria em quantidade relativamente às questões que colocámos. A já citada obra de João Baptista Silva Lopes, *Corografia ou Memoria Economica, Estadistica e Topografica do Reino do Algarve*, facultou-nos indicações sobre os Compromissos Marítimos existentes no espaço algarvio e a sua forma de funcionamento.

Toda a questão relacionada com a estadia dos cativos portugueses teve a montante um quadro político e geoestratégico que lhe esteve na origem. Analisámos assim, na já citada procura de razões explicativas no plano geopolítico, a prática do corso na bacia ocidental do Mediterrâneo e no perímetro marítimo delimitado pelo arquipélago açoriano a Norte, a ilha da Madeira a Sul, as costas atlânticas do Império Xarifino, do reino português, e mares do Sul da Península, adjacentes à boca do estreito de Gibraltar.

Debruçámo-nos sobre o estudo do corso das duas potências que, partilhando os valores da Cristandade na segunda metade de Setecentos, realmente contaram na execução desta prática no Ocidente do Mediterrâneo: França e a Ordem de Malta. Entendemos ser também essencial, no caso europeu, estabelecer a diferença entre dois conceitos fundamentais, postos em execução no *mare nostrum* e no Atlântico – corso e estratégia corsária – e que a França da Revolução e do Império levou a níveis nunca antes experimentados.

Para o caso francês privilegiámos, dada a sua riqueza informativa, a já mencionada *Correspondance des Deys D'Alger avec la Cour de France (1579-1833)*, antecedida de um importante estudo introdutório de Eugène Plantet sobre a conjuntura francesa e argelina neste

espaço temporal. Aqui, de novo, não foi ignorada a informação fornecida pelas fontes portuguesas, no caso muito particular da correspondência dos consulados relativa à representação do Reino em Cádiz e ao consulado de Tânger cujos responsáveis remetiam para Lisboa e Rio de Janeiro judiciosas observações sobre o corso francês. Uma outra fonte contudo nos merece novamente referência pela sua extraordinária importância, a já citada obra para o estudo das comunidades judaicas magrebina e de Gibraltar de autoria de M. J. M. Haddey, *Le Livre d'Or des Israélites Algériens. Recueil de renseignements inédits et authentiques sur les principaux négociants Juifs d'Alger pendant la période turque*. É capital a informação recolhida por Haddey para quem se quiser abalancar a investigar algumas consequências do corso francês a ocidente do Mediterrâneo. Através dela conseguimos avaliar a dimensão do corso e estratégia corsária do reino francês bem como dos negócios que os seus armadores conseguiram fechar com mercadores e comerciantes de outros credos e de outras realidades políticas, através de uma fronteira constituída pelo *mare nostrum* cuja porosidade potenciava a dinâmica riqueza das suas relações interconfessionais.

É também necessário fazer referência aos estudos que nos permitiram abordar o corso e a estratégia corsária levada a cabo, neste período, pelo corso francês no Mediterrâneo e Atlântico. No que diz respeito ao enquadramento geral utilizámos, entre outras, obras de autores como Jacques Frémaux, *La France et l'Islam depuis 1789*, na qual este historiador aborda as relações entre o mundo muçulmano e a França, com especial relevância para o caso magrebino e Robert Solé, *Bonaparte à la conquête de l'Égypte*, livro que estuda o choque violento entre duas culturas com todos os acontecimentos que o rodearam, nomeadamente a chegada ao poder no Egipto de Mohammed Ali e a importância que este teve em todo o processo civilizacional do Islão norte-africano. Para a abordagem ao corso francês na bacia do ocidente mediterrânico privilegiaram-se os estudos de Patrick Villiers, André Rampal, Yves Laget, publicados em *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe siècle)*. Nesta obra colectiva merece-nos especial destaque o artigo de Gilbert Buti «Corsaires de Saint-Tropez». É também de referir a recente contribuição de Gillian Weiss, *Captives and Corsairs: France and Slavery in the Early Modern Mediterranean* que consultámos na tradução francesa de 2014. São igualmente importantes duas obras de André Zysberg: *Les galériens. Vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France 1680-1748* e o prefácio deste autor, à já citada descrição do protestante Jean Marteilhe sobre a sua permanência nos bancos das galés de Luís XIV.

As fontes portuguesas que consultámos para este período são relativamente omissas, ou pouco esclarecedoras, quanto ao papel da Ordem de Malta na actividade de corso e contra-corso em relação às potências do Islão em todo o espaço mediterrânico. Todavia não podíamos deixar de abordar a acção da Ordem neste período em todo o Mediterrâneo, com particular incidência na sua bacia ocidental. Procurámos respostas a todas estas questões em especialistas da história da Ilha e da sua principal actividade no final do século XVIII, o corso. Assim sobre estas matérias em concreto somos obrigados a mencionar renomados historiadores como Michel Fontenay, Anne Brogini e Alain Blondy. Este último publicou, entre vários, dois livros essenciais relativamente ao período abarcado por este trabalho: *L'Ordre de Malte au XVIIIe siècle. Des derniers splendeurs à la ruine* e *Chrétiens et Ottomans de Malte et d'ailleurs*. Na primeira obra, Blondy, privilegiando como objecto de estudo o século XVIII, analisa o apogeu e ocaso da Ordem de Malta, mas, simultaneamente o papel económico e diplomático da Ilha sede da Ordem depois de 1530. No segundo livro, o autor estuda o corso e contra-corso maltês com todas as implicações que este teve, a montante e a jusante, na história da Ilha. A Michel Fontenay, conceituado especialista no corso mediterrânico, devemos o estudo «Les chevaliers de Malte dans le «corso» méditerranéen au XVIIe siècle», publicado em *Las Órdenes Militares en el Mediterráneo occidental (S. XII-XVIII)*, no qual o autor aborda a actividade corsária dos Hospitalários, no âmbito da luta entre a Cruz e o Crescente, e a sua íntima relação com a monarquia francesa. De Anne Brogini consultámos o artigo «La course et la foi. Malte, île corsaire aux XVIe-XVIIe siècles», publicado em *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe siècle)*, no qual é estudado o papel de Malta, no início da Idade Moderna e que a autora considera “un bastion du christianisme qui palpite au rythme d’une double croisade, extérieur et intérieur, menée à la fois par les corsaires, partant «a danno d’Infidele» et dont l’activité stimule le développement portuaire et économique de l’île et par les autorités politiques et religieuses, notamment le Saint-Office”<sup>8</sup>.

Outro tema que considerámos de relevância, pela sua centralidade, foi o do corso magrebino, aqui representado em duas das suas vertentes: o corso marroquino e o argelino. Subdividimos contudo a análise deste último, pela importância que julgamos ter tido em todo o Mediterrâneo ocidental e Atlântico sul, em três abordagens que correspondem a três outros pontos deste trabalho. Esta divisão está directamente relacionada, na nossa opinião, com

---

<sup>8</sup> Anne Brogini, «Le course et la foi. Malte, île corsaire aux XVIe-XVIIe siècles» in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe siècle)*, p. 195.

evolução da actividade corsária em Argel no espaço temporal que decorreu entre a segunda metade do século XVIII e Junho de 1830.

Uma das questões que entendemos dever ser colocada quando se estuda o curso com origem no império marroquino, tendo em conta a excelência das relações com Portugal que caracterizaram o período iniciado após o abandono de Mazagão e o Tratado Luso-Marroquino de 1774, é a da verdadeira dimensão da marinha de guerra Alauíta. No entanto, conforme pensamos que deve ser questionada a excessiva dimensão da marinha marroquina, frequentemente transmitida por alguma historiografia europeia fundamentada numa leitura acrítica das fontes, também defendemos a relativização da ideia, amiúde defendida, de alguma inoperância do curso patrocinado pelos sultões de Marrocos. Sobre estes temas as fontes portuguesas são pródigas em informação que permite ser comparada com outra que nos é facultada por documentação produzida em toda a Europa e também transmitida nas crónicas marroquinas deste período. A verdadeira dimensão do curso xarifino necessita assim de ser reanalisada à luz do cotejo entre as fontes marroquinas, os relatos de viajantes europeus e a documentação existente em Portugal. Contudo, não se deve esquecer o papel que pensamos que aquele desempenhou no equilíbrio geoestratégico a ocidente do Mediterrâneo. Da documentação existente nos arquivos portugueses relevámos naturalmente a existente nas Caixas do Norte de África do Arquivo Histórico Ultramarino e no Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Torre do Tombo, sobretudo a correspondência oriunda dos representantes diplomáticos de Portugal em Marrocos e o incontornável diário do cônsul do Reino em Mogador, Bernardo Simões Pessoa.

Cotejámos tudo o que considerámos importante para esta matéria com fontes marroquinas e europeias. Das primeiras assume relevo a crónica de autoria de Ahmad Ibn Khalid al-Nasri na tradução de Eugène Fumey intitulada *Chronique de la dynastie alaouie du Maroc (1631 à 1894)*. Das segundas destacamos as *Recherches historiques sur les Maures et Histoire de l'Empire de Maroc* de autoria de M. de Chénier; a segunda edição de *An account of the Empire of Morocco, and the districts of Suse and Tafilet; compiled from miscellaneous observations made during a long residence in, various journies through these countries. To which is added an account of shipwrecks on the western coast of Africa, and interesting account of Timbuctoo, the great emporium of Central Africa*, escrita por James Grey Jackson; a obra de William Lempriere, *A Tour from Gibraltar to Tangier, Sallee, Mogodore, Santa Cruz, Tarudant; and thence, over Mount Atlas, to Morocco: including a particular account of*

*Royal Harem*, na sua segunda edição; o relato de M. de Brisson, *Histoire du naufrage et de la captivité de M. de Brisson, officier de l'Administration de Colonies; Avec la description des déserts d'Afrique, depuis le Sénégal jusqu'à Maroc*.

Para o enquadramento histórico do império marroquino neste período lançámos mão de autores que consideramos essenciais. É forçoso mencionar: Michel Abitbol; Abdallah Laroui; Roger le Tourneau; Charles-André Julien; Mohamed el Mansour e o seu importantíssimo trabalho *Morocco in the reign of Mawlay Sulayman*. Se as obras de Michel Abitbol, profundo conhecedor da realidade marroquina em todas as suas vertentes, *Histoire du Maroc*, e de Roger le Tourneau, *Histoire du Maroc Moderne*, são trabalhos de síntese sobre o espaço geográfico do império marroquino; as contribuições de Charles-André Julien, *Histoire de l'Afrique du Nord. Des origines à 1830*, e de Abdallah Laroui, *Historia del Magreb. Desde los orìgenes hasta el despertar magrebí*, contemplam o espaço territorial do Magrebe. De todas estas obras, devemos todavia salientar a de Michel Abitbol, interessante abordagem à história do império xarifino e especialmente, no que diz respeito a este trabalho, o seu capítulo 8, *Le Maroc sous le règne des 'Alawites*. Mas, também a de Abdallah Laroui, que de forma inovadora, à data da sua publicação, estudou o conjunto magrebino na interdependência das suas realidades políticas, económicas, sociais, de uma perspectiva bem diferente da historiografia de pendor eurocentrista que até então analisava os poderes magrebinos reduzindo-os ao estudo das suas principais urbes, relegando para papel secundário todas as realidades existentes para além de uma estreita faixa costeira. Merece-nos, todavia, referência especial, pela sua centralidade para a compreensão da realidade política constituída pelo reino de Marrocos, entre os anos de 1792 e 1822, e para o diálogo com a Regência de Argel, neste tempo tão conturbado da sua história, a obra de Mohamed El Mansour, *Morocco in the reign of Mawlay Sulayman*.

Para o estudo do curso marroquino é imprescindível referir as várias contribuições de Leila Maziane: *Salé et ses corsaires (1666-1727). Un port de course marocain au XVIIe siècle* e artigos dispersos por várias publicações dedicadas a esta temática, embora a norma para este período muito concreto seja a da exiguidade de análises para as manifestações da actividade corsária, cristã e muçulmana, na bacia ocidental do Mediterrâneo. Foram também de consulta obrigatória os vários estudos publicados por Fernando de Castro Brandão e Eva-Maria Von Kemnitz aos quais se juntou *Visages de la diplomatie marocaine depuis 1844* de Therese Benjeloun.

A abordagem à temática do corso argelino foi central para este trabalho pelo papel que desempenhou na captura de cativos que acabariam por inundar o banho da Regência e servir de moeda de troca na obtenção de fundos que permitissem a, há tanto tempo desejada, escolha do Atlântico como espaço privilegiado de actuação dos *raïs* argelinos. Privilegiou-se assim o estudo da decadência do corso de Argel e o posterior ataque às pequenas potências da orla mediterrânica e atlântica; o seu último período de ouro, coincidente com a acção do *raïs* Hamidou Ibn Ali, entre os anos de 1793 e 1815; a derrota final do corso da Regência perante a mudança profunda das condições vividas no espaço atlântico no início de Oitocentos, cobiçado pela oligarquia turca no poder e que esta não conseguiu, ou soube, antecipar, devido à emergência de uma nova nação: os Estados Unidos.

Tentámos verificar a hipótese de o corso da Regência ter, baseado num conjunto de informações chegadas a Argel, penetrado no Atlântico para aí exercer a sua actividade sobre os navios, portugueses e espanhóis, provenientes da América do Sul. Procurámos ajuizar do papel que teve na dinamização dessa estratégia a tomada pelo corso de Argel de dois navios de guerra portugueses, sobretudo a fragata *Cisne* em Maio de 1802.

Usámos como fontes para esta matéria os arquivos da representação diplomática do Reino em Cádiz, a cuja documentação vinham com frequência apensos manifestos da carga transportada pelas embarcações espanholas que da América espanhola demandavam os portos Ibéricos, demonstrando a extraordinária riqueza deste tráfego. De igual forma se analisaram as notícias inseridas no *Correo Mercantil de Cadiz* e também a indispensável fonte que se acabou por revelar o estudo de Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote e António Lopes, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Para a exequibilidade da prática do corso sobre as pequenas embarcações portuguesas que do continente se dirigiam ao Mediterrâneo em viagens redondas, ou a outros portos da costa atlântica da Península, usaram-se os já várias vezes mencionados Livros de entradas e saídas de navios portugueses no porto de Cádiz.

Outra questão que entendemos ser importante colocar foi a da verdadeira dimensão das forças navais argelinas que se dedicaram à prática do corso, entre finais de Setecentos e as primeiras décadas do século XIX. Com esse fim usámos duas fontes impressas coligidas pelo mesmo estudioso, Albert Devoulx, quando da sua estada em Argel: o *Registre des Prises Maritimes* e *La marine de la Regence d'Alger*. O *Registre des Prises Maritimes* é uma fonte fundamental para o estudo de qualquer matéria relacionada com o corso da Regência. Este

documento permitiu-nos novas leituras de um problema que beneficiou para a sua análise do facto de ser confrontado com outras fontes. Entre elas salientamos as portuguesas, produzidas por funcionários da diplomacia de uma pequena potência, que pouco contava nos complicados jogos geoestratégicos do Mediterrâneo, e, por isso mesmo, credora de maior autenticidade na informação produzida.

As dúvidas que pretendemos levantar quanto a uma das principais razões que levaram à redução do curso da regência argelina e à sua inoperacionalidade, tentámos esclarecê-las na indagação do papel dos Estados Unidos da América em todo este processo. As causas que levaram à permanência do curso argelino como uma constante ameaça durante séculos para as potências europeias nas águas do Mediterrâneo e do Atlântico procurámos encontrá-las na muita documentação produzida nos séculos XVIII e XIX em pleno espaço europeu, teorizando sobre a forma mais correcta de eliminar o curso magrebino. A *Memoire concernant le système de paix et de guerre que les Puissances Européennes pratiquent à l'égard des Régences barbaresques*, publicada em Veneza no ano de 1788, e a *Mémoire sur la necessite et les moyens de faire cesser les pirateries des états barbaresques*, de autoria do almirante Sidney Smith, apresentada em Viena em 29 de Dezembro de 1814 e ali mesmo aparentemente ignorada, são exemplos bem elucidativos que no espaço europeu, ao arpejo dos complexos jogos estratégicos mediterrânicos, havia quem reflectisse sobre o problema constituído pelo curso da Regência.

Sobre o curso de Argel, especificamente para este período, existem dois autores de fôlego. Um deles é Daniel Panzac que, para além da sua obra principal *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée 1800-1820*, publicou também em várias revistas artigos importantes dos quais destacamos: «Les esclaves et leurs rançons chez les barbaresques (fin XVIIe-début XIXe siècle)», in *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 65; «La régence de Tunis et la mer à l'époque d'Hammouda pacha Bey (1782-1814)», in *Cahiers de Tunisie*, 165. 3/1995. O outro é Lemnouar Merouche e os seus livros de referência *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane: I. Monnaies. Prix et revenus 1520-1830*, e *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane: II. La course mythes et réalité*. Por fim é necessário referir a obra de Moulay Belhamissi, *Histoire de la Marine Algerienne (1516-1830)* e, do mesmo autor, *Les Captifs algériens et l'Europe chrétienne (1518-1830)*. São obras que para além de outras como as de Jacques Heers e de Gérard Van Krieken nos permitem uma abordagem ao curso argelino, livre do etnocentrismo de alguma historiografia europeia, pouco inclinada a estudar

o período otomano da história de Argel. Por fim é importante citar o artigo de Jean Matthiex «Sur la marine marchande barbaresque au XVIIIe siècle» publicado nos *Annales E.S.C.*, no já longínquo ano de 1955, mas cuja lúcida análise conseguiu resistir à erosão do tempo, e toda a obra de Salvatore Bono essencial para o estudo do curso mediterrânico.

O combate americano ao corso de Argel, pela procura de espaço vital no Mediterrâneo e conquista de liberdade no tráfego do Atlântico, foi investigado nas fontes portuguesas existentes no Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros depositado na Torre do Tombo. O seu enquadramento histórico efectuado em obras de síntese como a *Histoire des États-Unis* de Jean-Michel Lacroix e outras, tendo como base autores de referência, que abordam esta temática, no entanto um pouco à margem da historiografia americana: Frank Lambert; E. Joshua London; Louis B. Wright e Julia H. Macleod.

Dedicámos também particular atenção ao combate português ao corso magrebino com uma incidência muito especial na acção dos navios do Reino que tinham por missão patrulhar a entrada do Estreito; às circunstâncias que envolveram a perda de dois navios de guerra portugueses – o bergantim *Lebre pequeno* e a fragata *Cisne* –; à experiência de combate de alguns oficiais da Armada posteriormente posta ao serviço da acção diplomática.

Para o estudo destas matérias, além da incontornável documentação existente no Fundo do Norte de África do Arquivo Histórico Ultramarino, cabe-nos também mencionar os fundos do Arquivo Histórico da Marinha e os Reservados da sua Biblioteca Central. Autores como Fernando de Castro Brandão e Eva-Maria von Kemnitz são fundamentais no contributo que deram para a história das relações diplomáticas de Portugal com as regências magrebina e o reino de Marrocos. Por fim encerraremos cada ponto deste trabalho com um resumo da matéria que nele foi abordada numa tentativa de tornar mais operativa a sua economia discursiva.

Segundo Umberto Eco a figura do inimigo não pode ser abolida nos processos civilizacionais<sup>9</sup>. No arco temporal abrangido pela nossa investigação constatámo-lo ao encontrar ainda no final do Antigo Regime a tradução dessa ideia em dois tipos de inimigos definidos pela Cristandade: o judeu e o muçulmano. Tentámos aquilatar se ela inquina o objecto do nosso estudo, ou se por outro lado a riqueza das relações interconfessionais e a porosidade das fronteiras mediterrânicas, permitia, como demonstra o exemplo do mulato

---

<sup>9</sup> Umberto Eco, *Construir o Inimigo e outros escritos ocasionais*, p. 31.



Simão Gonçalves, fornecido pelos Bennassar<sup>10</sup>, obliterar ou reduzir substancialmente as diferenças reais ou imaginárias a todos os níveis entre as duas margens do *mare nostrum*. Para o estudo desta e doutras questões a que nos lançámos, e tentámos de alguma forma dar a resposta possível, propusemos uma alternância de escalas de observação, oscilando entre a história global e a microanálise. Para isso intercalámos o estudo de fontes inéditas com outras insuficientemente examinadas, voltámos de novo à documentação já abundantemente comentada por outros historiadores. Cientes que na aturada procura de respostas, não esgotámos as perguntas, fica aqui a nossa abordagem a um tema ainda muito pouco tratado nas suas múltiplas facetas pela historiografia portuguesa.

---

<sup>10</sup> Bartolomé Benassar et Lucile Benassar, *Les chrétiens d'Allah*, pp. 43-62.

# 1. O corso europeu no Mediterrâneo

A prática do corso no século XVIII e primeiros anos do XIX em pleno ocidente mediterrânico não foi uma actividade exclusiva das regências magrebina ou do Império Xarifino, este último herdeiro das tradições do corso saletino. Os “barbarescos” foram, durante muito tempo, apontados pela historiografia tradicional como o paradigma do pirata e corsário mediterrânico. Todavia, passados alguns anos, constatou-se também a existência de um corso cristão, talvez mais difuso e proteiforme, mas que nada ficava a dever, quanto ao seu *modus operandi*, ao corso muçulmano<sup>11</sup>.

Na margem norte do *mare nostrum* o corso traduziu a acção do fraco contra o forte, funcionando simultaneamente como actividade estruturante das comunidades ribeirinhas, recurso para compensar épocas de pesca menos rentável ou anos em que a agricultura assegurava proveitos mais modestos. Ao nível das grandes potências deste espaço geoestratégico, o corso funcionou também como utensílio, em finais de Setecentos e início de Oitocentos, na elaboração de soluções para a resolução das suas crises internas bem como arma, sempre à mão, para lançar sobre a economia dos oponentes quando a exiguidade de meios navais o exigia. Durante grande parte do século XVIII, pelo menos até à extinção da Ordem de Malta ou à acentuada redução dos níveis da sua operacionalidade, o papel de peão nos complicados jogos estratégicos do ocidente do *mare nostrum* e defesa dos interesses das grandes potências europeias de Setecentos esteve reservado para as galés e outras embarcações da Ordem que cruzavam todo o Mediterrâneo.

Nunca será demais lembrar que a guerra de corso jamais foi fundamental para vencer um conflito. Como estratégia, no entanto, ela obrigou a marinha de guerra mais poderosa a consagrar importantes meios à protecção do seu comércio marítimo. Ela permitiu à economia de uma pequena potência a participação activa nos benefícios da economia do mar<sup>12</sup> pelo exercício predatório sobre o comércio do inimigo<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Michel Fontenay, «Les chevaliers de Malte dans le «corso» mediterraneen au XVIIe siècle», in *Las ordenes militares en el Mediterraneo occidental, Siglos XIII-XVIII*, p. 370.

<sup>12</sup> Por economia do mar deve entender-se não apenas a actividade ligada à prática do transporte marítimo, mas também outras ligadas à pesca, extracção de coral e o próprio corso com a dinamização que este proporcionava

## 1.1. Uma potência da margem norte do ocidente mediterrânico: a França

O estudo do caso francês é importante para analisar causas e consequências do corso em toda a bacia mediterrânica. Nenhuma outra potência europeia do grande mar interior contribuiu de forma tão decisiva para a dinâmica do corso “barbaresco”, usando-o na definição das suas opções geoestratégicas.

Em França, o período da Revolução e, sobretudo, o do Império foram exemplos da aplicação da estratégia corsária. As extremas limitações defrontadas pelo poder francês levavam a que a sua marinha dificilmente conseguisse armar um número superior a três dezenas de navios enquanto a Inglaterra com facilidade rapidamente mobilizava mais de duas centenas. A Convenção defendendo o procedimento dos navios franceses perante as marinhas inimigas chegou mesmo a proclamar:

Ce système [la course] remplira bien mieux les vrais intérêts de la nation que ses vains étalages de puissance maritime qui ne flattent que l'orgueil personnel et consomment inutilement les ressources de la République, le gouvernement anglais pourra s'il le veut, pavaner de ses escadres et les faire promener en ordre tactique: le Français se bornera à l'attaquer dans ce qu'il a de plus cher, dans ce qui fait son bonheur; dans ses richesses!! Tous nos plans, toutes nos croisières, tous nos mouvements dans nos ports et en mer n'auront pour but que de ravager son commerce, de détruire, de bouleverser ses colonies, de forcer enfin à une banqueroute honteuse(...) <sup>14</sup>

Da leitura desta proclamação resultou uma confusão que irá perdurar. Considera-se estratégia corsária e corso como a mesma realidade quando na verdade existe uma substancial diferença entre estes conceitos. O primeiro é entendido como o ataque da marinha de guerra de uma qualquer potência à marinha mercante de outra sua congénere, enquanto o segundo se reduz à acção de corsários armados por particulares.

---

a montante e a jusante da sua prática. Sobre este conceito elaboraram Oliveira Martins, *Portugal nos mares. Ensaios de crítica, história e geographia*, 2 vols., 1924 e Armando Gonçalves Pereira, *A Economia do Mar*, 1932. Oliveira Martins mais próximo epocalmente dos acontecimentos que analisamos percorreu sobre múltiplos aspectos ligados à economia do mar, como a pesca, os vários tipos de navegação – mercante, guerra e pesca – legislação de comércio e seguros marítimos, e as conjunturas que influenciavam a actividade marítima.

<sup>13</sup> Patrick Villiers, «La course en Méditerranée sous l'Empire: premiers éléments statistiques», in *Corsairs et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe siècle)*, p. 213.

<sup>14</sup> Idem, *art. cit.*, p. 213.

Interessa então definir a actividade corsária. Esta era uma prática financiada abertamente por armadores privados de um estado que tentava capturar as embarcações mercantes de outro com quem se encontrava em guerra. O interesse de um armador de corso era o de naturalmente efectuar o maior número de presas reduzindo de forma substancial o risco da sua actuação. Este princípio basilar não impediu a existência durante os primeiros tempos da Revolução, por parte dos detentores do capital no armamento corsário, daquilo que podemos designar como cruzeiros patrióticos. Durante o Império, figuras gradas da hierarquia militar francesa, como Massena, investiram com regularidade no negócio do corso.

Na declaração de 1793, a Convenção considerava que a armada francesa devia lançar as suas embarcações sobre o comércio inimigo, sobretudo o inglês, para de alguma forma tentar debilitar a economia do seu oponente. A posterior comercialização das boas presas serviria para repor os activos financeiros do novo poder francês e, ao mesmo tempo, possibilitar-lhe a renovação e incremento, tanto no Mediterrâneo, como no Atlântico, da sua incipiente, tendo em conta os objectivos a que se propunha, marinha de guerra. Não podemos deixar de mencionar que, no que dizia respeito à divisão dos proventos alcançados com a comercialização das presas efectuadas por um navio de guerra, a equipagem apenas recebia 10% do seu valor, percentagem bem diferente daquela outra praticada no corso privado que atingia um terço do montante alcançado com a venda.

As fontes portuguesas, avaras quanto às informações que nos facultam relativas à actuação do corso francês no Mediterrâneo, são pródigas em dados acerca das depredações efectuadas por este sobre a navegação do Reino que cruzava o Atlântico ou que de Marrocos se dirigia aos portos nacionais. Em ofício endereçado a Luís Pinto de Sousa Coutinho, o cônsul português em Cádiz, informava-o que o navio *Nossa Senhora da Madre de Deus*, matriculado na praça do Porto, tinha sido tomado por corsários franceses quando do Rio de Janeiro rumava àquela cidade. Conduzido pelos seus apesadores ao grande porto do sul de Espanha, ali tinha sido resgatado pelos anteriores proprietários e retomado a sua antiga derrota<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Cx. 258, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para Luís Pinto de Sousa Coutinho, Cádiz, 30 de Junho de 1797. A prática de resgatar no porto de Cádiz navios apesados pelo corso francês era recorrente. O cônsul português nesta cidade do sul de Espanha fornece variados exemplos de homens de negócio portugueses que com frequência usaram esse procedimento. Em 28 de Novembro de 1801 existe registada a entrada no porto de Cádiz de um navio proveniente da Bahia que para ali tinha sido transportado pelo corsário francês que o apesara junto à barra de Lisboa. Nesta cidade do sul de Espanha foi levado a hasta pública e adquirido pelo seu antigo proprietário, o homem de negócio português Manuel Pereira Viana de Lima.

Em 13 de Junho de 1798, o mesmo Henrique Ribeiro Neves voltou a dirigir-se a Luís Pinto de Sousa Coutinho sobre o tema:

Os corsarios francezes tomarão ultimamente junto a Torre Gorda hum falucho portugues fundiado junto a praya que trouxeram aqui, junto a barra de Huelba imediato a hum forte. Outro encalhado, a gente saltou em terra aonde conduzio as velas, e os francezes dali o sacarão não só o dito falucho senão que saltarão em terra e tomarão as velas. Não obstante a imunidade do território, em atenção ao dito tenho feito os requerimentos nessesarios para que se restituão. Em Cabo Cantim tambem tomarão hum hiate que tinha sahido dessa para Saffi por Invocação Nossa Senhora do Carmo.<sup>16</sup>

No mesmo ano chegou a Portugal, oriunda de Marrocos, uma *Nota das Embarcaçoens Portuguezas apreçadas pelos Francezes*, presumivelmente datada do primeiro trimestre de 1798, na qual eram incluídas cinco embarcações portuguesas: “1º Hum Barco carregado de Gado ao sahir de Tanger. 2º A Carga de Bois do outro Barco que navegava com Passaporte do Principe Molley Taib. 3ª Outro Barco aprezado estando fundiado junto de Tanger. 4ª Hum Hiate, que sahia carregado de Trigo de Saffy. 5ª Huma Embarcação aprezada com todos os fundos estando fundiada junto de Saffy, em distancia de terra hum tiro de canhão.”<sup>17</sup>. Foi todavia no Mediterrâneo que a marinha francesa no final do século XVIII se assumiu na plena totalidade de dois conceitos: estratégia corsária e corso.

O número chegado ao nosso conhecimento relativo às cartas de corso, atribuídas a armadores privados franceses para o espaço mediterrânico, é elucidativo de uma actividade de grande dimensão. Entre os anos de 1803 e 1813 foram emitidas 259 cartas de corso ou de marca segundo o estudo de Patrick Villiers<sup>18</sup>. Para os anos que representaram o apogeu do corso da regência de Argel foram emitidas 151 cartas de corso (1810 – 31; 1811 – 50; 1812-39; 1813 – 31) que enfrentou assim a concorrência do seu congénere francês pela disputa do mesmo espaço de caça. Nos portos que lideravam a emissão de cartas encontravam-se Marselha, Livorno, Génova e Toulon. Pequenos portos franceses da costa francesa do Mediterrâneo (La Ciotat; La Seyne; Cannes; Nice; Ajaccio; Bastia) eram também mencionados.

---

<sup>16</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Cx. 258, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para Luís Pinto de Sousa Coutinho, Cádiz, 13 de Fevereiro de 1798.

<sup>17</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Tânger (1796-1843), Livro 609, *Nota das Embarcaçoens Portuguezas apreçadas pelos Francezes*, [1798]. Os fundos a que é feita menção neste extracto são os destinados ao próspero negócio da aquisição de “graons” nos portos do Império Xarifino.

<sup>18</sup> Patrick Villiers, *art. cit.*, p. 219.

No início do século XIX, como em finais do XVIII, para os humildes pescadores e fragilizadas populações costeiras da margem norte do *mare nostrum*, corso e pirataria bastas vezes se confundiam, sendo actividades às quais se juntava a prática corrente do contrabando<sup>19</sup>. O exemplo da cidade francesa de Saint-Tropez é elucidativo de como a exiguidade territorial, a pobreza dos solos e as difíceis e perigosas comunicações terrestres, lançaram para a prática do corso um significativo número dos seus habitantes, desde que lhes fosse possível reunir suficientes meios para um tal empreendimento. No século XVIII esta cidade, tanto em número de navios, como em valor de tonelagem bruta, representava a terceira frota francesa a operar no Mediterrâneo, depois das de Marselha e La Ciotat e à frente das de Toulon, Martigues e Cannes.

A prática do corso tinha lugar em conjunto com o usual transporte de mercadorias provenientes do espaço magrebino e o fretamento dos navios da França mediterrânica por comerciantes otomanos e magrebinos. Estes últimos tentavam desesperadamente libertar-se do garrote económico que lhes era imposto com o objectivo de garantir a boa saúde económica e financeira dos seus émulos da margem norte.

O exercício do corso na bacia mediterrânica, como alternativa ao transporte rumo ao Levante ou a outros locais do espaço económico do ocidente do *mare nostrum* e Atlântico, teve um dos seus modelos no procedimento dos habitantes de Saint-Tropez que o transformaram em muitos casos num negócio de família<sup>20</sup>. A prática do corso em Saint-Tropez foi uma actividade que se repetiu por todo o Mediterrâneo ocidental, aproveitando-se da conjuntura que o período revolucionário lhe proporcionou. As dificuldades marítimas que

---

<sup>19</sup> André Rampal, «Corsaires et pirates dans les guerres civiles et d'indépendance au début du XIXe siècle en Méditerranée: l'Espagne et la Grèce», in *Corsaires et forbans en Méditerranée*, p. 247. O exercício da pirataria pelas populações das pequenas localidades da orla europeia do Mediterrâneo remete necessariamente para o exemplo da pirataria de estuário, muitas vezes mais próxima do pequeno banditismo, que tinha lugar na foz do Tejo, já muito perto de Lisboa. Em 9 de Maio de 1792, de acordo com um relatório de Diogo Inácio de Pina Manique, era procedimento habitual assaltar os navios que ali se encontravam fundeados. Apesar da pena de fogo que “(...) os Senhores Reys deste Reyno nas deliberaçoens, em que os prohibem, e mandão ter contra elles”, a realidade era que os assaltos continuavam, mesmo tendo em conta “o procedimento que teve o Juiz do Crime do Bairro de Andaluz, que serve de Corregedor do Bairro de Bellem contra os mesmos botes, que fez sofrer a trinta destes a pena de fogo”, (ANTT, Ministério do Reino, Intendência Geral da Polícia, Delitos Perpretados no Mar a Bordo dos Navios, Cx. 569, Mç. 453, Relatório de Diogo Inácio de Pina Manique de 9 de Maio de 1792). Em 9 de Junho de 1792 o navio francês *Modeste*, procedente de Rouen, já na foz do Tejo, foi alvo de assalto por parte de um catraio que lhe roubou alguma carga (ANTT, Ministério do Reino, Cx. 569, Mç. 454, Participação do Escrivão da Alfândega do Porto de Belém ao Administrador Geral da Alfândega, 9 de Junho de 1792).

<sup>20</sup> Gilbert Buti, «Corsaires de Saint-Tropez», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe- XXIe siècle)*, p. 279.

o bloqueio inglês acentuou, levaram à dinamização do curso das pequenas cidades da margem norte do extremo ocidente mediterrânico. Todavia, já no último quartel de Setecentos o número de potenciais presas diminuiu e a concorrência aumentou, fruto da instabilidade no espaço europeu e do surgimento de uma nova realidade política no Atlântico Norte, os Estados Unidos.

No dia 23 de Agosto de 1777, a polacra francesa *Le Saint-Victor*, comandada por Claude Barthele de Saint-Tropez, transportando 184 peregrinos argelinos que se dirigiam a Meca, foi capturada por uma fragata espanhola, rumando esta com a sua presa ao porto de Cartagena. O governo de Madrid libertou a embarcação, mas no entanto a pilhagem da carga já se tinha consumado. Os passageiros recusaram prosseguir viagem e regressaram a Argel onde exigiram, junto do cônsul de França, que lhes fosse feita justiça. O conde de Sartine, secretário de estado da marinha, tentando que as relações entre a França e a regência de Argel decorressem num clima de normalidade<sup>21</sup>, enviou uma carta ao *dey* onde afirmava:

J'ai été très fâché de tout ce qui s'est passé dans une occurrence aussi désagréable, et où un Commandant espagnol a eu la témérité de manquer au respect qu'il devait au pavillon de France en arrêtant, contre le droit des gens, un bâtiment français qui transportait des Hadjis à Alexandrie avec leurs effets. L'ordre que Sa Majesté Catholique a donné de les remettre en liberté est la preuve complète qu'on ne peut attribuer cette aventure qu'à légèreté et à la mauvaise conduite du Commandant espagnol.<sup>22</sup>

A marinhagem impossibilitada, pela insuficiência dos rendimentos provenientes do transporte marítimo, de fazer parte das tripulações das embarcações de comércio, viu assim a necessidade de se lançar no exercício da actividade do curso sobre as centenas de pequenas embarcações europeias e magrebina dedicadas ao tráfego de cabotagem ao longo das duas margens do Mediterrâneo. Todavia, encontramos também marinheiros de Saint-Tropez emprestando a sua experiência a outras embarcações corsárias em portos como Dunquerque e Bayonne, numa emigração que a sua reputação tornava possível em conjunturas bem específicas de insegurança e marasmo económico.

---

<sup>21</sup> Em 8 de Dezembro de 1777 o conde de Sartine enviou uma carta ao *dey* Muhammad Ben Otman dando-lhe conta das diligências efectuadas pelos oficiais da marinha francesa para socorrer a tripulação de um xaveco argelino naufragado nas costas do Languedoque e que tinha conhecimento da gratidão manifestada pelos seus elementos "(...) j'ai vu avec plaisir qu'ils avaient témoigné la plus vive reconnaissance des soins qu'on a pris d'eux dans la malheur (...) Des bâtiments de Sa Magesté les mettront à l'abri de tout accident fâcheux...", *Correspondance des deys d'Alger avec la cour de France (1579-1833)*, Recueillie dans les Dépôts d'Archives des Affaires Étrangères, de la Marine, des Colonies, et de la Chambre de Commerce de Marseille et publiée avec une introduction, des éclaircissements et des notes par Eugène de Plantet, Tome II, p. 348.

<sup>22</sup> Idem, pp. 349-350.

Se por outro lado pretendermos alargar o exemplo da prática do corso a outras localidades da costa francesa do Mediterrâneo que a ele se dedicavam como complemento às habituais actividades do seu quotidiano, podemos invocar a inscrição numa aguarela exposta no Museu de La Ciotat: “28 prairial an VII [15/06/1799]. Les frères Cuzin, montant leur bateau de pêche, s’emparent du corsaire mahonais et des trois prises. B. Cuzin, pinxit 1830.”<sup>23</sup>. Na época em que teve lugar o acontecimento que a aguarela de Bruno Cuzin registou, a França era governada pelo Directório. Bonaparte estava no Egipto e a armada francesa tinha sido derrotada em Aboukir. A Inglaterra tentava interceptar os navios franceses por todo o Mediterrâneo, prestando atenção às rotas que conduziam a Toulon. A Royal Navy e os navios ingleses armados em corso patrulhavam em permanência o *mare nostrum*, sempre na esperança de capturar Napoleão quando do seu regresso do Egipto.

A presença inglesa provocava naturais constrangimentos, tanto ao tráfego de cabotagem, como à pesca que se praticava ao longo das costas. No que dizia respeito à comuna de La Ciotat, esta encontrava-se em grandes dificuldades face à conjuntura mediterrânica. O ataque da embarcação de pesca de oito metros e treze homens de equipagem, dos irmãos Cuzin, *Le Pierre*, a um navio corsário e às três presas que este conduzia, traduzia um procedimento habitual por parte das populações ribeirinhas, obrigadas a recorrer ao corso como solução para resolver provações, mas que logo voltavam às suas antigas ocupações sempre que a conjuntura se alterava.

Façamos um pouco a história dos confrontos da França com o poder naval argelino, um dos seus principais opositores na bacia ocidental do Mediterrâneo. Em 1634 o encontro da frota de Argel com embarcações francesas custou a esta última centenas de mortos e cativos. Anos depois o chevalier d’Escrainville, representante dos interesses franceses junto da Ordem de Malta, vangloriava-se de, entre 1664 e 1665, ao comando de uma força de dois navios, se ter apoderado de quatro embarcações muçulmanas que, integradas num comboio, cruzavam o Mediterrâneo. A perseguição aos elementos muçulmanos, quer àqueles que se deslocavam em embarcações magrebínas, quer aos que usavam os navios mercantes de algumas potências

---

<sup>23</sup> Yves Laget, «Corsaires improvisés ou l’affaire Cuzin – 27 prairial na VII», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe siècle)*, p. 107.



europeias, ou ainda as razias sobre a população das costas norte-africanas, eram uma prática corrente entre o corso privado e as esquadras da cristandade<sup>24</sup>.

O permanente estado de guerra com as regências magrebina era com frequência invocado como pretexto dos cruzeiros predatórios das marinhas europeias no Mediterrâneo. A assídua prática do corso e da estratégia corsária por parte das potências europeias e do soberano francês permitia abastecer de remadores as suas galés. A paz entre a França e a Espanha facilitava as movimentações da marinha de guerra francesa e dos seus navios armados em corso que podiam assim descansar nos melhores portos da costa mediterrânica do reino espanhol. De Barcelona, Tarragona, ou de um qualquer local de ancoragem no Golfo de Valência, as galés do Rei-Sol com facilidade alcançavam as ilhas Baleares, território do rei de Espanha, onde as tripulações se recompunham e ali, esperando vento favorável, tentavam atingir a costa argelina. O caminho de retorno destas incursões africanas revelava-se de grande dificuldade para os forçados que enfrentando ventos adversos, lutavam contra a fadiga provocada por semanas de campanha, má alimentação, transformando o regresso às suas bases da margem norte num longo e penoso calvário.

No ano de 1664 a marinha de guerra de França lançou uma ofensiva de grande envergadura contra as costas da regência de Argel. Uma força composta por trinta embarcações, das quais faziam parte sete galés da Ordem de Malta, pretendeu fazer desembarcar, não longe de Béjaia, tropas que ali estabeleceriam uma testa ponte de onde poderiam vir a lançar ataques no sentido de anular as iniciativas do corso da Regência.

A acção teve lugar no dia 23 de Julho de 1664 e as forças francesas permaneceram ali até ao Outono desse mesmo ano. No entanto, mais uma vez uma potência europeia subestimou a capacidade de resistência das forças de Argel que contra-atacando, através de bombardeamentos efectuados pela sua marinha de guerra, obrigaram o corpo expedicionário francês a retirar da sua efémera conquista. O material abandonado no terreno, nomeadamente as numerosas peças de artilharia, levou a que logo que as galés e restantes embarcações se retiraram para as suas bases da costa francesa e da ilha de Malta, o corso argelino tentasse retomar com redobrada vontade a sua actividade no ocidente mediterrânico.

---

<sup>24</sup> Moulay Belhamissi, *Course et contre-course em méditerranée ou comment les algériens tombaient en esclavage*, <http://cdlm.revues.org/document36.html>. Consultado em 24 de Julho de 2008.

Entre 1680 e 1715, mais de 38.000 forçados passaram pelos bancos das galés de Luís XIV, não só no porto de Marselha, mas também nos de Bordéus, Rochefort, Brest, Saint-Malo e Dunquerque. Esta multidão, drenada através do território francês em direcção às embarcações de guerra estacionadas nas suas costas mediterrânica e atlântica, foi fruto não só da aplicação da justiça do Rei Sol, mas também da aquisição de um dos mais importantes produtos gerados a jusante pela prática do corso, os escravos. A relevância dos forçados, provenientes da maior ou menor eficácia da máquina judiciária francesa, para a locomoção das galés de Luís XIV, provocou uma importante mudança no campo das mentalidades. Para os Estados cujas marinhas de guerra eram fundamentalmente constituídas por galés, existiu a necessidade, para além da recorrência aos mercados de escravos espalhados um pouco por toda orla mediterrânica, de alterar de forma substancial as suas penas judiciais: a condenação às galés passou a ser imposta a crimes que até então lhe escapavam e usada como comutação de muitos outros punidos com a pena de morte<sup>25</sup>.

Em Novembro de 1690, Mehemet Elemin, embaixador de Argel, escreveu ao cavaleiro de Tourville, vice-almirante do reino francês. O corso de França tinha capturado, à saída de Tunes, um navio inglês no qual viajavam oito argelinos que se dirigiam ao Levante para cumprir os seus deveres religiosos. Afirmava o embaixador da Regência as suas pretensões:

(...) présenter à Sa Magesté le Roi, avec la assurance de notre fidélité, le don de 30 à 40.000 réaux, avec la mise en liberté de plusieurs prisonniers. En annonçant ces nouvelles à Son Excellence le premier Ministre, nous lui demandions en retour, comme cela est consigné dans la lettre du Conseil au Ministre, l'élargissement de 30 Algériens, prisonniers du corps de Mehemet Khodja et Mehemet Seghir, et 43 personnes des autres bords, en payant une rançon de 150 réaux pour les Turcs et 100 réaux pour les Arabes. Le Conseil a demandé en outre les 8 pèlerins Algériens capturés, l'an passé, sur un bateau Anglais devant Tunis. Enfin on a réclamé un bateau chargé d'huile d'olive, au cachet et au marques de Sa Hautesse le Pacha, avec un mousse Anglais, et dont le charge appartient au Trésor.<sup>26</sup>

Em carta com data de Dezembro do mesmo ano, Mehemet Elemin voltou a insistir, agora junto do secretário de estado da marinha, conde de Pontchartrain, no mesmo assunto. Havia contudo uma pequena diferença, nesta missiva, motivada certamente pela acção do corso francês no Mediterrâneo. O embaixador da Regência já não propunha o resgate apenas de trinta dos seus compatriotas. Agora o número elevava-se para setenta e cinco, embora o

---

<sup>25</sup> Alain Blondy, *Chrétiens et Ottomans de Malte et d'ailleurs*, p. 626.

<sup>26</sup> *Correspondance des deys d'Alger avec la cour de France (1579-1833)*. Tome I, p. 263.

valor a pagar se mantivesse<sup>27</sup>. Para além da constatação da elevada operacionalidade da marinha francesa e dos seus corsários, que haveriam de voltar a apoderar-se, no mesmo ano, de cinco argelinos e uma barca carregada de trigo, fazendo-a rumar a Marselha<sup>28</sup>, tomava-se também conhecimento, através de Mehemet Elemin, das desigualdades existentes entre os diversos grupos que compunham a sociedade da Regência. A diferença entre um Turco e um Árabe ou Mouro, valia para os redentores vindos do Magrebe na hora do seu resgate a importância de 50 reais reflectindo a preponderância do elemento turco sobre o *kulugli* e mouro no complexo tecido social argelino.

Foi o relato da intolerância religiosa vivenciada por um protestante, Jean Marteilhe, originário de Bergerac, condenado às galés de Luís XIV com a idade de dezassete anos, “pour avoir voulu sortir du royaume malgré les défenses et ordonnances du roi”<sup>29</sup>, que permitiu o conhecimento de uma das mais dolorosas consequências da actividade do corso francês no Mediterrâneo. Quando em Janeiro de 1702, Jean Marteilhe vestiu pela primeira vez a casaca vermelha de forçado, a marinha do rei de França possuía quarenta galés de guerra nas quais viviam mais de 12.000 homens: 10.000 forçados que a justiça para ali tinha enviado, condenados à pena de servir nas galés, e 2.000 “Turcos”, originários do Magrebe e da Europa central, capturados no mar pelo corso cristão ou adquiridos nos inúmeros mercados de escravos existentes por todo o Mediterrâneo.

Trinta e quatro das galés da frota de guerra francesa encontravam-se estacionadas em Marselha, onde se tinha construído um imenso arsenal. As restantes seis ancoravam em Dunquerque e constituíam uma esquadra criada logo após o início da Guerra de Sucessão de Espanha com o intuito de se opor ao sempre crescente corso anglo-holandês. Toda esta enorme máquina de guerra, alimentada a expensas dos meios repressivos do poder francês e das surtidas da sua marinha armada em corso, é bem definida pela expressão de Nicolas Arnaoul, intendente das galés de França, “La galère est un char de triomphe”<sup>30</sup>.

---

<sup>27</sup> Idem, *ibidem*, p. 270.

<sup>28</sup> Moulay Belhamissi, *Course et contre-course en méditerranée ou comment les algériens tombaient en esclavage*, <http://cdlm.revues.org/document36.html>. Consultado em 24 de Julho de 2008. Em 23 de Julho de 1691, Hadj-Chaâbane (1688-1695) haveria também de escrever a Luís XIV uma longa missiva, solicitando-lhe a libertação, entre outros, do *raïs* Veli e dos seus homens feitos cativos no Estreito por uma força de doze navios de guerra comandada pelo Chevalier de Tourville, vice almirante-almirante do rei de França, in *Correspondance des deys d'Alger avec la cour de France (1579-1833)*. Tome I, pp. 294-316.

<sup>29</sup> Jean Marteilhe, *Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil*, p. 10.

<sup>30</sup> Idem, *ibidem*, p. 22.

O fim da Guerra de Sucessão em Abril de 1713 surpreendeu as galés que integravam a marinha francesa numa completa letargia. Necessitadas de manutenção e reparações, por efectuar há mais de seis anos, elas pouco mais eram agora que locais onde se amontoava, tentando sobreviver, uma tripulação de cerca de 5.000 homens. A degradação da frota chegara a um extremo que comprometia irremediavelmente a sua operacionalidade, assegurando o secretário de estado da marinha que esta se manifestava incapaz de navegar uma légua para além do seu porto. Quanto ao estado do arsenal de Marselha em 1713, afirmava seu intendente Pierre Arnaoul que parte dos forçados das galés eram empregados em arrancar as ervas que ali cresciam, fruto da sua reduzida actividade<sup>31</sup>.

As galés de Luís XIV, no final do século XVII e início do XVIII, constituíam uma marinha de guerra marcada pelo anacronismo, bárbara e onerosa, cuja utilidade prática era bastante duvidosa. Ela servia apenas para tentar intimidar o corso “barbaresco”, deslocar as grandes personagens do poder francês pelo Mediterrâneo e sobretudo exhibir, entre Abril e Novembro, época mais propícia à sua navegação no *mare nostrum*, o aparato punitivo e barroco do Rei-Sol. Na realidade em finais de Seiscentos e princípios de Setecentos as galés como máquinas de guerra já se achavam ultrapassadas face aos novos navios de alto bordo armados com peças de grosso calibre. Durante as batalhas navais travadas no reinado de Luís XIV desempenharam quase exclusivamente um papel de segundo plano, escoltando comboios de reabastecimento ou permanecendo na rectaguarda dos navios de linha, apoiando aqueles que se encontravam em dificuldades. As galés de França funcionavam assim como banhos, idênticos àqueles outros existentes na regência de Argel, mesmo mais violentos do que estes, onde expiavam as suas penas desertores dos exércitos franceses, grande e pequena criminalidade que a justiça real enviava, quando para isso era solicitada, conforme as necessidades de aprovisionamento em material humano da marinha de França<sup>32</sup>. A *via crucis* que terminava em Marselha, ponto de chegada das três “chaînes”<sup>33</sup> originárias de Paris,

---

<sup>31</sup> André Zysberg, *Les galériens*, p. 354.

<sup>32</sup> Para ter uma ideia da vida a bordo de uma galé da frota francesa do Mediterrâneo, mencionaremos apenas que este era um local onde durante dois a três meses, tempo normal do seu cruzeiro, obrigatoriamente coabitavam, num espaço de 45 metros de comprimento e 9 de largo, 450 homens de tripulação.

<sup>33</sup> “Chaine”, designação dada à caravana de forçados acorrentados que percorria a pé a França, com origem em Paris, Rennes e Bordéus. Sobre cada um destes itinerários, em locais antecipadamente definidos, confluíam percursos secundários designados “cordons” e cujo objectivo era drenar para o itinerário principal os condenados originários dos mais recônditos lugares do reino francês. Esta sangria humana rumo a Marselha efectuava-se geralmente duas vezes por ano, no Outono e na Primavera, mas sempre que a necessidade a isso obrigava, como foi o caso dos anos entre 1690 e 1712, podia acontecer uma terceira viagem no início do Inverno, período em que as prisões, devido à sobrelotação, necessitavam de se desembaraçar dos seus condenados. O efectivo de cada “chaine” variava segundo os anos e necessidade de aprovisionamento das

Rennes e Bordéus, percorrendo o território francês, reunia todos os seus forçados, aos quais se haveriam depois de juntar os sempre incontornáveis “Turcos” tomados ou adquiridos por todo o Mediterrâneo.

Jean Marteilhe, vítima de intolerância em função do seu credo religioso e simultaneamente exercendo-a em relação a outros forçados com quem privou, descreve comportamentos observados na complexa sociedade das galés do rei de França. Sobretudo quando caracteriza os vários tipos de “Turcos” com quem se cruzou nesta espécie muito particular de banhos que vogavam no Mediterrâneo, estacionando no mais importante porto da costa francesa deste mar interior, Marselha. Dizia o forçado protestante:

Ce sont ces gens que les chrétiens nomment «*barbares*», et qui dans leur morale le sont si peu qu'ils font honte à ceux qui leur donnent ce nom. Il faut cependant distinguer ces Turcs d'avec ceux qui, quoique de même Religion, n'ont pas les mêmes mœurs. Ces derniers sont les Turcs de l'Afrique, nommément ceux de royaumes de Maroc, Alger, Tripoli, etc., qui sont en général des gens de sac et de corde, fripons, cruels, parjures, traîtres et scélérats au suprême degré. Aussi, n'avions-nous garde de nous y fier. Mais les Turcs de l'Asie et de l'Europe, nommément ceux de la Bosnie, et autres frontières de la Hongrie, et de la Transilvanie, ceux de Constantinople, etc., dont il y en a beaucoup sur les galères de France, qui ont été faits esclaves par les Impériaux, qui les vendaient en Italie, et que les Français achetaient des Italiens pour peupler leurs galères; ces derniers dis-je, sont en général très bien faits de corps, blancs et blonds de visage, sages dans leur conduite, zélés à l'observation de leur Religion, gens de parole et d'honneur, et surtout charitables au suprême degré. Ils outrent même la charité. J'en ai vu qui donnaient tout l'argent qu'ils avaient pour acheter un oiseau privé en cage, afin d'avoir le plaisir et la consolation de lui donner la liberté. Quand ils sont à prendre leur repas, tout ceux qui passent, soit chrétiens, Turcs ou autres, amis ou ennemis, s'ils ne mangent pas avec eux, du moins s'ils ne goûtent pas de leurs viandes, c'est le plus grand affront qu'on puisse leur faire. Ils ne boivent jamais de vin ni de liqueur forte, ni mangent jamais de chair de porc, parce que leur Religion le leur défend. Pour les Turcs de l'Afrique, que j'ai dépeints ci-dessus, et qu'on nomme ordinairement Mores, quoique en dise leur Religion, ils s'enivrent comme des bêtes et commettent, quand ils le peuvent, les plus horribles crimes.<sup>34</sup>

Esta longa descrição de Jean Marteilhe permite-nos ter a ideia da visão dominante, no início do século XVIII, em relação ao Islão no espaço europeu. Nela já é patente a diferença, que se irá acentuar na segunda metade de Setecentos e levará a Ordem de Malta a escolher como alvo preferencial do seu curso ofensivo o “barbaresco”, mau muçulmano e inimigo da Cristandade. Na atmosfera concentracionária das galés de França conviviam com Marteilhe, “Turcos” de África, do reino de Marrocos, Argel, Trípoli, “gens de sac et de corde,

---

galés de França: raramente inferior a 200, chegando por vezes a ultrapassar os 400. A mortalidade era naturalmente elevada nestas deslocações.

<sup>34</sup> Jean Marteilhe, *op. cit.*, pp. 171-172.

fripons, cruels, parjures, traîtres et scélérats au suprême degré”. No entanto para o forçado protestante francês, outros “Turcos”, os da Ásia e da Europa, eram zelosos cumpridores dos seus preceitos religiosos, gente de palavra e honra. Será contra esta gente, sobretudo contra os “Turcos” de África, conhecidos por Mouros, que a marinha de guerra e o corso francês se baterão.

Nas primeiras décadas do século XIX, sob o Império, o corso francês com um número entre 280 a 300 armamentos não foi de forma alguma um fenómeno marginal. No seu último grande período, a rentabilidade deste, embora não desprezível, foi naturalmente afectada pelo poder da marinha inglesa. A resposta britânica foi violenta e de certa maneira eficaz contra o corso revolucionário, sendo-o também durante o período napoleónico.

A Royal Navy combinou três táticas no ataque ao corso francês e à estratégia corsária da sua debilitada marinha de guerra: obrigatoriedade de comboios para a navegação mercante, bombardeamentos e bloqueios a todos os portos que recebiam a marinha de comércio francesa, esquadras e flotilhas de ataque às embarcações armadas em corso. Globalmente pode considerar-se que esta estratégia surtiu efeito. Se não se quiser ter em atenção a substancial redução das taxas de seguros praticadas para a navegação inglesa – 50% durante a Guerra de Independência americana, 25% para o período entre 1793 e 1800, 12% em 1802 e 6% depois de 1810 – não podemos ignorar o aumento significativo do número de embarcações que compunham a sua marinha de comércio. Estas que no ano de 1800 totalizavam 17.885, em 1802 atingiam a cifra de 22.805, para finalmente em 1810 se fixarem em 22.703.

Todavia, também não podemos desconhecer que, apesar da sua acção por todo o Mediterrâneo, a Royal Navy teve sempre que se confrontar com a estratégia e actividade corsária da marinha francesa, entre o período da Convenção e do Império. Se quisermos aquilatar da sua verdadeira importância basta dedicar alguma atenção à cidade de Argel, onde se transacionavam carga e cascos provenientes da prática do corso no ocidente mediterrânico e áreas adjacentes, bem como aos principais intervenientes neste negócio, os Judeus Francos<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> A definição de Judeus Francos, datada, mas esclarecedora, foi-nos dada por Laugier de Tassy, antigo chanceler do Consulado de França na regência argelina na segunda década de Setecentos: “Il y a dans toutes les Villes du Royaume d’Alger des Juifs d’Italie, qu’on appelle Juifs Franks, & particulièrement ceux de Livourne. Ils font le principal Commerce de ce Royaume, tant en Marchandises que pour le rachat des esclaves, où font valoir leur industrie ou leur friponnerie, comme il sera dit en parlant du rachat des esclaves. Ceux-là sont libres & considérez comme Marchands étrangers, sujets des Princes des Lieux d’où ils sont originaires, ou des Villes où ils ont été domiciliés. Ils peuvent s’en aller quand ils veulent, pourvu qu’ils ne laissent aucune dette, de même

da Regência. De entre estes últimos salientamos naturalmente aqueles com maior capacidade financeira, os Cohen e Naftali Busnah.

A 14 de Junho de 1796, Naftali Busnah adquiriu o navio inglês *Brother* que tinha sido apresado pelo *Foudre* da República Francesa<sup>36</sup>. Já em pleno Império, no ano de 1809, David Cohen Bacri tomou posse do brigue inglês *Salerno*, posto à venda pelo consulado de França na Regência. Esta embarcação, comandada pelo capitão William Philipps, que navegava de Malta para Liverpool, fora capturada por um corsário francês e transportada para Argel com o fim de ali ser transaccionada<sup>37</sup>. O ano de 1809 acabou por se revelar, pelo menos no que diz respeito às presas negociadas em Argel, muito profícuo para o corso francês. Em 19 de Agosto, David Cohen Bacri voltou a adquirir um navio apresado. Desta vez foi a presa do *Intrépide*, o navio espanhol *Nuestra Señora del Rosario*<sup>38</sup>. A 24 de Agosto o grande homem de negócios judeu voltou a adquirir uma nova presa do *Intrépide*, agora um brigue espanhol e a 14 de Setembro, novamente o corsário francês transaccionou, através do consulado de França, duas presas inglesas por ele capturadas. Uma delas, o brigue *Sally* de 140 tonéis, com toda a sua carga, apesar das ameaças inglesas contra quem adquirisse mercadorias provenientes dos navios levados para Argel pelo corso francês<sup>39</sup>. A outra, a escuna *Halifax*, construída na América Espanhola, na venda da qual também interveio o representante diplomático da França na Regência<sup>40</sup>.

A 2 de Setembro de 1813, depois de ter perdido a polacra *Gioseppino* para um corsário francês, Jacob Cohen Bacri comprou o navio espanhol *St. Jean Baptiste* apresado pelo corsário mesma nacionalidade *Aigle*<sup>41</sup>. O mesmo Jacob Cohen Bacri adquiriu também, a 8 de Outubro do mesmo ano, a embarcação inglesa *Active*, casco e carga, capturado pelo

---

que les autres étrangers Turcs, Maures & Chrétiens.” in Laugier de Tassy *Histoire du Royaume d’Alger: avec l’Etat présent de son Gouvernement, de ses Forces de Terre & de Mer, de ses Revenus, Police, Justice Politique & Commerce*, p. 76. Sobre a temática dos Judeus Francos e da sua ligação a Livorno ver também, entre outros, Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, 2009, Jean Pierre Filippini «Les Juifs d’Afrique du Nord et communauté de Livourne au XVIIIe siècle», in *Les Relations intercommunautaires juives au Méditerranée occidentale (XIIIe-XXe siècles)*. (dir.) J.L. Miège, 1984, pp. 60-69 e Lionel Levy, *La Nation Juive Portugaise. Livourne, Amsterdam, Tunis, 1591-1951*, 1999.

<sup>36</sup> M. J. M. Haddey, *Le Livre d’Or des Israélites Algériens*, p. 75.

<sup>37</sup> Idem, *ibidem*, p. 69.

<sup>38</sup> Idem, *ibidem*, p. 69.

<sup>39</sup> Idem, *ibidem*, p. 69.

<sup>40</sup> Idem, *ibidem*, p. 70.

<sup>41</sup> Idem, *ibidem*, p. 71.

também corsário francês *Heureux*<sup>42</sup>. Os grandes comerciantes judeus da Regência, alvos e ao mesmo tempo agentes do corso de França, na verdade mais como habituais compradores das presas deste último, demonstravam a sua grande eficácia e as contínuas depredações que este efectuava nas marinhas mercantes que se aventuravam no Mediterrâneo em finais de Setecentos e na primeira década do século XIX.

Apesar de tudo isto, o corso no período do Império confirmava assim que não sendo apoiado na sua acção por esquadras de alguma dimensão, tendia naturalmente para uma total irrelevância estratégica. Todavia, esta prática permitiu alguma dinamização da actividade dos portos franceses, levando à prosperidade de vários armadores. Na realidade o corso não poderia nunca substituir uma verdadeira marinha de guerra e Napoleão jamais pretendeu que essa substituição tivesse lugar. Após Trafalgar, todos os arsenais sob o controlo francês, de Antuérpia a Veneza, foram mobilizados para reconstruírem a armada imperial. Que oposição poderia na realidade constituir um navio corsário, cujos maiores raramente armavam com mais de trinta peças, face a um navio de linha de 74 a 110 peças.

O corso francês foi assim no final do século XVIII e primeiras décadas do XIX o mais feroz opositor do corso magrebino, e da sua vertente mais agressiva e capaz do ponto de vista militar, o corso de Argel. Múltiplas razões estiveram na origem desta estratégia, entre as quais avulta a económica, tentando proteger o seu comércio no Mediterrâneo e, sobretudo, a capacidade interventiva do seu grande empório, Marselha.

\*\*\*

Em França o período da Revolução e, sobretudo, o do Império levaram a prática do corso a níveis nunca anteriormente atingidos. A conjuntura vivida neste período proporcionou a aplicação de dois tipos de estratégia na guerra do mar: o corso e a estratégia corsária: o corso exercido por armadores privados, visando a obtenção do maior número possível de presas e tentando em simultâneo reduzir ao mínimo os riscos de perda das embarcações que o praticavam; a estratégia corsária executada pela marinha de guerra de uma qualquer potência que ao lançar-se sobre o comércio marítimo de outra, sua oponente, a obrigava a desviar consideráveis recursos para o proteger.

---

<sup>42</sup> Idem, *ibidem*, p. 71.



A escassez de informação nas fontes portuguesas sobre a actividade do corso francês no Mediterrâneo é compensada por aquela que estas nos legaram sobre as depredações que os armadores privados e a Marinha de Guerra de França cometeram sobre o tráfego que cruzava o Atlântico. Mas foi particularmente no Mediterrâneo que a marinha francesa assumiu na plena totalidade os dois conceitos de guerra teorizados pela Convenção. No curto espaço de uma década (1803-1813) foram emitidas mais de duas centenas e meia de cartas de corso nos portos de toda a orla francesa do *mare nostrum*. À sua prática dedicavam-se também populações que pretendiam compensar períodos em que a agricultura e a pesca eram menos rentáveis. Muitos alternavam igualmente o exercício do transporte marítimo ou da pesca com o corso. A partir da segunda metade do século XVIII a marinha francesa acentuou a pressão sobre a sua congénere argelina e também sobre a carga e passageiros transportados em embarcações arvorando outro pavilhão que não o francês.

O ónus da hecatombe humana que atingiu, em resultado da prática do corso, toda a bacia mediterrânica não pode ser atribuído em exclusivo, como em geral se pretendeu no espaço europeu, às potências “barbarescas”. A França desde sempre se confrontou com o poder naval argelino numa acção que, embora com outros objectivos, estendeu às populações ribeirinhas das costas magrebina. Em pleno século XVII esta prática destinou-se fundamentalmente a abastecer os bancos das suas galés. O relato de Jean Marteilhe permite constatar que quando este forçado protestante se sentou no banco de uma das galés da frota francesa, viviam ali mais de 12.000 homens. Cerca de 2.000 dos seus companheiros de pena eram “Turcos”, originários do Magrebe e da Europa Central, tendo sido, no entanto, muitos também adquiridos nos mercados de escravos espalhados um pouco por toda a bacia mediterrânica.

Uma constatação que nos fica da observação do aparato punitivo da marinha de guerra de França e da coreografia terror por muitos dos que habitaram aquele espaço concentracionário é que a sua crueldade e desumanidade, nada ficavam a dever ao que a maioria da literatura produzida na Cristandade nos deu a conhecer sobre as condições de vida nos banhos magrebinos.

O principal opositor da actividade e estratégia corsária da marinha de França foi o contra-corso inglês que lhe afectou a rentabilidade estratégica e muito beneficiou os navios mercantes navegando sob pavilhão britânico. Se dúvidas existirem sobre a importância do corso francês e os múltiplos negócios gerados a jusante da sua prática, basta consultar a obra

de M. J. M. Haddey, *Le Livre d'Or des Israélites Algériens*, para verificar o número de presas transaccionadas pelos armadores que se dedicavam a esta actividade no porto de Argel entre os anos de 1796 e 1813. No entanto, a extraordinária dinâmica do corso francês nos finais de Setecentos e primeiros anos de Oitocentos, não impediu de se poder verificar a sua total irrelevância desde que não fosse coadjuvado por uma poderosa marinha de guerra. Na realidade os rápidos, mas pequenos, navios corsários, pouca, ou nenhuma, oposição podiam fazer a uma fragata fortemente armada ou a um navio de linha.

## 1.2. O corso e o contra-corso da Ordem de Malta

A importância da Ordem de Malta para entender a actividade corsária em todo o ponente mediterrânico, nomeadamente no período abrangido pelo arco temporal deste trabalho, é fundamental. Para analisar a prática do corso pela Ordem, na segunda metade do século XVIII, é necessária uma breve digressão por um tempo mais recuado em que, à luz da rivalidade entre o Islão e a Cristandade, a actividade corsária alicerçou os seus fundamentos ideológicos. Os principais alvos escolhidos pelo corso da Ordem foram num primeiro período as lucrativas rotas do Levante e, depois, já na segunda metade de Setecentos, obedecendo a uma conjugação de interesses com o reino francês, as rotas magrebina e aquela que era a principal oponente das potências europeias, a regência de Argel.

O grande historiador da ilha de Malta e da sua Ordem, Alain Blondy, no livro *Chrétiens et Ottomans de Malte et d'ailleurs*, mais propriamente no seu Capítulo 36 “Les Nouvelles données géopolitiques en Méditerranée après Lepante”, faz uso de uma imagem pouco académica. Exemplificando a mudança geoestratégica ocorrida no Mediterrâneo após Lepanto, Blondy, depois de afirmar que em seis anos, de 1565 a 1571, a situação neste mar interior se tinha completamente alterado, avança sem hesitar para uma ousada metáfora, proclamando que a vitória da Cristandade em Lepanto, em 1571, não foi mais que a transformação do ensaio obtido no confronto com as forças turcas no Grande Cerco de Malta de 1565.

A situação de conflito vivida no Mediterrâneo na primeira metade do século XVI tinha menos a ver com os Turcos do que com os novos poderes que emergiam no Magrebe. Na realidade a zona mais crítica do *mare nostrum* era agora a sua bacia ocidental. A

expedição punitiva da Santa Liga a Lepanto tinha atingido os otomanos numa das suas principais zonas de influência, o Levante grego<sup>43</sup>.

Toda a conjuntura que a Ordem de Malta, a sua marinha e o seu corso, vão enfrentar durante a segunda metade do século XVIII, ressentiu-se inevitavelmente da situação vivida em função do resultado desses dois importantes acontecimentos que marcaram de forma indelével a segunda metade do século XVI. No ocidente mediterrânico, mais propriamente no Magrebe, a derrota de Lepanto contribuiu para distender as ligações que no início as regências, por razões meramente circunstanciais, tinham estabelecido com o Império Otomano. Estas nos séculos XVI e XVII foram uma experiência única da implantação de um novo poder despótico, dependente de uma recém-chegada aristocracia militar turca ao espaço norte-africano.

Todavia, as semelhanças entre as três novas regências ficaram-se somente pela sua submissão a esta “aristocracia” de segunda classe<sup>44</sup>. Enquanto Tunes apostou na abertura ao comércio francês e se transformou num entreposto essencial às relações comerciais entre as duas margens do Mediterrâneo, Argel e Trípoli tomaram um outro caminho, talvez mais discutível, relacionado com a prática do corso, assente numa particular conjuntura interna à qual não foi de forma alguma estranha a pressão das potências europeias.

Depois de Lepanto, a dicotomia simplista a que se tinha reduzido o conflito entre dois blocos após a queda de Constantinopla, ignorando as redes entretecidas por todo o Mediterrâneo, deu lugar a uma análise mais serena. Com a vitória da Cristandade no Grande Cerco de Malta que a derrota da marinha otomana no Levante sedimentou, o conflito entre estes dois blocos confessionais, cedeu, paulatinamente, lugar a relações de alguma normalidade entre as religiões do espaço mediterrânico que mesmo nos períodos em que este

---

<sup>43</sup> Alain Blondy, *Chrétiens et Ottomans de Malte et d'ailleurs*, p. 613.

<sup>44</sup> Existem, na documentação portuguesa, algumas referências a esta tropa de elite existente na Regência. Gerardo José de Sousa Bitancourt, antigo cativo, um dos muitos aventureiros que transitava entre as duas margens do Mediterrâneo, tirando partido da porosidade das suas fronteiras, legou-nos esta descrição enviada a Jacques Filipe de Landerset: “A todos consta o modo de governo constituicoens, e melicia de Argel. Cada anno se fazem recultas nas provincias do Gram Senhor; sendo a mayor parte destes pastores, almuquireves, e mariolas. logo que chegam se lhe asigna huma mui limitada paga, e sirvem de soldados en terra i mar. e por sua antiguidade merecimento e procteam, vão subindo as mayores cargas da Regencia, athe que chegão a ser governadores, generais, ministros, e dei. os mais delles não sabem ler; alguns aprendem quando estam nos empleos, são muito ignorantes, esta os faz grandes maliciozos a que naturalmente são inclinados, a fortuna das suas piratarias, e vitorias. as naçoens da Europa que anciozamente buscam sua amizade, sacrificando interezes com somiçoens reverentes; os faz soberbos demaneira a se creyrem Invenciveis de todas as naçoens do Mundo. (AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 396, Instruções enviadas por Gerardo José de Sousa Bitancourt a Jacques Filipe de Landerset e remetidas por este a Martinho de Melo e Castro, 3 de Maio de 1786).

foi mais agudo nunca cessaram de existir. Assistiu-se em finais do século XVI à reactivação dos terminais urbanos das redes mediterrânicas: os portos do Levante e do Egipto centros de chegada das caravanas da Ásia e do Extremo-Oriente; Tunes, Trípoli e Argel, locais de comércio das caravanas da África subsariana; mas também, do lado europeu, de Veneza, Marselha, Barcelona, Nápoles, Livorno e Trieste.

Com o fim do antagonismo entre Habsburgos e Otomanos, o mapa do Mediterrâneo alargou-se, e a sua zona central assumiu um papel de verdadeira importância na ligação entre o Levante e o Ponente. Malta passou a desempenhar a função de placa giratória das novas rotas marítimas. Frequentada por navios que, afastando-se da protecção que lhes era dada pelo tráfico de cabotagem, demandavam novas e mais lucrativas rotas de navegação, a Ilha dos Cavaleiros ergueu-se como ponto fundamental para as trocas entre a Cristandade e o Islão. Quanto às regências magrebina, excepção feita a Tunes, elas não se coibiram de entrar no jogo, mas face aos condicionalismos que lhes foram impostos pelas potências europeias, cedo deixaram o papel de agentes económicos às populações submetidas habitando o seu espaço geográfico, judeus, cristãos, gregos e arménios<sup>45</sup>.

Deve reanalisar-se com algum cuidado um dos mitos ligados ao curso cristão no Mediterrâneo relacionado com o exercício do contra-curso defensivo atingindo os navios de Argel, Tunes e Trípoli. Não é possível relegar para segundo plano a experiência que os Cavaleiros Hospitalários, estacionados em Rodas, situada estrategicamente junto às rotas que conduziam aos grandes empórios do Levante, já possuíam<sup>46</sup>. É verdade que a Ordem após ter sido expulsa desse local no ano de 1522, se remeteu durante todo o século XVI a uma atitude defensiva. Empobrecidos pela perda de rendimentos que lhes chegavam dos seus senhorios em Inglaterra e no Norte da Alemanha, o que deixou de acontecer na sequência da Reforma, os Cavaleiros Hospitalários consagraram todas as suas forças à defesa de Malta que desempenhava agora o papel de baluarte da Cristandade e cuja acção em 1565 foi decisiva para o golpe que pôs fim às ambições otomanas de expansão em direcção ao ocidente mediterrânico.

De facto, foi somente depois de 1571, a partir da década de oitenta do século XVI, que o curso de Malta adquiriu a sua real dimensão. Por outro lado para que possamos

---

<sup>45</sup> Alain Blondy, *op. cit.*, p. 623.

<sup>46</sup> Michel Fontenay, «Les chevaliers de Malte dans le «corso» mediterraneen au XVIIe siècle», in *Las ordenes militares en el Mediterraneo occidental. Siglos XIII-XVIII*, p. 372.

considerar o corso cristão, originário da nova base dos Hospitalários no centro do Mediterrâneo, como um verdadeiro contra-corso era necessário que as suas actividades tivessem privilegiado exclusivamente objectivos militares, situando-se estes num espaço geográfico compreendido pela bacia ocidental do Mediterrâneo. A realidade porém é que estudos levados a cabo por renomados especialistas, como foi o caso de Michel Fontenay, levam-nos a considerar que o corso maltês, face à reduzida rentabilidade das presas magrebins, mudou-se para outras paragens mais a Oriente, a cuja atracção e proveito não conseguiu resistir, transformando a sua natureza mais relacionada com um contra-corso defensivo para o exercício definitivo do corso predador ou “contra-corso ofensivo”.

Para compreender esta mudança é absolutamente necessário conhecer os meios navais que a Ordem possuía para sustentar a sua principal função que, segundo ela própria, era a de combater os inimigos da Cristandade. Esta possuía uma esquadra composta por galés reputadas como as melhores construídas e aparelhadas em todo o Mediterrâneo e que atingiram o número de oito entre os anos de 1685 e 1690. A estas embarcações somavam-se naturalmente vários tipos de navios, o que lhes permitia estender o seu cruzeiro a outras estações do ano menos propícias para a prática do corso.

As galés da Ordem tinham a seu cargo fundamentalmente três tipos de atribuições: a primeira ligava-se ao policiamento marítimo, por um período de duas a três semanas, geralmente a solicitação dos vice-reis da Sicília e de Nápoles, em que patrulhavam a zona geográfica abrangida pelo canal de Malta, as águas em redor da Sicília, ou o mar Tirreno, chegando à Sardenha, podendo também atingir o sul da Península Itálica, até à entrada do Adriático; a segunda consistia em pôr à disposição de uma qualquer armada cristã, geralmente da França ou de Espanha, para um cruzeiro a efectuar em conjunto, o seu poder naval, quer no quadro de um hipotético ataque às regências magrebins, quer, como foi o caso, no âmbito das guerras turco-venezianas de finais do século XVIII; por fim, o que era mais frequente, *corseggiare a danno d'infideli* e exercer a guerra de corso contra as costas e comércio muçulmanos em todo o Mediterrâneo.

Aos navios da Ordem juntavam-se os dos armadores privados, armados sob pavilhão de Malta, segundo regulamentação de 1605 que haveria de se manter até 1798. A estes homens de negócio era entregue pelo Grão-Mestre uma carta patente, *ad piraticam exerçendam*, válida somente para uma viagem, com a faculdade e licença de poderem fazer a guerra contra os inimigos da Cristandade sob a sua bandeira, mas sobretudo com a condição

de respeitarem bens e pessoas cristãs, remetendo para o Tesouro da Ordem um décimo do valor das presas<sup>47</sup>.

O sucesso que resultou da atribuição destas cartas patentes nas primeiras décadas do século XVII (1600-1624) pode ser aquilatado pelo seu número. Foram emitidas 280, abrangendo 350 embarcações, o que redundou numa média mensal de 14 navios corsários<sup>48</sup>. Depois de uma leve inflexão do quantitativo de licenças, ainda no segundo quartel do mesmo século, a Ordem acabou por admitir o alargamento do período de validade das cartas patentes para cinco anos. Na sequência das guerras no Levante grego e do recrudescimento do corso cristão por todo o Mediterrâneo, assistiu-se em Malta a uma corrida ao armamento de navios que atingiu o seu auge entre os anos de 1660 e 1675.

O Levante, se atendermos aos registos de presas da Ordem, foi durante a centúria de Seiscentos o local privilegiado para a actuação dos corsários de Malta. Duas zonas geográficas se apresentaram como opção ao corso maltês: a “Barbaria” e o Levante que correspondiam a dois tipos de armamento e de actuação muito diferentes, tanto em direito como de facto. Em direito, porque as patentes emitidas pelo Grão-Mestre permitiam o exercício do corso quer *per la parti di Levante e Barbaria*, quer apenas para a “Barbaria”, interditando na concessão para esta última a passagem para além de Ra’s al Hilâl, a oeste de Darnah, na Cirenaica. De facto, porque esta distinção jurídica foi imposta por motivos práticos, que se prendiam com a necessidade de não permitir que forças ou embarcações deficientemente aparelhadas se pudessem aventurar nos mares levantinos.

Nas costas do Magrebe, a “Barbaria” das fontes maltesas e europeias, o corso podia ser praticado de forma quase artesanal, a bordo de embarcações de reduzida tonelagem, fazendo dois cruzeiros anuais e regressando facilmente a La Valleta para aprovisionamento e refresco das tripulações. Por outro lado, o corso levantino exigia tripulações numerosas e embarcações já de alguma dimensão, capazes de afrontar os rigores do Inverno e a oposição da marinha de guerra da Sublime Porta<sup>49</sup>. Qualquer destas duas distinções não deverá no entanto fazer esquecer a preocupação que a historiografia tem sublinhado com a segurança

---

<sup>47</sup> Idem, *art. cit.*, p. 373.

<sup>48</sup> Estes números foram extraídos dos *Libri bullarum* da Ordem de Malta frequentemente citados por Michel Fontenay in «Les Chevaliers de Malte dans le «corso» mediterraneen au XVIIe siècle», p. 377.

<sup>49</sup> Michel Fontenay, *art. cit.*, p. 379.

dos investimentos para ter acesso às ricas rotas levantinas. O continuado insucesso de alguns deles teria inevitavelmente grande repercussão na economia da Ilha.

**QUADRO I**  
**CORSÁRIOS SOB O PAVILHÃO DE MALTA NO SÉCULO XVII<sup>50</sup>**

<b>ANO</b>	<b>RELIGIOSOS</b>	<b>LAICOS</b>
1600-1624	74	111
1625-1649	49	88
1650-1674	56	57
1675-1699	4	44
<b>TOTAL</b>	<b>183</b>	<b>300</b>

Do quadro acima podemos concluir que durante todo o século XVII os corsários laicos superiorizaram-se em número aos cavaleiros da Ordem, excepção feita para o terceiro quartel de Seiscentos em que o quantitativo de religiosos e laicos que se dedicaram à prática do corso quase se equipaleu.

**QUADRO II**  
**ORIGEM DOS CORSÁRIOS EXERCENDO O CORSO SOB PAVILHÃO DE MALTA NO SÉCULO XVII<sup>51</sup>**

	<b>Fr.</b>	<b>It.</b>	<b>Ibér.</b>	<b>Malt.</b>	<b>Greg.</b>	<b>Dalm.</b>	<b>Flam.</b>	<b>Total</b>
Religiosos da Ordem de Malta	166	12	5					183
Laicos	79	19	4	115	13	3	1	300
<b>Total</b>	<b>245</b>	<b>31</b>	<b>9</b>	<b>115</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>483</b>

Para o mesmo período constata-se que na proveniência dos corsários, quanto à sua nacionalidade, predominava o elemento mediterrânico e neste avultavam os naturais do reino de França e do próprio arquipélago maltês. As outras nacionalidades eram residuais, sendo apenas de apontar os gregos que demandavam a sede da Ordem na procura de cartas patentes para actuar nos mares do Levante.

Aos cavaleiros não era indiferente a participação no corso cristão. Ela podia revestir-se de duas formas: como membros da Ordem, tinham a obrigação de prestar serviço nas suas galés; a título privado, alguns podiam exercer o corso, quer comandando uma embarcação,

<sup>50</sup> Dados extraídos do quadro “Les corsaires sous banniere de Malte au XVIIe siècle” in Michel Fontenay, *art. cit.*, p. 382.

<sup>51</sup> Dados extraídos do quadro “Origines des corsaires sous banniere de Malte au XVIIe siècle” in Michel Fontenay, *art. cit.*, p. 392.

quer investindo os seus cabedais no armamento de um qualquer navio, aprontando-o para *corseggiare a danno d'infideli*.

A participação obrigatória dos cavaleiros nos cruzeiros mediterrânicos das embarcações maltesas condicionava-lhes, juntamente com a antiguidade, o acesso aos mais altos postos da hierarquia da Ordem. Era assim obrigatória, em pleno século XVII, para além de cinco anos de residência em Malta, a integração em seis cruzeiros completos de pelo menos seis meses cada. Foi também decidido que cada um dos cavaleiros seria obrigado, ao contrário do que era possível no século XVI, a cumprir pessoalmente essa obrigação, não podendo ser substituído ou delegar em alguém, a troco de um qualquer benefício, a sua participação.

É necessário ainda distinguir, entre os cavaleiros da Ordem, aqueles para quem o curso representava uma actividade ocasional, transitória no caminho que obrigatoriamente tinham de percorrer para subir na sua hierarquia, um exercício fortuito, talvez levado a cabo sob os sonhos de saque e glória, rapidamente abandonado por falta de sucesso ou porque um destino mais sedutor os esperava em qualquer outro lugar. Outros, no entanto, havia, corsários por vocação e profissão, que vemos renovar as suas cartas patentes, saindo várias vezes a curso e que, uma vez retirados, continuavam a participar nesta actividade como armadores ou procuradores de um qualquer jovem cavaleiro.

Os cavaleiros da Ordem de Malta, embora inferiores em número em relação aos corsários laicos, reservavam para si o sector mais lucrativo do curso mediterrânico, o do tráfego do Levante, e tinham um papel decisivo na atribuição das cartas patentes que permitiam exercício da actividade corsária. Mas, embora os encontremos a *corseggiare a danno d'infideli* nas lucrativas rotas levantinas, não desdenhavam também actuar como agentes do curso mais artesanal que se desenrolava ao longo das costas magrebina. Uma evidência todavia se impõe para o curso levado a cabo por todo o Mediterrâneo: alguns dos que o praticavam conseguiam feitos de monta, mas a maioria vivia dos pequenos sucessos, minoritários face ao número de falhanços a que se expunham. Para vencer neste jogo de azar que tinha lugar em todo o espaço mediterrânico, eram fundamentais, por esta ordem, capital financeiro, audácia e sorte.

Audácia, sorte e grande apetência pelo lucro, mesmo que ilícito, era o que levava muitos a quebrarem as condições impostas pelas cartas patentes outorgadas pelo Grão-Mestre



da Ordem, interditando o corso sobre embarcações cristãs. No entanto jamais uma interdição foi tão desrespeitada para grande proveito dos seus executores. Esta actividade ilícita, dificilmente distinguível da pirataria, não resistia à atracção que sobre ela exerciam as ricas presas que cruzavam o Mediterrâneo, alimentando-se das sicilianas, transbordando cereais tão necessários para suprir as grandes crises frumentárias europeias, das venezianas, das ragusanas e francesas que transportavam, rumo a uma Europa ávida de exotismo, as especiarias e os bens de luxo orientais. Vem já de longa data a prática pelos corsários malteses, religiosos e laicos, do corso de sobrevivência ao largo da Sicília e nas águas do Mar Jónico, tentando assegurar o reabastecimento alimentar do seu arquipélago confrontado à época com várias crises e sofrendo um forte crescimento demográfico.

Em Malta a luta levada a cabo pelos seus corsários, encarada por estes – membros da Ordem ou laicos, malteses ou estrangeiros – como o prosseguimento da Cruzada contra os infiéis, constituiu desde o início da Idade Moderna um elemento chave da sua definição como guardiões da fronteira cristã que os separava do Islão norte africano. Mas o corso e a estratégia corsária levada a cabo pelas embarcações de Malta não eram suficientes: na Ilha, as instituições que lançavam a sua bênção sobre as expedições marítimas, encetavam em paralelo uma outra cruzada, esta interna, contra o inimigo muçulmano, com particular relevância e zelo contra aqueles que eram considerados os maiores traidores da sua fé, os “renegados”.

Desde a sua instalação oficial em Malta, o Santo Ofício romano exerceu um apertado controlo sobre todos os desvios religiosos. A vigilância realizou-se particularmente sobre o tráfego portuário, compreendendo as entradas e saídas de navios, com especial atenção à movimentação de estrangeiros. O objectivo era o controlo estrito da população não católica – muçulmanos, judeus, protestantes – evitando a presença de indesejáveis no seio dos habitantes de uma ilha que reivindicava para si o título de última fronteira da Cristandade. A partir de 1605, e de acordo com instruções emanadas do Santo Ofício de Roma para o Inquisidor de Malta, o desembarque de não católicos, ainda que no âmbito das relações comerciais, ou resgate de cativos, passou a estar dependente da sua autorização. No entanto, o controlo mais apertado estava naturalmente reservado aos navios de corso e às galés que transportavam escravos judeus e muçulmanos.

Os processos levados a cabo contra “renegados” são numerosos. Este grande número de inquirições acabou por resultar da dupla Cruzada, interior e exterior, que marcou o

quotidiano da Ilha. A intensa actividade corsária, permitindo a regular captura de escravos e cativos, fez cair nas malhas do Santo Ofício inúmeros “renegados”, na sua maioria corsários, o que lhe possibilitou, bem como às autoridades políticas e religiosas, a oportunidade de preservar a pureza religiosa do arquipélago que se sentia ameaçado de “contaminação” herética. Esta consubstanciava-se no muçulmano – Mouro ou Turco – bem diferente do judeu ou protestante que mais do que perigo político ou religioso representava a manifestação de uma ameaça civilizacional, o Islão. Malta aparecia, na sequência desta Cruzada interior e devido ao labor inquisitorial, como bastião de onde partia a ofensiva da Cristandade em direcção à margem sul do Mediterrâneo<sup>52</sup>.

Michel Fontenay apresenta-nos uma outra leitura dos motivos que levaram a Ordem a fazer uma inversão na dinâmica do seu curso e que de alguma forma os números que Alain Blondy nos fornece sobre as presas efectuadas pela marinha maltesa ao longo do século XVIII confirmam. Apesar das perdas sofridas em Inglaterra e na Alemanha devido à Reforma, a Ordem continuava a possuir um grande número de propriedades espalhadas por toda a Europa. No início do século XVII, ela detinha mais de 500 senhorios em Espanha, França e Itália. De acordo com uma avaliação efectuada em 1583, confirmada em 1613, esta estimava o rendimento das suas propriedades europeias num montante entre 700 a 750.000 escudos. Soma equivalente à época ao valor de 2 toneladas de ouro ou 75 de prata. E se quisermos aquilatar da sua dimensão podemos afirmar que ela também correspondia a metade do “quinto real” das chegadas anuais de metais preciosos ao porto de Sevilha<sup>53</sup>.

Esta grande riqueza, concentrada num número muito restrito de pessoas, podia provocar cobiça, isso mesmo tinha estado na origem das nacionalizações levadas a cabo na Inglaterra e na Alemanha. Enquanto a ilha foi bastião da Cristandade contra o perigo otomano, a Ordem facilmente conseguiu justificar a sua incomensurável riqueza pelos serviços prestados ao bem comum, entendendo-se estes como a defesa dos interesses das potências cristãs da margem norte do Mediterrâneo. Mas no século XVII, se colosso otomano não era ainda o homem doente da Europa, então já remetido às planícies do Danúbio, ele não representava perigo de monta para o espaço mediterrânico. À Ordem era necessária a presença do curso para legitimar a sua existência. Para garantir a subsistência e razão de ser

---

<sup>52</sup> Anne Brogini, «La course et la foi. Malte, île corsaire aux XVIe et XVIIe siècles», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe siècle)*, pp. 191-192.

<sup>53</sup> Michel Fontenay, *art. cit.*, p. 389.

perante a Europa cristã, era fundamental fazer prova de vida e esta passava por justificar a sua utilidade. Agora, ao contrário do proclamado no ideal medievo de Cruzada, o adversário já não era o infiel muçulmano, o inimigo de todos os cristãos. A Ordem tentava navegar a corrente do tempo. Depois da crise de consciência europeia do século XVIII, quando o argumento da Cruzada pareceu anacrónico, sob o ponto de vista da Europa das Luzes<sup>54</sup>, Malta mudou de adversário. Não era mais o Islão, enquanto paradigma religioso e civilizacional, o inimigo, mas sim, o mau muçulmano, o pirata “barbaresco”, hostil tanto à civilização quanto à Cristandade. Assente nestes pressupostos a Ordem para sobreviver, garantindo os seus rendimentos, perfilou-se para ser o polícia do comércio europeu no Mediterrâneo<sup>55</sup>.

Segundo Michel Fontenay, o corso para Ordem de Malta, na sua maioria composta pela nata da aristocracia europeia, não era senão uma maneira de garantir a sua posição de terratenente, legitimando por um serviço prestado, segundo a velha ética feudal, a renda recebida dos camponeses de Aragão ou da Sicília, de Castela ou da Île-de-France, de Portugal ou da Lombardia<sup>56</sup>. O exercício da actividade corsária funcionou assim, dentro destes limites ideológicos, em pleno século XVIII, como o meio de prolongar o combate do século anterior, num tempo em que os habitantes das duas margens do ocidente do *mare nostrum* eram confrontados com o aparecimento de novos intervenientes, exteriores ao espaço mediterrânico – ingleses e holandeses – que não perfilhavam os ideais cruzadísticos da Europa da Contra-Reforma, mas sim a apetência pela dinâmica comercial, materializada na procura de novos mercados e no usufruto dos benefícios da economia do corso.

No último quartel do século XVIII a situação internacional teve grande influência sobre a conjuntura interna do arquipélago maltês. Os acontecimentos em França repercutiram-se inevitavelmente sobre a população de Malta. A primeira consequência foi a de sofrer ela própria as consequências económicas e financeiras do empobrecimento da Ordem; a segunda revelou, pelo menos nos estratos mais elevados da população maltesa, a necessidade destes tomarem posição sobre os princípios que orientaram a Revolução Francesa<sup>57</sup>.

---

<sup>54</sup> Exemplo das ideias que circulavam na Europa no século XVIII, acerca da forma como se deveria enfrentar o corso “barbaresco”, é a *Memoire concernant le système de paix et de guerre que les Puissances Européennes pratiquent à l'égard des Régences barbaresques*, publicada em Veneza no ano de 1788.

<sup>55</sup> Michel Fontenay, *art. cit.*, p. 391.

<sup>56</sup> Idem, *ibidem*, p. 393.

<sup>57</sup> Alain Blondy, *L'Ordre de Malte au XVIIIe siècle*, p. 348.

A supressão dos rendimentos recebidos de França, a contribuição patriótica, a sujeição dos activos da Ordem aos novos impostos decretados pelo governo francês e por fim a sua nacionalização, foram um duro revés para as já depauperadas finanças do arquipélago. Para fazer face a estes constrangimentos recorreu-se à solução habitual nestes casos: o empréstimo. A 21 de Março de 1792, o Sagrado Conselho autorizou um empréstimo de 400.000 escudos sobre uma hipoteca dos bens da Ordem. Mas para a efectivação desta operação financeira foi necessário o parecer favorável do Papa. Pio VI autorizou-a, desde que a sua liquidação tivesse lugar num prazo de três anos. O Grão-Mestre escreveu então ao representante máximo da Igreja transmitindo-lhe a impraticabilidade dessas condições, tendo o Sumo Pontífice alargado o prazo para seis anos, mas o Breve papal só chegou à ilha em Fevereiro de 1793. Pressionado pela conjuntura externa e interna o Grão-Mestre voltou-se então para Génova onde um crédito foi concedido à taxa de 4,25% ao ano. Todavia o tempo gasto a reunir uma soma desta dimensão inviabilizou o sucesso da operação financeira.

Tentaram então encontrar-se soluções para as grandes dificuldades de liquidez colocadas à Ordem. O Grão-Mestre Rohan chegou mesmo a solicitar ao Papa permissão para lançar um novo empréstimo, desta vez de 100.000 escudos, sendo-lhe esta concedida em 9 de Abril de 1793. Mas, estando todas estas operações rodeadas de condições menos claras, o governo da Ordem viu-se obrigado a tomar medidas extremas sobre o funcionamento das suas administrações. O aparelho militar, no qual se incluía a marinha de guerra, assistiu à redução das subvenções para metade, tendo essa medida naturalmente repercussão imediata na sua capacidade operacional. A esquadra foi reduzida e a sua composição ficou resumida a dois navios, o *St Zaccharie* e o *St Jean*, encontrando-se este último ainda em construção, a duas fragatas, uma nova, a *Ste Elisabeth* e uma velha, em mau estado, a *Ste Marie*. Perante este quadro, votando a marinha maltesa à quase inoperância, foi decidido manter apenas um navio e uma fragata e vender a outra que ainda se encontrava em condições de navegar<sup>58</sup>. Outras medidas se seguiram, também directamente ligadas ao potencial militar da Ordem e que atingiram não só emprego, como também soldos e salários da administração. Numa sociedade muito dependente do movimento dos seus portos de mar e do comércio que estes geravam, decisões como as que foram tomadas tinham inevitavelmente de produzir consequências. A Ordem lançou assim o descontentamento no seio de um sector muito específico da população

---

<sup>58</sup> Idem, *ibidem*, p. 350.

do arquipélago que de alguma maneira dela dependia: marinheiros e pequeno funcionalismo de La Valleta e de outras cidades portuárias.

Um dos efeitos mais visíveis da interrupção do normal relacionamento com a França da Revolução, em razão dos acontecimentos militares que tiveram lugar na Europa e no Mediterrâneo, foi a grande redução das exportações e do comércio externo maltês com duas consequências: uma económica e a outra que redundou numa acentuada dificuldade de aprovisionamento em bens de consumo e material estratégico.

Ainda segundo Alain Blondy no final do século XVIII a França tinha quase desaparecido dos registos marítimos de entradas e saídas da ilha. Blondy coligiu para o ano de 1797 os seguintes elementos: no que se referia às importações, 38,5% dos navios que as transportavam eram malteses, 21% sicilianos, 11,7% napolitanos, 10,7% gregos, 8,3% genoveses, 5,4% ragusanos, 1% franceses, sendo o restante composto por dinamarqueses, suecos e sardos; quanto às exportações, 61% eram malteses, 14,6% sicilianos, 13,4% ragusanos, 4% gregos, 3,6% napolitanos, 0,8% genoveses, 0,4% franceses, sardos, dinamarqueses ou prussianos<sup>59</sup>. Foi o desaparecimento da França da balança comercial da ilha, que levou à prevalência dos navios de pavilhão maltês e de um comércio que se viu obrigado pela conjuntura a privilegiar as relações de proximidade. Mas estas contemplavam apenas o pequeno comércio e os pequenos investidores que se dedicavam ao negócio do armamento. Os grandes armadores do comércio internacional a longa distância tinham desaparecido, as repercussões do seu afastamento não tardariam.

Alain Blondy fornece-nos também para o século XVIII o número de presas que resultaram da actividade marítima do corso da Ordem. Entre o ano de 1706 e o de 1784 a sua marinha capturou 36 navios de entre os quais avultavam os que eram pertença das regências magrebina. Constituíram as presas da marinha de Malta: 16 navios da regência de Argel, 8 de Trípoli, 7 de Tunes e 5 registados sob a designação genérica de “Turcos”. Entre todas estas capturas no Mediterrâneo central e ocidental, para além de ressaltar a exclusão de qualquer incursão em águas levantinas, sobressaía o apresamento de seis navios argelinos efectuada no porto de La Goulette no ano de 1756. Nos anos entre 1746 e 1750, o *St Jean*, juntamente com navios franceses, cruzou junto às costas magrebina e dos Estados Pontifícios, onde, entre os anos de 1770 e 1773, os navios malteses efectuaram acções de protecção e policiamento

---

<sup>59</sup> Idem, *ibidem*, p. 351.

marítimo, conjuntamente com a frota espanhola, participando também com navios deste país no cerco de Argel de 1775<sup>60</sup>.

A diminuição da prática do contra-corso pelo que restava do antigo esplendor da marinha da Ordem causou um rude golpe na economia de Malta. Coube a um cavaleiro francês, Charles-Sebastien de Choiseul, propor ao Grão-Mestre António Manuel de Vilhena a transformação da ilha, até então quase exclusivamente uma base corsária, numa zona franca em pleno centro do Mediterrâneo. Vilhena tomou essa medida, promulgando em 1723 a Pragmática Sanção Aduaneira que reduziu de forma acentuada os direitos de importação para não residentes, bem como as taxas de armazenagem dos produtos importados<sup>61</sup>. Até então os bens recebidos do exterior, com exceção dos alimentares, eram taxados em 6,33%. A partir da promulgação da Pragmática, as mercadorias podiam transitar pelos entrepostos malteses, através de homens de negócio não residentes, pagando estes somente uma taxa de trânsito de 1%, à qual se acrescentava uma outra de 0,33% a 0,5% de armazenagem (os cereais destinados a reexportação estavam isentos desta última taxa)<sup>62</sup>.

Os incentivos fiscais foram de extraordinária eficácia para o desenvolvimento do comércio maltês com o exterior e favoreceram rapidamente a emergência da ilha como entreposto do tráfego de mercadorias entre o Ocidente e o Oriente. Um desenvolvimento de tal ordem que novamente um Grão-Mestre português, Manuel Pinto da Fonseca, mandou construir, no ano de 1752, dezanove armazéns capazes de acomodar o fluxo de mercadorias que transitavam pelo seu porto principal.

A entrada de Malta no liberalismo comercial trouxe consigo características de modernidade, mas para estas frutificarem teria sido necessário que as instituições tivessem também possibilitado alguma ascendência social. A nova classe de homens de negócio ligados ao grande comércio internacional, ambicionando essa ascensão, vai pôr em questão o poder do aparelho estatal ainda sustentado pela Ordem. Na sua nova dimensão de empório, a ilha ficou dependente das flutuações do comércio mediterrânico e da conjuntura internacional que o envolvia. O interesse das potências europeias e o dos grandes comerciantes malteses iria

---

<sup>60</sup> Idem, *ibidem*, p. 49.

<sup>61</sup> Alain Blondy, *Chrétiens et Ottomans de Malte et d'ailleurs*, p. 629.

<sup>62</sup> Idem, *ibidem*, p. 46.

opor-se ao poder da Ordem e, a curto prazo, à sua existência como entidade política independente.

A Pragmática Sanção de António Manuel de Vilhena contribuiu de alguma forma para que a Ordem continuasse a ficcionar o seu papel de polícia dos mares, mas as presas resultantes dessa prática não representavam mais do que metade do que tinham constituído no último terço do século XVII. Malta tinha-se transformado, em pleno Mediterrâneo, num porto-avançado da grande cidade do Sul de França, Marselha. No entanto, a Ordem, cada vez mais um agente da diplomacia e da política francesa, na sequência da Guerra dos Sete Anos e da Guerra de Independência Americana, à luz da sua emergente posição no comércio mediterrânico, adquiriu uma nova dimensão estratégica. Foi na complicada situação no Mediterrâneo do último quartel do século XVIII que o corso maltês teve a sua última erupção importante, mais uma vez ligada à defesa dos interesses de França que pretendeu liberdade de movimentos para se lançar sobre o corso dos seus oponentes europeus, deixando à Ordem a missão de enfrentar o derradeiro fôlego do corso da regência de Argel.

A actividade do corso maltês em finais de Setecentos foi o seu canto de cisne. A queda de Malta, de Ragusa e das Ilhas Jónicas, teve como efeito a plena integração destes pequenos Estados nas redes de comércio continentais. A interpenetração entre comércio e corso, sempre existente no Mediterrâneo, ao nível da tripulação das suas embarcações, permitiu que os corsários de ontem se tivessem transformado com facilidade em capitães dos navios mercantes sob os pavilhões das grandes potências europeias da época.

\*\*\*

A normalização das relações entre Habsburgos e Otomanos redesenhou o mapa do Mediterrâneo. A posição geográfica da Ilha de Malta, determinante na ligação entre o Ponente e o Levante, concedeu-lhe excepcional relevo nos contactos entre as bacias ocidental e oriental do *mare nostrum* e transformou-a na placa giratória das novas rotas que uniam o Médio Oriente ao Magrebe. A Ilha dos Cavaleiros converteu-se em local privilegiado de encontros de vária índole entre a Cristandade e o Islão.

O mito do contra-corso defensivo exercido pelos cavaleiros da Ordem de Malta, como baluarte da Cristandade no centro do Mediterrâneo, cedo foi posto em causa face à acentuada perda de rendimentos, anteriormente recebidos pelos senhorios da Ordem na

Inglaterra e na Alemanha ocasionados pelas alterações produzidas pela Reforma. Revés que, como nos demonstrou Michel Fontenay, o reduzido valor das presas magrebina e a dificuldade em exercer o corso nos lugares do Levante, não conseguiu colmatar face à grande diminuição dos proveitos da Ordem. Não estava, todavia, reservado apenas às galés de Malta o exclusivo do corso sob o seu pavilhão. Aos seus navios juntaram-se, a partir de 1605, numa política que se haveria de manter até 1798, os homens de negócio que armavam as suas embarcações segundo as condições estabelecidas nas cartas de corso, *ad piraticam exerçandam*, válidas apenas para uma só viagem e reservando para o Tesouro da Ordem um décimo do valor obtido com a comercialização das presas e suas cargas.

O espaço geográfico privilegiado pelo corso da Ordem durante a centúria de Seiscentos foi o Levante mediterrânico. O corso contra as embarcações magrebina podia ser praticado sem grandes exigências, a bordo de navios de pequeno calado, ao contrário do que obrigavam as deslocações às costas da Síria, do Egipto e ao arquipélago grego. Contra o corso e costas das Regências levavam-se a cabo dois cruzeiros anuais de curta duração e, sempre que as condições climáticas o permitiam, outras saídas ocasionais.

Os cavaleiros participavam na actividade corsária por imposição da Ordem que os obrigava a integrar, pelo menos, seis cruzeiros de seis meses cada, dependendo do cumprimento desse requisito a progressão na sua hierarquia. Outros, no entanto, excediam em muito o cumprimento desta obrigação e continuavam a exercer a prática do corso, levando-a desta vez a cabo como armadores privados ou procuradores de um outro cavaleiro. Embora a elite militar da Ordem de Malta tivesse reservado para si o território de caça do Levante mediterrânico, muitos dos seus membros não desdenhavam o exercício de um corso mais artesanal que realizavam ao longo das costas magrebina. A apetência pelo lucro, proporcionado por uma eventual presa carregada de produtos coloniais que passasse ao seu alcance, levava-os a ultrapassar interditos consignados nas cartas patentes que impediam o corso sobre as embarcações cristãs.

Todavia não se pode ignorar a dimensão sagrada da actividade corsária da Ordem que sustentava ideologicamente a prática da Cruzada nas águas mediterrânicas. Malta transformou-se num estado corsário, suportando a sua prática no argumento da defesa dos valores da Cristandade. A originalidade deste pretexto, sobre a legitimidade da actividade corsária, era a sua conciliação com uma dimensão mais pragmática, traduzida na obtenção de pingues lucros, mesmo quando alcançados à custa de presas cristãs.



À Ordem era, contudo, necessária a presença do corso no seu quotidiano como factor de legitimação da sua existência. Para garantir a subsistência política e financeira como entidade autónoma no quadro geoestratégico mediterrânico, Malta já não conseguia, em pleno século XVIII, justificar os ideais cruzadísticos, integrando-os nos valores da Europa das Luzes. Era necessário mudar de inimigo. O Islão tinha de ser relegado para plano secundário na representação desse papel, enquanto paradigma religioso e civilizacional. Era indispensável procurar outro opositor. Não foi preciso escolher muito. No outro lado do Mediterrâneo estava o mau muçulmano, o pirata “barbaresco”, inimigo da civilização e simultaneamente opositor da Cristandade. A Ordem preparou-se assim para ser o polícia do Mediterrâneo.

No final do século XVIII a situação política e económica da Ilha agravou-se substancialmente, face às profundas rupturas verificadas no espaço europeu. Uma das consequências das restrições financeiras foi a diminuição dos efectivos da esquadra maltesa que ficou reduzida a apenas dois navios em condições de navegar. O século XVIII assistiu à prática exclusiva do corso por parte dos navios da Ordem sobre navios muçulmanos. Das 36 embarcações capturadas entre 1706 e 1784, 16 eram pertença da regência de Argel, 8 da de Trípoli, 7 da de Tunes, e 5 designadas de forma genérica como “Turcas”. A diminuição da actividade do contra-corso ofensivo causou um rude golpe na economia da Ilha e foi em 1713 que, sob a direcção António Manuel de Vilhena, numa tentativa de recuperar o antigo esplendor, se promulgou a Pragmática Sanção Aduaneira. Esta medida que tentou conferir à Ordem o papel de entreposto comercial em pleno *mare nostrum* submeteu-a às flutuações da conjuntura internacional e do comércio mediterrânico. A temporária recuperação financeira da Ilha, embora pondo em causa, a curto prazo, a sua independência, permitiu-lhe a possibilidade de continuar a ficcionar o seu papel como polícia do Mediterrâneo ocidental.

No último quartel do século XVIII, o corso maltês viveu o derradeiro grande período de actividade ligado à defesa dos interesses estratégicos franceses que deixaram à sua reduzida esquadra a missão de enfrentar o corso argelino. No entanto, as presas resultantes destas acções, já não representavam sequer metade do que era usual capturar no último terço do século XVII. O esforço corsário foi o derradeiro fôlego de uma realidade à qual Napoleão Bonaparte pôs termo na sua rota rumo ao Egipto. As difusas fronteiras entre comércio e corso em pleno Mediterrâneo, em finais de Setecentos, permitiram que muitos dos experientes

capitães malteses tivessem transitado, sem grande dificuldade, para o comando de navios mercantes das potências europeias.



## 2. O curso magrebino

### 2.1. O curso marroquino

A verdadeira dimensão da marinha de guerra marroquina é uma questão que atravessa toda a segunda metade do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX. A importância do curso no Império Alauíta está naturalmente relacionada com a sua posição estratégica, tanto no Atlântico como no Mediterrâneo que, tendo em conta os efectivos atribuídos por alguns historiadores à marinha xarifina, permitiu a sua prática a níveis de comprovada relevância.

Logo após a sua entronização, Muhammad ben Abdallah, colhendo a experiência dos seus antecessores, dedicou especial cuidado ao reforço do exército para o qual utilizou recursos provenientes do comércio de cereais. Dentro da mesma estratégia também usou receitas de taxas aduaneiras ligadas ao tráfico com as potências europeias para a aquisição de meios que possibilitassem o desenvolvimento da sua marinha de guerra e que passaram pela obtenção de peças de artilharia, munições e cinco dezenas de navios no Império Otomano, Inglaterra e países nórdicos<sup>63</sup>. Pensamos no entanto carecerem de alguma atenção dados que em nosso entender exageram a dimensão da marinha de guerra Alauíta entre 1757 e 1790, período do longo reinado de Muhammad ben Abdallah<sup>64</sup>. Segundo um dos muitos estrangeiros que se deslocaram ao Império Xarifino durante este período, William

---

<sup>63</sup> Michel Abitbol, *Histoire du Maroc*, p. 271.

<sup>64</sup> Henri Terrasse na já clássica *Histoire du Maroc des origines à l'établissement du Protectorat français* afirma que Muhammad III teria vinte grandes navios de guerra e trinta fragatas ou galeotas. Michel Abitbol na sua *Histoire du Maroc* secunda estes números, declarando que o sultão de Marrocos possuía cinquenta navios adquiridos junto do sultão otomano, Inglaterra e países nórdicos. Pensamos que a semelhança entre estes dois números advém do facto de terem sido recolhidos na mesma fonte redigida por Ahmad Al-Nasiri al-Slawi, *Kitab al-Istiqa li Akhbar Duwal al-Maghrib al-Aqsa*. Desta obra existe uma tradução francesa *Chronique de la dynastie alaouie du Maroc (1631 à 1894)*. Trad. E. Fumey, T. IX et X, 1906-1907. Magali Morsy na tradução da obra de Thomas Pellow relativizou a dimensão dos meios navais usados pelo curso saletino que na sua opinião nunca excederam mais de uma dezena e que apenas mitos literários e culturais tinham sobrevalorizado, in *L'Histoire de la longue captivité et des aventures de Thomas Pellow dans le Sud de la Barbarie*, Traduction, introduction et notes de Magali Morsy, nota 8, p. 38.

Lempriere<sup>65</sup>, que na sua obra tem um capítulo no qual aborda esta temática – *The Army of the Emperor – how commanded – his Navy* – o monarca Alauíta “Sidi Mahomet paid more attention to military affairs than to his navy, though if any power refused, it was a sufficient inducement for him to threaten a war”<sup>66</sup>.

Outra obra essencial para o estudo do Império Alauíta é a segunda edição do ano de 1822, “Corrected, newley arranged, and considerably enlarged”, do livro de James Grey Jackson<sup>67</sup>, súbdito inglês, que viveu dezasseis anos em Marrocos, entre 1789 e 1806. Ali desempenhou funções como cônsul da Holanda e comerciante, primeiro em Agadir, depois em Mogador, fornecendo-nos talvez a descrição mais abrangente e pormenorizada da vida no Império Xarifino já que assistiu à morte de Muhammad ben Abdallah, à ascensão e morte de Mulei Yazid (1790-1792) e à subida ao trono de Mulei Slimane (1792-1822). Não se encontra todavia nesta obra, plena de detalhes sobre Marrocos, qualquer referência ao tão propalado interesse de Muhammad III pela actividade corsária da sua marinha.

Pensamos também que o sobredimensionamento atribuído à marinha de guerra Alauíta tem muito a ver com uma leitura demasiado literal de fontes marroquinas da época. Referimo-nos concretamente à tradução levada a cabo por Eugène Fumey, sob o título *Chronique de la dynastie alaouie du Maroc (1631 à 1894)*, da obra do cronista do Império Ahmad al-Nasri al-Slawi e na qual se lê sobre o sultão alauíta, “Il s’occupe beaucoup des bateaux corsaires: sous son règne, il y eut jusqu’à 20 grands vaisseaux d’escadre et 30 frégates et galiotes; les reïs étaient au nombre de 60, ayant tous leurs bateaux et leurs marins;

---

<sup>65</sup> William Lempriere, médico e militar inglês que no mês de Setembro de 1789, foi incumbido pelo governador britânico de Gibraltar de se deslocar a Marrocos com o fim de ministrar os seus cuidados a um dos filhos de Muhammad III em Tarudante. Depois franqueou o Atlas, cumprindo uma ordem do próprio sultão, e dirigiu-se a Marraquexe, sendo admitido no harém imperial com o fim de observar algumas das favoritas do monarca Alauíta. Meses depois regressará a território inglês onde comporá *A tour from Gibraltar to Tangier, Sallee, Mogodore, Santa Cruz, Tarudant; and thence, over Mount Atlas, to Morocco: including a particular account of the Royal Harem, etc.* Voltará novamente a Marrocos e desse retorno nos dará conta na segunda edição da sua obra com “Additions and Corrections” que englobará dados mais circunstanciados sobre a morte de Mulei Muhammad ben Abdallah e a ascensão ao trono do seu filho Mulei Yazid. Esta segunda deslocação terá estado relacionada com objectivos mais imediatos da política externa inglesa face à conjuntura europeia e às suas possíveis repercussões na regência de Argel e no Império Xarifino.

<sup>66</sup> William Lempriere, *A tour from Gibraltar to Tangier...*, p. 240.

<sup>67</sup> *An account of the Empire of Morocco, and the districts of Suse and Tafielt; compiled from miscellaneous observations made during a long residence in, various journies through these countries. To which is added na account of shipwrecks on the western coast of Africa, and interesting account of Timbuctoo, the great emporium of Central Africa*, second edition, corrected, newly arranged, and considerably enlarged, 1811.

comme marins, il y avait 2.000 Orientaux e 3.000 Magrebins, et, de plus 2.000 artilleurs.”<sup>68</sup>. O número de embarcações marroquinas tem, no nosso entender, que ser relativizado quando cotejado com a dimensão do corso argelino, tendo em conta que para igual período as autoridades da regência de Argel pensavam em mandar construir duas embarcações já de alguma dimensão no objectivo de tentar passar com mais frequência ao Oceano.

Louis de Chénier, cônsul de França em Marrocos entre os anos de 1767 e 1781, personagem não muito benquista junto do poder Alauíta, pela parcimónia com que gastava os dinheiros do seu país em presentes para Muhammad ben Abdallah, na descrição que nos legou sobre o tempo passado junto ao poder xarifino em *Recherches historiques sur les Maures et l’histoire du Maroc*, no seu “Chapitre Troisième – Forces Militaires & Maritimes de l’Empire de Maroc, & revenues de ce Souverain”, dá conta do interesse que o sultão marroquino votou à sua marinha de guerra e à actividade de corso que pretendia exercer:

Dans les premières années de son règne, se Souverain [Muhammad ben Abdallah] fit construire a Salé des armements de vingt-six jusqu’à trente-six canons, parce que le tremblement de terre qui détruisit Lisbonne, le premier Novembre 1755, donna à la passe de la rivière près de trente pieds de profondeur à haute marée: mais l’ensablement faisant tous les ans nouveaux progrès, il fallu mesurer les armements à la difficulté des moyens.<sup>69</sup>

Muhammad ben Abdallah aprofundou a estratégia de centralização do poder real, na tentativa de restabelecer a ordem num país em desagregação, que passou pela submissão de várias tribos *guich*. Esta política visando a regularização da situação interna do seu reino permitiu-lhe encetar uma política externa coerente, todavia dependente do grau de lealdade das tribos face ao *makhzen*<sup>70</sup>. O sultão marroquino, apesar de se considerar um combatente da *jihad*, reduziu de forma significativa o corso suprimindo a sua prática privada e

---

<sup>68</sup> Ahmad Ibn Khalid al-Nasri, *Chronique de la dynastie alaouie du Maroc (1631 à 1894)*, p. 361. A vertigem do número que é uma das características das fontes alauítas deve ser tida em conta ao abordar estas e outras matérias. Um exemplo da verdadeira dimensão dos meios navais marroquinos transparece da obra de Thomas Pellow quando este nos fornece as medidas tomadas pelo sultão ‘Abd Allah (1729-1757) face ao rompimento da paz entre a Inglaterra e o Império Alauíta no ano de 1733: “Les Maures ayant suffisamment renforcé leur marine à ce qui leur paraissait, envoyèrent quatre bâtiments en mer. Il y avait le vaisseau amiral de vingt-quatre canons commandé par *Anjour*, un second, de vingt canons, qui n’avait jamais encore pris la mer, placé sur les ordres de *Cassam Benicha*, un troisième, d’égale puissance, sous ceux de *Elle Ouad* et un quatrième, de seize canons, sous ceux d’*Absolem Candeel*” in *L’ Histoire de la longue captivité et des aventures de Thomas Pellow dans le Sud de la Barbarie...*, p. 117.

<sup>69</sup> M. de Chénier, *Recherches historiques sur les Maures et l’histoire du Maroc*, p. 236.

<sup>70</sup> Edward Szymansky, «Les tribus “Guich” et le Makhzen sous le règne de Sidi Mohammed Ben Abd Allah», in *Revue de l’Occident musulman et de la Méditerranée*, p. 202.

transformando-o num negócio de estado. Muhammad III compreendia que comércio e corso, no caso específico do Império Xarifino, não eram práticas conciliáveis<sup>71</sup>.

Os números relativos à marinha marroquina armada em corso, constantes na crónica de al-Nasri e nos quais Michel Abitbol se baseia, estão sobrevalorizados, fundamentalmente se tivermos em conta que nos “anos Hamidou”, entre 1793 e 1815, período em que a actividade da marinha de Argel atingiu níveis desconhecidos desde o século XVII<sup>72</sup>, o corso desta regência possuía apenas cinco fragatas, sendo duas delas resultantes de apreensões e outras duas de construção recente.

O cônsul de França, Louis de Chénier, volta a dar-nos conta na sua obra que as embarcações mandadas construir por Muhammad III em Salé não inspiravam nenhum receio por serem pesadas sem proporções, soçobrando facilmente nas inexperientes mãos dos seus comandantes. Ainda segundo Chénier “Sidi Mahomet n’aguères que six a huit frégates de deux cens tonneaux de portée, percées pour quatorze & dix huit canons de six, & une dizaine de galliotes”<sup>73</sup>.

A opinião do diplomata francês sobre a inexperiência dos comandantes da marinha de guerra xarifina ainda é hoje um argumento recorrente quando se parte para análise deste período do século XVIII marroquino, fruto dos preconceitos ideológicos dos representantes da Europa das Luzes, então em serviço nos vários postos do Magrebe, resultado de alguma historiografia eurocêntrica nos nossos dias. No entanto, noutra perspectiva, Leïla Maziane na sua obra de referência *Salé et ses corsaires (1666-1727)* aborda também o tema. Segundo esta historiadora marroquina os *raïs* de Salé, no século XVI e princípio do XVII, eram maioritariamente de origem europeia. Capturados por uma qualquer embarcação magrebina, ou recém-chegados a território Alauíta em busca de fortuna, estes aventureiros procuravam fundamentalmente riqueza e glória e na sua maioria encontravam-nas. Mas se a preponderância de convertidos é dificilmente questionável para a centúria de Seiscentos e primeira década de Setecentos, embora a historiadora marroquina nos dê a conhecer que no ano de 1671 em 12 capitães de navios corsários, 8 eram marroquinos, sabemos que a partir de

---

<sup>71</sup> Roger Le Tourneau, «Le Maroc sous le règne de Sidi Mohammed ben Abdallah», in *Revue de l’Occident musulman et de la Méditerranée*, pp. 122-123.

<sup>72</sup> Lemnour Merouche, *Recherches sur l’Algérie à l’époque ottomane: II. La course mythes et réalité*, p. 315.

<sup>73</sup> M. de Chénier, *op. cit.*, p. 239. “Anos Hamidou”(1793-1815): designação dada ao derradeiro período de ouro do corso de Argel e no qual pontificou o *koptan* Hamidou Ibn Ali.

meados do século XVII os *raïs* marroquinos se tornaram cada vez mais numerosos. O comando dos navios marroquinos armados em corso evoluiu para um negócio de família, como foi o caso dos Ben Aïcha, dos El-Cortobi, durante mais de meio século, e depois no reinado de Muhammad ben Abdallah com os El-Mestiri.<sup>74</sup>

Na posse destas informações podemos questionar as afirmações de Louis Chénier. Como era possível invocar a inexperiência dos *raïs* marroquinos para o período concreto a que se refere? Como é que era possível ignorar o saber transmitido pelos convertidos europeus a homens como Abdallah ben Aïcha e Fennich, entre outros, que certamente o passaram aos seus compatriotas que fizeram escola a bordo das embarcações xarifinas? Chénier não sabia que seriam estes comandantes por ele considerados inexperientes que tomariam os primeiros navios americanos que cruzaram o Atlântico, dirigindo-se ao Mediterrâneo. O francês veiculava o espírito da época e antecipava um outro tempo de intolerância e arrogância europeia.

As fontes portuguesas são pródigas em informação que nos permite concluir pela existência de um corso marroquino activo e omissas em dados que levem à constatação de acções inerentes a uma marinha de guerra da dimensão daquela que nos é fornecida por al-Nasri. Na sequência das boas relações entre o Império Xarifino e Portugal que tinham sido consubstanciadas no Tratado Luso-Marroquino de 1774, o cônsul português em Marrocos, Jorge Colaço, num longo ofício, datado de Tânger de 30 de Janeiro de 1778, deu conhecimento às autoridades de Lisboa de deserções de portugueses de Ceuta, dos gastos feitos com estes, apensando-lhe uma lista de passaportes concedidos entre 1772 e 1777 aos *raïs* marroquinos<sup>75</sup>:

---

<sup>74</sup> Leïla Maziane, *Salé et ses corsaires (1666-1727)*, pp. 171-172. Sobre esta família Leïla Maziane informa-nos também que o *raïs* L'arbi el-Mestiri er-Ribâti foi promovido por Muhammad III a embaixador do Império em Inglaterra e Génova.

<sup>75</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Tânger, Cx. 299, Ofício de Jorge Colaço para Martinho de Melo e Castro, Tânger, 30 de Janeiro de 1778. Os passaportes permitiam garantir perante os navios da Armada portuguesa que cruzavam a zona do Estreito e o Atlântico Sul a nacionalidade marroquina das embarcações e os seus “Arraizes” serem identificados “por Vassallos do Emperador de Marrocos”.



**QUADRO III**  
**Passaportes concedidos entre 31 de Julho de 1772 e 3 de Setembro de 1777 aos corsários**  
**vassallos do Imperador de Marrocos**

<u>ANO</u>	<u>NAVIOS</u>	<u>TRIPULANTES</u>
1772	5	250
1773	20	1.951
1774	7	1.150
1775	13	960
1776	14	1.290
1777	24	1.430

Destes números podemos concluir, tendo em conta o quantitativo de passaportes fornecidos aos comandantes das embarcações xarifinas, que os anos de maior actividade de curso foram os de 1773 e 1777, nunca atingindo as tripulações envolvidas os dois milhares e só ultrapassando uma vez o número de navios que as transportavam duas dezenas. Analisando os passaportes emitidos pelos representantes do Reino em Marrocos podemos também observar que do conjunto das embarcações às quais foram concedidas patentes, treze são xavecós, um tipo de navio de grande operacionalidade e dotado para a prática do curso. Estes eram originários de vários portos da costa atlântica do Império Xarifino: três matriculados em Salé; um em Tânger; nove em Larache. Salé confirmava, na sequência de uma tendência que já se vinha a verificar desde o início do século XVIII, a sua relativa irrelevância no conjunto dos portos que armavam embarcações para a actividade corsária em finais de Setecentos.

Para o conjunto dos navios que nos é fornecido relativamente aos anos que decorrem entre 1772 e 1777 podemos apontar os seguintes portos e respectivo número de matrículas: Salé, 16 matrículas; Larache, 21 matrículas; Tânger, 23 matrículas; Tetuão, 23 matrículas. Eram assim preponderantes as embarcações originárias dos portos da costa atlântica de Marrocos, sendo também de ter em conta que, face à relativa facilidade com que o curso armado em Tetuão deveria passar o Estreito – as boas relações com o Império Xarifino potencializadas pelo Tratado de 1774 com Portugal levavam a que a Armada portuguesa se não lhe opusesse – permitem-nos considerar que o terreno de caça da marinha Alauíta era sobretudo o Grande Oceano.

Estes quantitativos fornecidos pelas fontes portuguesas, embora limitados no tempo a um período curto, seis anos, de um reinado de trinta e três, permitem-nos concluir por uma indelmentível actividade do curso marroquino, agora um assunto do *makhzen*, mas sem a dimensão que por vezes se lhe pretende atribuir. O cônsul português em Marrocos facultou-

nos, para um período de cinco anos, uma detalhada lista das certidões por ele passadas aos “Arraizes” do Império Alauíta para que a estes fosse possível serem identificados “por Vassalos do Emperador de Marrocos”. É um documento de grande importância já que pela sua consulta podemos aquilatar das dimensões da marinha imperial relativamente a este período, bem assim como os seus principais portos de armamento.

Faculta-nos ainda a documentação portuguesa listas de gastos e fornecimentos ligados a reparações de navios marroquinos efectuados em Lisboa aproveitando a excelência das relações entre o império Alauíta e o reino português. Em Janeiro de 1778, temos conhecimento de despesas com reparação de um corsário saletino<sup>76</sup>; entre os meses de Outubro e Novembro de 1778, gastos com a fragata saletina<sup>77</sup>; em Junho de 1785, reparações numa fragata marroquina<sup>78</sup>.

#### QUADRO IV

**“He estilo que todos os annos quando o devem sahir os Corcarios a fazer Sua Campanha de Corço passar lhe o Consul de Cada huma Nação a cada hum dos Corcarios huma Certidão, para que todos aquelles com quem tem Pás, o reconheção por Vassalos do Emperador de Marrocos, e se praticou sempre dar huma regalia aos Arraizes com o sentido de tratarem bem os Nacionaes que em contrassem, e eu o tenho feito como se segue”<sup>79</sup>**

Ano/Mês	Nomes dos Arraizes	Departamentos	Navios	Bancos	Pecas	Homens
1772 Julho	31 Raiz Amora Tripolino	Tetuão	Galiota	12	2	50 33
	dº Mahomet El Castry	Ditto	Ditta	dittos	Dittas	dºs 33
	dº Larby Zory	Ditto	Ditta	dittos	Dittas	dºs 33
	dº Caucudy Ziry	Ditto	Ditta	dittos	Dittas	dºs 33
	dº Caseme Amany	Ditto	Ditta	dittos	Dittas	dºs 33
1773 Mayo	16 Hage Teibe Walala	Tanger	Chaveco		12	21 30
	18 Hage Hamú Mostagame	Larache	Mª.Galé	15	16	110 33
Julho	12 Muley Ali Ihybainy	Salé	Ditta	18	3	200 33
	14 Hamet Turquy	Ditto	Ditta	dittos	Dittas	dittos 33
	20 Larby Elhayat	Ditto	Chaveco	dittos	18	50 33
	dº Larby Zery	Tetuão	Galeota	12	2	250 0
	dº Hamet Escoar	Salé	Navio		17	50 35

<sup>76</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 393, Relação da Despeza, que se fez com o concerto, aparelho, e sobre cellente do Corsario Saletino, Janeiro de 1778.

<sup>77</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 393, Relação da Reção diaria que se tem dado a sento e des Mouros do Navio de Marrocos; principiada em treze de Outubro de 1780 / Relação dos generos e miudezas, que recebeu no dia de hoje o Arraes da Fragata Saletina / Relação dos materiais e mais generos que tem recebido destes Armazens o Arraes da Fragata Salatina, Novembro de 1778.

<sup>78</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 393, Rezumo da despeza que se fez pelo Arcenal Real da Marinha com a Fragata de Marrocos no concerto do Casco, Aparelho, e sobrecelente, Mantimentos com que foi socorrido em Terra o Capitão e mais Guarnição, e Mantimentos para a Viagem, e Butica, Junho de 1785.

<sup>79</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Relação dos passaportes emitidos aos corsários marroquinos pelo consulado de Portugal em Tânger entre Julho de 1772 e Julho de 1776, Jorge Colaço, Tânger, 30 de Janeiro de 1778.

Ano/Mês	Nomes dos Arraizes	Departamentos	Navios	Bancos	Pecas	Homens
	d° Cador Sharbanno	Ditto	Chaveco		18	90 33
	21 Mamar	Tanger	Galeota	16	18	100 30
	24 Mmet El Castry	Tetuão	Ditta	12	2	50 0
	d° Caucudy Ziry	Ditto	Ditta	dittos	Dittas	dittos 0
	27 Amora Tripolino	Ditto	Ditta	dittos	Dittas	dittos 0
	28 Ismad El byary	Larache	Chaveco	dittos	12	dittos 35
	31 Mahomet Farache	Tetuão	Galeota	14	4	80 33
	d° Sala Anaby	Tanger	Ditta	13	2	100 0
Agosto	3 Caseme Amany	Tetuão	ditta	12	2	50 0
	9 Hage Teibe	Larache	Chaveco		18	125 0
	26 Abdelá Elazary	Salé	Navio		22	100 45
	27 Larby Mirtiriz	Ditto	Ditta		20	125 45
Outubro	8 Josef Tripolino	Ditto	Chaveco	20	10	100 0
1774 Junho	26 Saly Anaby	Larache	Navio		34	250 43
Agosto	24 Hamet Turquy	Ditto	M°. Galé	18	3	200 33
	11 Iozef Travelsy	Ditto	Chaveco		12	70 43
	d° Muley Aly Shaybayny	Dito	Galeota	18	3	200 43
	12 Mamar	Tetuão	Ditta	16	8	70 43
	23 Comandante Perez	Larache	Navio		24	200 43
	27 Hamet Mostagame	Tanger	M°. Galé	12	16	160 30
1775 Julho	28 Amora Tripolino	Ditto	Galeota	12	13	50 0
	d° Hamete Elcast	Ditto	Ditta	dittos	Dittas	dittos 0
	d° Cascudy Ziry	Dito	Ditta	dittos	Dittas	dittos 0
	d° Larby Ziry	Ditto	Ditta	dittos	Dittas	dittos 0
	d° Caseme el Hamany	Ditto	Ditta	dittos	4	dittos 0
	d° Hamet Mostagame	Ditto	M°. Galé	15	16	160 40
Agosto	17 Muley Aly Harrar	Tetuão	Galeota	13	12	50 0
	d° Mahomet Tarache	Ditto	Ditta	dittos	Dittas	dittos 33
	26 Auda Mostagane	Ditto	Ditta	dittos	Dittas	dittos 33
	d° Mamar	Ditto	Ditta	Dittos	Dittas	dittos 33
	27 Hage Hamet Bendua	Ditto	Ditta	Dittos	Dittas	dittos 0
Outubro	25 Sala Arnaby	Larache	Navio		34	250 45
Novembro	10 Cador Shaybayno	Ditto	Galeota	13	4	50 33
1776 Mar	Aly el Harrar	Tetuão	Ditta	12	2	dittos 0
	Amora Tripolino	Salé	Ditta	Dittos	Dittas	dittos 0
	Caseme Amany	Ditto	Ditta	Dittos	Dittas	dittos 0
Abril	12 Mahomet Bendua	Ditto	Ditta	Dittos	Dittas	dittos 0
	21 Caseme Bona	Tetuão	Ditta	Dittos	Dittas	60 0
	d° Hamet Mostagamy	Salé	M°. Galé	15	16	110 0
	d° Cador Shaybayny	Tanger	Galeota	13	4	50 0
Mayo	25 Raiz Teibe	Larache	Navio		40	200 0
Junho	7 Mahomet Taraxe	Tetuão	Galeota	17	4	90 0
	10 Iozef Travelsy	Larache	Chaveco		12	100 0
	17 Aly Peres Saletino	Ditto	Navio		24	200 0
Julho	9 Belhasom Audad Saletino	Ditto	Chaveco		18	100 0
	22 Ismael Zerry	Tanger	Ditto		10	100 0

Em Março de 1783, dois navios da recente nação americana, os Estados Unidos, tinham sido postos perante o seu primeiro confronto com o curso magrebino. No dia 11 de Outubro de 1784, corsários marroquinos, provavelmente originários de Salé capturaram o brigue americano *Betsey*, um navio mercante de Filadélfia que de Cádiz regressava aos

Estados Unidos, fazendo cativos o comandante James Erving e a sua tripulação. Notícias deste apresamento alcançaram território americano em Fevereiro de 1785 e a sua imprensa, já muito activa, deu conta do acontecimento exagerando-o na forma como descreveu a captura e a situação que se vivia no Mediterrâneo em relação ao curso magrebino.

## QUADRO V

### “Tanger

**Segue a Lista das Patentes que tenho passado desde 22 de Julho de 1776 the 3 de Setembro de 77 aos Arraizes dos Corsarios de este Imperio de Marrocos”**

Ano/Mês	Nomes dos Arraizes	Departamentos	Navios	Bancos	Pecas	Homens
1776 Agosto	22 Comandante Sala Arnaby	Tanger	Galeota	14	6	80 0
1777 Março	15 Abdelá Mostagamy	Ditto	Ditta	16	2	50 0
	dº Comde. Cador Shabaino	ditto	Ditta	12	4	50 0
	dº Comde. Mamar	Ditto	Ditta	12	2	50 0
	dº Moham[e]t Beneluya	Ditto	Ditta	12	2	50 0
	dº Amora	Ditto	Ditta	12	2	60 0
	dº Muley Aly Harran	ditto	Ditta	13	2	50 0
	dº Mohamed Elcarsy	Ditto	Ditta	12	2	50 0
	dº Caucudy Ziry	Ditto	Ditta	12	2	50 0
	dº Larby Ziry	Ditto	Ditta	12	2	50 30
Mayo	30 Cador Lamarty	ditto	Ditta	16	2	50 0
	31 Comde. Mahomt. Faraxe	Tetuão	Ditta	12	2	50 0
Junho	7 Hamet Hauéhy	Salé	Ditta	12	2	50 33
Julho	6 Comde. Sala	Larache	Chaveco		18	90 0
	19 Jozef Travelsy	Ditto	Ditto		12	70 0
	dº Muley Aly Chabaony	Ditto	Mª. Galé	18	3	100 0
	dº Hamet Turkuy	Ditto	Ditta	18	3	100 0
	dº Ismael Bejavy	Ditto	Chaveco		12	50 0
	22 Abdelá Fer	Ditto	Galeota	12	4	20 30
	dº Teibe oBelá	Ditto	Ditta	12	4	20 30
Agosto	5 Hamet Mostagame	Tetuão	Ma. Galé		16	110 0
	23 Mohamt. Faraxe	Ditto	Galeota	12	2	40 0
	26 Tebe Waladu	Salé	Navio		20	100 30
Setrº	3 Aly Perez	Salé	Ditto		20	100 0
	Cador Shabaino	Ditto	Galeota	17	6	20 0

Salvo erro e omição Tanger 30 Janeiro de 1778  
Jorge Colaço”<sup>80</sup>

Passados poucos meses, em 9 de Julho, Muhammad ben Abdallah concordou em libertar o navio americano com a sua tripulação e carga, em troca do comprometimento dos Estados Unidos em enviarem rapidamente um negociador com vista à elaboração de um Tratado entre as duas nações<sup>81</sup>. Em 5 de Outubro de 1785, quase seis meses depois de o

<sup>80</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Lista das Patentes que tenho passado desde 22 de Julho de 1776 the 3 de Setembro de 1777 aos Arraizes dos Corsarios de este Imperio de Marrocos, Jorge Colaço, Tânger 30 de Janeiro de 1778.

<sup>81</sup> Joshua E. London, *Victory in Tripoli*, p. 29.

*Betsey* e a sua tripulação terem sido feitos cativos, foi nomeado Thomas Barclay, comerciante americano que vivia em Bordéus, como cônsul dos Estados Unidos da América junto do sultão marroquino. Os americanos começaram assim por procurar um acordo com a nação que lhes parecia a mais ameaçadora, Marrocos. O assunto do *Betsey* foi regularizado e o navio americano devolvido graças à intermediação do governo espanhol e do conde de Floridablanca<sup>82</sup>. O sucesso de que se revestiu o apresamento desta embarcação para a marinha xarifina, se tivermos em conta os resultados alcançados, não teve continuidade face à deterioração da conjuntura marroquina à qual não sobreviveria Muhammad III.

Entre 1790 e 1792, são quase inexistentes as informações sobre a actividade do curso xarifino. Sabemos todavia que após a morte de Muhammad ben Abdallah, transmitida para o reino pelo cônsul português Jorge Pedro Colaço, os corsários de Marrocos tentaram de forma célere aproveitar a mudança que anteviam na política externa do império Alauíta. Logo no dia 1 de Maio de 1790, em ofício dirigido a Luís Pinto de Sousa Coutinho, o representante dos interesses portugueses, depois de informar que “Havendo morrido El Rey de Marrocos [Muhammad ben Abdallah] junto a Salé o dia 10 a 11 do mes passado [Abril]”<sup>83</sup> dava também conta da convocação de todos os cônsules estrangeiros para Tetuão onde foram recebidos pelo novo sultão Mulei Yazid. Neste mesmo ofício abordava também as pressões exercidas junto do recém-empossado soberano “(...) por vários comandantes dos corsarios que lhe persuadião tambem a guerra” numa notória tentativa de tentar reanimar uma actividade da qual já se pressentia o declínio face às obrigações externas assumidas pelo anterior monarca. Embora em Julho de 1791 saibamos, sempre através do cônsul português, que tinham sido dadas ordens pelo poder Alauíta para armar os seus corsários “(...) os chavecos para hirem com presentes a Tunes, e Tripole, e os mais para exercitarse nas manobras, como se fazia os annos passados”<sup>84</sup>, a realidade confronta-nos com a relativa inoperacionalidade da marinha de guerra armada em curso do Império Xarifino. A 25 de Maio de 1795, Jorge Pedro Colaço, indica ter fornecido a duas fragatas saletinas os passaportes que estas lhe tinham solicitado, ao mesmo tempo que chamava a atenção para as repercussões que esta saída para o Oceano eventualmente poderia ter nos comerciantes

---

<sup>82</sup> Alain Blondy, *Chrétiens et Ottomans de Malte et d'ailleurs*, p. 683. José Moñino y Redondo, Conde de Floridablanca, Secretário de Estado entre 1782 e 1790.

<sup>83</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de Jorge Pedro Colaço para D. Luís Pinto de Sousa Coutinho, Tânger, 1 de Maio de 1790.

<sup>84</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de Jorge Pedro Colaço para D. Luís Pinto de Sousa Coutinho, Tânger, 2 de Julho de 1791.

portugueses que contrariando vários avisos continuavam a frequentar os portos do *bilad al siba*<sup>85</sup> na demanda do tráfico cerealífero<sup>86</sup>.

A realidade constatada no terreno pelo cônsul português traduzia-se em serem as embarcações portuguesas as mais visíveis no tráfego cerealífero que proporcionava avultados rendimentos pelo valor dos fretes em jogo, sempre aumentados pela impossibilidade dos comerciantes de Cádiz, outro porto também muito interessado neste tráfico, encontrarem embarcações espanholas que se expusessem a tão grande risco como o de enfrentar a marinha marroquina e o corso argelino<sup>87</sup>. Apenas as muito boas relações entre Portugal e Marrocos obstaram a maiores danos, conforme o traduz a carta de Mulei Slimane enviada ao cônsul português:

Ao consul de Portugal. Sabei, que hum dos nossos corsarios apreizou huma embarcação portugueza que vinha de Safy carregada de trigo; cuja carga foi julgada por boa preza, com tudo damos a embarcação, e a sua tripulação por livres por esta vez somente em atenção à vossa Corte: Porem se houver reincidencia neste delicto serão as embarcações, a gente, e a carga tomada; pois repetidas vezes vos temos avisado a este respeito, e declarado as nossas intenções, afim de não ser-mos arguidos pela vossa Corte.<sup>88</sup>

A necessidade do novo sultão Mulei Slimane, entretanto no trono Alauíta, depois do curto reinado do seu antecessor, de controlar os portos das tribos insurgentes que exportavam o trigo das férteis planícies do seu reino em troca dos costumados direitos fizeram-no repensar a dimensão da sua marinha armada em corso.

A marinha xarifina estava reduzida nos finais do século XVIII a dimensões modestas. Segundo um oficial francês, servindo em Marrocos, esta dispunha apenas de três ou quatro corvetas e um reduzido número de xavecós, galés e galeotas, todas deficientemente equipadas, acabando esta força por sofrer considerável redução por acção de um violento temporal que destruiu muitas delas, quando se encontravam ancoradas no porto de Larache, em Fevereiro de 1800<sup>89</sup>.

---

<sup>85</sup> *bilad al siba* - País da dissidência.

<sup>86</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de Jorge Pedro Colaço para Luis Pinto de Sousa Coutinho, Tânger, 25 de Maio de 1795.

<sup>87</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de Jorge Pedro Colaço para Luis Pinto de Sousa Coutinho, Tânger, 11 de Julho de 1795.

<sup>88</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Cópia da carta que El Rei Moley Soleiman escreveu a Consul Jorge Pedro Colaço, 19 de Agosto de 1795.

<sup>89</sup> Mohamed El Mansour, *Morocco in the reign of Mawlay Sulayman*, p. 108.

O sentimento de insegurança sentido em Marrocos perante o expansionismo francês liderado por Napoleão Bonaparte, ao qual se juntou a declaração de guerra por parte da regência de Argel de que o reino português teve conhecimento através de um ofício enviado pelo nosso cônsul em Marrocos<sup>90</sup>, levou a um renovado interesse de Mulei Slimane pela sua marinha de guerra. O sultão alauíta constatou a oportunidade que se tinha aberto para o Império Xarifino, face à conjuntura europeia, de transportar nas embarcações, sob a sua bandeira e princípio “navio livre-carga livre”, mercadorias de várias potências. No entanto, mais uma vez a pressão europeia se fez sentir, lançando o seu curso sobre a marinha mercante marroquina, o que levou o sultão a reclamar deste procedimento à Junta dos Cônsules em Tânger<sup>91</sup>.

Mulei Slimane sentiu a necessidade de prestar mais atenção à renovação da sua frota de guerra<sup>92</sup>. Todavia, embora fragilizado, o curso marroquino não se encontrava inactivo, como o constata o cônsul Colaço ao dar conta para o Reino das presas efectuadas por três fragatas marroquinas: “(...) hum bergantim hamburguez com trigo, e centeyo para Fâro; outro de Bremme com trigo, e cevada e alguma lenearia para Lisboa; hum navio de tres mastros prucianno, tambem com trigo, cevada, e linho, e o mais rico de todos se perdeo emteiramente da parte de fora da barra de Larache”.<sup>93</sup>

Em 1800 Mulei Slimane reactivou os estaleiros navais de Rabat-Salé e no ano de 1804, segundo Mohamed El Mansour<sup>94</sup>, decidiu comprar em Inglaterra dois navios de guerra. As fontes portuguesas indicam uma tentativa nesse sentido já nos primeiros meses de 1800 à qual se juntaria também a ordem de construir em Marrocos quatro fragatas: “El Rey deu ordem para que se construsão quatro fragatas novas algumas galeotas em lugar das perdidas, e arruinadas”<sup>95</sup>. A estratégia de Mulei Slimane acabou por ter a sua tradução no aprontar de

---

<sup>90</sup> “Hontem o Consul Inglez annunciou ter recebido hum Officio do seu Colega em Argel datado de 30 Novembro, que no mesmo dia acabava aquella Regencia de declarar a Guerra a este Soberano, cujo principal projecto pairesse ser o de aprezarem os seus Corsarios todas as Embarcaçoens que navegão com Passaportes, e Bandeiras Marroquinas”(ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de Jorge Pedro Colaço para D. Luis Pinto de Sousa Coutinho, Tânger, 2 de Janeiro de 1798).

<sup>91</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 438, Ofício de Jorge Pedro Colaço para D. José de Sousa Coutinho, Tânger de 5 de Fevereiro de 1798.

<sup>92</sup> Mohamed El Mansour, *op. cit.*, p. 108.

<sup>93</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de Jorge Pedro Colaço para D. Luís Pinto de Sousa Coutinho, Tânger, 20 de Setembro de 1798.

<sup>94</sup> Mohamed El Mansour, *op.cit.*, p. 108.

<sup>95</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de Jorge Pedro Colaço para D. José de Sousa Coutinho, Tânger, 9 de Abril de 1800.

“(…) hum corço o maior que tem posto o actual soberano athé gora, vem a ser, duas fragatas novas de Rebat, outra que se aparelhou em Laraxe, e duas galeotas apostadas neste porto [Tânger],...”<sup>96</sup> e fazendo uso das excelentes relações com o reino português continuou a ordenar aos seus navios de buscarem os portos lusos na procura de reparações e refresco, invocando o arrais de uma das embarcações a certeza antecipada de ser tão bem acolhido em Lisboa quanto os portugueses o eram em Marrocos<sup>97</sup>.

No ano de 1805 o embaixador austríaco, então percorrendo Marrocos, informava que a frota de guerra deste país era formada por cerca de 20 embarcações, no entanto de muito má construção, e no ano de 1808 o capitão Burel<sup>98</sup> avaliou a mesma frota num número que rondava a dúzia de navios, servidos por cerca de 850 homens, cujas principais bases se situavam em Larache e Salé<sup>99</sup>. As informações que chegavam ao Reino, desta vez oriundas da esquadra portuguesa que cruzava no Estreito, permitem-nos constatar que o curso marroquino se encontrava numa actividade muito reduzida, tendo um oficial da marinha portuguesa que registara uma embarcação de Sua Majestade Britânica relatado: “ Este brigantim inglez cruza desde Faro ate Cadiz há 23 dias, e nunca teve outra notícia de Mouros, senão deizer-lhe no mez passado hua fragata da sua nação, que encontrara ao pé de Salé dois corsarios marroquinos.”<sup>100</sup>, contrariamente ao que afirmara antes de pensar que os marroquinos se aprestavam para sair com todas as suas forças<sup>101</sup>.

As boas relações entre Portugal e Marrocos faziam com que os corsários marroquinos continuassem a procurar o porto de Lisboa para se refugiarem das borrascas e

---

<sup>96</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de Jorge Pedro Colaço para o Conde de Vila Verde, Tânger, 4 de Junho de 1804.

<sup>97</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Carta do Arraes Hagi Ebrahim Elauuád às autoridades portuguesas, Bordo da fragata marroquina, 12 de Setembro de 1803. Esta carta tem junto uma apostilha com a data de 13 de Setembro de 1803 da qual consta: “Para se darem do Arsenal da Marinha os efeitos por elle requeridos”.

<sup>98</sup> Enviado por Napoleão junto do sultão de Marrocos, entre 1808 e 1810, e portador de uma mensagem na qual o Imperador dos franceses reclamava da parcialidade do monarca Alauíta em relação à Inglaterra. Burel regressou a Paris em 27 de Fevereiro de 1810 e em 21 de Março desse mesmo ano remeteu ao Imperador uma memória militar sobre o Império de Marrocos. Sobre esta matéria ver Pierre Bonnichom, Pierre Gény et Jean Nemo (dir. de), *Présences françaises outre-mer (XVIe-XXIe siècles)*, 2012 ; J. Caillé, *La mission du capitaine Burel au Maroc en 1808*, 1953.

<sup>99</sup> J. Caillé, *La Mission du Capitaine Burel au Maroc en 1808*, p. 105. *Apud* Mohamed el Mansour, *Morocco in the Reign of Mawlay Sulayman*, p. 109.

<sup>100</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Ofício de Ignacio da Costa Quintella para o visconde de Anadia, Bordo da fragata Minerva à vela, 21 de Julho de 1806.

<sup>101</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Ofício de Ignacio da Costa Quintella para o visconde de Anadia, Bordo da fragata Minerva surta em Gibraltar, 1 de Julho de 1806.



levar a cabo reparações. Em 1807 o mesmo arrais que tocara o porto da capital do Reino em Setembro de 1803 voltava a dirigir-se aqui pelo mesmo motivo, agora fazendo parte de uma força de quatro embarcações de guerra<sup>102</sup>. De notar que neste documento alguém da Secretaria de Estado teve o cuidado de anotar, “Este araes he hum dos que aqui estiverão haverá dois annos e forão jantar á quinta de Leonardo Pinheiro”, o que pode levar à conclusão que entre Setembro de 1803 e o ano de 1807, o referido “araes” esteve no Reino pelo menos uma vez, sendo recebido em casa de um dos mais importantes comerciantes da praça de Lisboa e personagem grada na Administração do Terreiro do Trigo.

Conforme questionámos a excessiva dimensão da marinha marroquina, frequentemente transmitida a propósito de análises que privilegiam a segunda metade do século XVIII, também relativizamos outras que nos apontam a sua exiguidade nas primeiras três décadas do século XIX. Tendo em conta que as indicações facultadas por observadores europeus contemporâneos da realidade marroquina são sempre emitidas face à dimensão das marinhas de guerra das grandes potências europeias, França e Inglaterra, e de outras de menor importância como a Holanda, carece de algum cuidado qualquer reflexão sobre esta matéria. Voltemos então à opinião dominante nos despachos dos representantes das potências em Marrocos e naturalmente às fontes, neste caso as portuguesas.

Em 1818 o cônsul francês em Marrocos informava que da marinha xarifina restava apenas um navio em Rabat, cessando esta de existir, dois anos mais tarde, quando a última embarcação foi usada como presente à regência de Argel. A visão que nos é dada pelas fontes portuguesas, através dos representantes do reino em Marrocos, é diferente. Em Maio de 1812, de Tânger, Jorge Pedro Colaço informa D. Miguel Pereira Forjaz que a “Esquadra de Sua Magestade Marroquina está armando com toda a actividade, no porto de Larache, para sahir ao mar: ignorasse contra quem se dirijão as suas hostilidades, e só se diz he para o Mediterraneo;”<sup>103</sup> e em Junho do mesmo ano José Joaquim da Rosa Coelho avisa que no caminho de Lisboa para Gibraltar teve conhecimento que na baía de Tânger se encontravam

---

<sup>102</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Carta do arrais marroquino Ebrahim Auuâd ao visconde de Anadia, [1807].

<sup>103</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Offício de Jorge Pedro Colaço para D. Miguel Pereira Forjaz, Tânger, 6 de Março de 1802.

“(…) duas fragatas, e hum bergantim marroquinos, e huma terceira fragata da mesma nação andava á vella entre Cabo Espartel, e Trafalgal.”<sup>104</sup>.

Em Junho de 1816, José Januário Colaço, cônsul em Larache, avisou que se estavam aprontando naquele porto da costa atlântica de Marrocos uma fragata e um bergantim para saírem a corso no Verão, estando na cidade três arrais para tomarem o seu comando, bem assim como o de uma nova fragata que se iria lançar ao mar em Salé<sup>105</sup>. Em 18 de Setembro, voltou a avisar que tinha chegado à barra de Larache a mesma fragata, *Mansora*, que dali tinha saído, trazendo na sua conserva uma presa prussiana, carregada de sal, tomada por alturas de Alicante<sup>106</sup>. E em Outubro informou do apresamento pelo bergantim *Mogador* de duas embarcações holandesas que de Lisboa tinham rumado a Amesterdão, uma transportando sal, a outra lã, o que demonstrava alguma actividade do alegadamente extinto corso marroquino que, pelo menos, se estendia até às costas de Portugal<sup>107</sup>. No ano de 1818 já existira, bem antes daquela outra que nos é relatada por alguns historiadores que apontam a data de 1820, a oferta ao então *dey* de Argel Ali-Khodja de uma fragata marroquina. A morte do governante da Regência, vítima de peste, no dia 1 de Março de 1818 e os possíveis receios de instabilidade que sobreviessem desse facto, levaram a que o monarca Alauíta tentasse suspender a sua execução.<sup>108</sup>

Se no entanto tentarmos encontrar a oferta desta fragata numa das principais fontes para o estudo do corso da regência de Argel, *Le Registre des Prises Maritimes* publicado por Albert Devoulx, somos confrontados com a inexistência de semelhante embarcação. Pensamos que um navio desta dimensão nunca poderia ser sonogado aos registos contabilísticos do corso argelino, tendo em conta a sua mais que reconhecida capacidade operacional e a necessidade que sentia a marinha de Argel em se reforçar três anos depois da morte em combate do *raïs* Hamidou Ibn Ali.

---

<sup>104</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 407, Ofício de José Joaquim da Rosa Coelho para D. Miguel Pereira Forjaz, Bordo da fragata Pérola à vela na Baía de Gibraltar, 11 de Junho de 1812.

<sup>105</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de José Januário Colaço para D. Miguel Pereira Forjaz, Tânger, 5 de Junho de 1816.

<sup>106</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de José Januário Colaço para D. Miguel Pereira Forjaz, Tânger, 18 de Setembro de 1816. Posteriormente um outro ofício do mesmo cônsul informava ser russa a nacionalidade desta presa.

<sup>107</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de José Januário Colaço para D. Miguel Pereira Forjaz, Tânger, 16 de Outubro de 1816.

<sup>108</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Estados Berberescos, Cx. 272, Ofício de José Januário Colaço para D. Miguel Pereira Forjaz, Tânger, 21 de Março de 1818.

Dois anos depois, em 1820, a marinha marroquina, segundo a Correspondance Commerciale et Consulaire, Archives of the French Ministry of Foreign Affairs<sup>109</sup>, tinha deixado de existir. As fontes portuguesas que consultámos, tanto no Arquivo Histórico Ultramarino como no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, são omissas quanto a qualquer actividade do curso marroquino nos finais do reinado de Mulei Slimane. No entanto, nos primeiros anos de poder no novo sultão Mulei ‘Abd al-Rahman Ibn Hisham (1822-1859), assistiu-se a medidas tendentes a reactivar a marinha xarifina numa tentativa de desenvolver o comércio externo do seu país. Para isso nomeou duas personalidades como seus agentes: o homem de negócio de Fez Hagi Talib ben Jelloun que dominava o comércio com o Oriente e o sul do Sahara e o negociante judeu de Essaouira Méir Macnin que, investido do título de cônsul e embaixador do sultão junto das potências europeias, viu-lhe ser confiada a gestão dos portos de Larache, Casablanca, El-Jadida e Safim e, apenas por um curto período de tempo, o de Tânger. Macnin foi encarregado por Mulei Hisham de adquirir quatro fragatas junto dos Estados Unidos da América<sup>110</sup>.

Na Europa, entre as pequenas potências periféricas, de imediato surgiu o receio da reactivação do curso marroquino e em Portugal as informações que chegam do Magrebe confirmam essa nova dinâmica que Mulei Hisham lhe pretendeu imprimir. Temos assim conhecimento da compra de uma goleta sarda pelo governo de Marrocos, destinada a fazer presas nas embarcações hamburguesas e demais cidades hanseáticas<sup>111</sup> ao qual o cônsul português juntou a informação do fornecimento de passaportes à referida embarcação, denominada *Saiif al-jihad*, comandada pelo *raïs* Abd Rahman ben El Hage Ibrahim Britil, armada com oito peças e sessenta homens de tripulação, incluindo o seu *raïs*<sup>112</sup>. Em 1826, novamente o cônsul português voltou a informar a Secretaria de Estado em Lisboa, desta vez que os Passaportes Reais das três embarcações portuguesas não concordavam com as coroas que lhe tinham sido remetidas por aquela Secretaria, expondo os inconvenientes de tal situação no caso de estas serem abordadas por um qualquer corsário marroquino e deste

---

<sup>109</sup> *Apud* Mohamed El Mansour, *Morocco in the reign of Mawlay Sulayman*, p. 109.

<sup>110</sup> Michel Abitbol, *op. cit.*, p. 291.

<sup>111</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de Jorge José Colaço para o Conde de Porto Santo, Tânger, 5 de Setembro de 1825.

<sup>112</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de Jorge José Colaço para o conde de Porto Santo, Tânger, 28 de Outubro de 1825.

verificar os seus passaportes<sup>113</sup>. O renascer do curso de Marrocos justificava assim, no entender de Jorge José Colaço, o cuidado que transmitia para o Reino a ter com as embarcações portuguesas e que acabaria por sublinhar também num curto ofício com a data de 26 de Outubro de 1827<sup>114</sup>.

Do acolhimento desta informação junto das autoridades portuguesas e do cuidado suscitado nos meios comerciais da capital, podemos aferir por um outro ofício, desta vez do visconde de Santarém para José António de Oliveira Leite de Barros no qual afirmava: “Quanto aos corsarios marroquinos, que sahirão para o Oceano, posso assegurar a V. Ex<sup>a</sup>. que nenhum cuidado nos devem dar, porquanto o nosso consul geral escreveo dizendo que elles se dirigião especialmente contra os navios prussianos; (...)”<sup>115</sup>. Anteriormente já o cônsul português denunciara o apresamento de dois navios ingleses “(...) pelo brigue de Sua Magestade Marroquina =Rabia El Gheir= Seu Raes Abd Rahman Bargas [...] com igual pretexto de não haver-lhe achado os seus papeis em conformidade”<sup>116</sup>, para mais tarde acrescentar que juntamente com os seus homólogos europeus tinha voltado a conceder à escuna *Saïf al-jihad*, agora surta no porto de Rabat, os passaportes que esta solicitara<sup>117</sup>.

O reactivar do curso marroquino poderia assim alterar, tendo em conta a conjuntura interna do reino português, as condições estratégicas no sul da Península e nos mares que banhavam as costas portuguesas. Em poucas linhas o visconde de Santarém expõe de forma muito clara a situação:

Em resposta ao Ofício de V. Ex<sup>a</sup>. de 11 do corrente, tenho a honra de dizer a V. Ex<sup>a</sup>. que não consta de passagem recente para o Oceano de embarcações tunesinas ou

---

<sup>113</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 300, Ofício de Jorge José Colaço para o conde de Porto Santo, Tânger, 3 de Agosto de 1826.

<sup>114</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 300, Ofício de Jorge José Colaço para Cândido José Xavier, Tânger, 26 de Outubro de 1827.

<sup>115</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Ofício do visconde Santarém para José António de Oliveira Leite de Barros, Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, 11 de Agosto de 1828.

2º visconde de Santarém. Manuel Francisco Mesquita de Macedo Leitão e Carvalhosa (1791-1855), ministro do Reino e da Marinha sob a regência da infanta Isabel Maria (1827); ministro dos Estrangeiros já sob o governo de D. Miguel (1829).

José António de Oliveira Leite de Barros, conde de Basto (1749-1833) – No ano de 1828, D. Miguel chamou-o ao governo e deu-lhe as pastas do Reino e da Marinha.

<sup>116</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 300, Ofício de Jorge José Colaço para o visconde de Santarém, Tânger, 1 de Setembro de 1828.

<sup>117</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 300, Ofício de Jorge José Colaço para o visconde de Santarém, Tânger, 4 de Setembro de 1828.

argelinas; mas sim de duas embarcações marroquinas, que crusão contra as bandeiras prussianas e hamburguesa. No entanto o grande atraso em que estamos para com a Regencia de Argel pode fazer reear algum rompimento, pois que já lhe devemos trez annos de prestação de vinte e quatro mil Duros annuaes, que somos obrigados a pagar lhe pelo Tratado de 1815, sendo os annos de 1826, 27, e 28, vencido este em Junho.<sup>118</sup>

A dimensão do curso xarifino necessita de ser reanalisada à luz do cotejo entre as fontes marroquinas e aquelas outras existentes em Portugal, não olvidando o papel que este desempenhou no equilíbrio geoestratégico a ocidente do Mediterrâneo, sem nunca todavia alcançar a importância operacional do seu congénere da regência de Argel.

Todavia torna-se necessária uma reflexão sobre o que representaram para o reino Alauíta quase oito décadas de curso e guerra marítima. A constatação de uma sempre crescente inferioridade tecnológica no que diz respeito à operacionalidade da sua marinha guerra levou a que ao poder marroquino se revelasse cada vez mais problemática a gestão das suas relações com as grandes potências europeias, essas sim, cada vez mais alicerçadas na globalização do seu poder naval. A *jihad* no mar defendida pelos *ulema* do islão revelava-se um anacronismo face à conjuntura internacional e às mais que constatadas debilidades da marinha marroquina ao confrontar-se com as suas congéneres europeias às quais se juntava o, sempre presente, receio do isolacionismo. A captura do *raïs* Ibrahim Lubaris que recebera ordens de Mulei Slimane para apresiar navios americanos e outros cujas nações não tivessem tratados de paz com Marrocos, na sequência da tomada de uma embarcação pertencente aos Estados Unidos, provocou um incidente entre as duas potências e revelou-se de grande embaraço para o sultão Alauíta.

Mulei Slimane optou então por outras formas de *jihad*, particularmente as ligadas à redenção dos cativos muçulmanos na margem norte do Mediterrâneo. Imediatamente a seguir ao embaraçoso incidente com os Estados Unidos, de má memória, este requereu, no ano de 1803, os bons serviços do côsul inglês em Marrocos para a libertação dos seus súbditos cativos em Malta. Poucos anos mais tarde, em 1806, abordará a libertação dos marroquinos detidos em Livorno<sup>119</sup>.

---

<sup>118</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Ofício do visconde de Santarém para o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, 15 de Agosto de 1828.

<sup>119</sup> Mohamed El Mansour, *Morocco in the Reign of Mawlay Sulayman*, p. 110.

À recusa dos apelos à solidariedade islâmica que o sultão otomano lhe tinha enviado em 1798, na sequência da invasão do Egipto por Napoleão, natural face às mais que visíveis debilidades do seu reino, juntava agora Mulei Slimane as preocupações que o ataque anglo-holandês a Argel em 27 de Agosto de 1816, do qual resultara a destruição da frota argelina, lhe suscitara. Ao ceder navios da sua frota para apoiar o renascimento do curso de Argel, Mulei Slimane demonstrava que a *jihad* no mar atingira o seu termo. Embora as fontes europeias, nomeadamente as portuguesas, mencionassem algum recrudescimento do curso marroquino durante o reinado do seu sucessor, Mulei Hisham, a realidade é que o curso xarifino, a partir da segunda década do século XIX, deixara de ter qualquer influência na definição da política externa do Império Alauíta.

O curso marroquino, desde a assinatura do Tratado Luso-Marroquino de 1774, cessara de ser uma ameaça para a navegação portuguesa. Em Marrocos já não existiam cativos portugueses, o último resgate levado a cabo pela Ordem da Santíssima Trindade tinha sido efectuado em Mequinez no ano de 1735 e o derradeiro sob a direcção de particulares em 1763. Este último devido às condições pouco claras em que decorrera motivara muitas críticas por parte de Martinho de Melo e Castro. Todavia o curso marroquino vai ser importante, apesar da sua reduzida capacidade operacional quando comparada com a da marinha argelina, na definição do quadro geoestratégico da bacia ocidental do Mediterrâneo.

\*\*\*

A relevante posição estratégica do Império Alauíta, entre o Mediterrâneo e o Atlântico Sul, levou-nos a questionar a verdadeira importância dos seus meios navais para o período compreendido entre os anos de 1757 e 1830. Vários historiadores atribuíram à marinha de guerra do sultão Muhammad Ben Abdallah dimensão que, na nossa opinião, ela nunca teve. O cotejo das informações colhidas nas fontes Alauítas, com outras, extraídas das obras de William Lempriere e James Grey Jackson, permitiram-nos aceder a opiniões manifestadas por quem de muito perto vivenciou a realidade marroquina e deu conta do pouco interesse que os sultões Muhammad III e Mulei Yazid concederam à marinha de guerra quando comparado com aquele que dedicaram às suas forças terrestres. O número de navios marroquinos tem assim, no nosso entender, de ser relativizado.

Todavia, a documentação com origem em algumas representações diplomáticas das potências europeias com interesses estratégicos em território marroquino, dava conta de uma

marinha de guerra de relativa dimensão, mas soçobrando com facilidade nas mãos de tripulantes e oficiais carentes de experiência de navegação. Os cônsules dessas potências, tentando sobrevalorizar a sua importância como agentes diplomáticos, opinavam sobre a falta de experiência dos *raïs* marroquinos, um argumento ainda recorrente quando se parte para análise da segunda metade do século XVIII em Marrocos. Porém, Leïla Maziane demonstrou no seu importante estudo sobre os corsários de Salé que os convertidos oriundos das potências europeias apenas são majoritários nos navios marroquinos no século XVI e primeiros anos do XVII e que a partir da segunda metade deste último século, os *raïs* originários do império xarifino se foram tornando cada vez mais numerosos, transformando a actividade corsária num negócio de família.

As fontes portuguesas são muito importantes para aquilatar da dimensão do curso marroquino. Para este período, fornecem dados que permitem concluir pela existência de uma marinha activa. Todavia, a sua acção não está de acordo com o número de navios que constam das crónicas Alauítas. A documentação oriunda dos consulados do Reino em Marrocos, sobretudo do de Tânger, é tanto mais fiável, quanto sabemos da excelência das relações entre estas duas realidades políticas, após o Tratado Luso-Marroquino de 1774, e, especialmente, da pouca importância do reino português nos complicados jogos estratégicos a ocidente do Mediterrâneo.

O final do reinado de Muhammad III foi marcado por conflitos com os Estados Unidos, sofrendo a marinha de guerra alauíta algumas humilhantes derrotas. Do curto reinado de Mulei Yazid não temos informações quanto ao interesse atribuído por este sultão à actividade corsária. Sabemos no entanto, sempre através das fontes portuguesas, que dada a hostilidade votada pelo monarca às potências europeias, em particular ao reino espanhol, muitos dos seus *raïs* tentaram tirar partido dessa situação e relançar a prática do curso em bases sustentáveis.

Quando Mulei Slimane ascendeu ao trono, a marinha xarifina estava reduzida a dimensões modestas. O sentimento de insegurança vivido pelo sultão face à situação política europeia que afectava o espaço geoestratégico do seu reino, ao qual também se juntava a conjuntura argelina, levou-o a renovar o interesse pela marinha de guerra. O monarca chegou mesmo a conceber o plano, tendo em conta a situação internacional, de dinamizar a marinha mercante alauíta, sonho que as potências europeias se encarregaram de rapidamente destruir,

como também destruíram os primeiros navios marroquinos que se entregaram a essa actividade.

Conforme pensamos que se deve questionar a excessiva dimensão atribuída à marinha marroquina na segunda metade do século XVIII, também devemos olhar com algum sentido crítico as fontes que lhe apontam a reduzida importância, ou quase inexistência, para a primeira metade do século XIX. Sobretudo, devemos ter em conta que muitas das opiniões foram emitidas tomando sempre como termo de comparação os efectivos de marinhas tão importantes como a inglesa, a francesa e, até mesmo, a holandesa.

Com o fim das guerras napoleónicas, o curso marroquino desintegrou-se. As embarcações que sobreviveram à instabilidade vivida no Mediterrâneo e Atlântico foram oferecidas às regências de Argel e Trípoli. Em 1816 da frota marroquina restavam quatro navios, dos quais apenas dois estavam armados. A partir desse mesmo ano, as fontes portuguesas registam algumas movimentações do curso xarifino que no entanto não devem ser lidas como indicando uma possível recuperação da sua marinha. Em 1820 fontes francesas, citadas pelo historiador Mohamed El Mansour, afirmam que a marinha marroquina tinha deixado de existir. O mesmo parece ser confirmado pela documentação portuguesa, omissa a respeito de qualquer actividade do curso Alauíta no final do reinado de Mulei Slimane.

Foi o novo monarca ‘Abd al-Rhaman Ibn Hisham (1822-1859) que empreendeu medidas no sentido de reactivar a marinha xarifina conferindo-lhe alguma operacionalidade. O judeu Méir Macnin foi, com esse objectivo, encarregado de adquirir quatro fragatas junto do governo dos Estados Unidos. A preocupação instalou-se em todos os governos das pequenas potências europeias, ligada à possível reactivação do curso marroquino. Em Portugal, as informações recebidas dos seus representantes consulares em Marrocos e a concessão de passaportes a embarcações xarifinas apontam para essa mesma dinâmica que o novo sultão tentou imprimir à sua marinha.

A reactivação do curso marroquino, a acontecer, poderia alterar as condições estratégicas no Sul da Península. Porém, a guerra naval, a *jihad* no mar, defendida pelos *ulema* do islão, revelou-se impraticável e um anacronismo tendo em conta a conjuntura internacional. Mulei Slimane optou então por outras formas de *jihad*, ligadas à redenção de cativos muçulmanos na margem norte do Mediterrâneo. Embora as fontes tenham registado



alguma recuperação do curso Alauíta, durante o reinado de Mulei Hisham, a sua irrelevância estratégica era um dado adquirido.

## **2.2. O curso argelino**

### **2.2.1. A decadência e o ataque às pequenas potências**

O curso argelino desempenhou um papel preponderante em todo o equilíbrio geoestratégico do ocidente mediterrânico. Desde o seu grande período de apogeu até ao limite do arco temporal abrangido por este trabalho, passando por fases de relativo ocaso, o curso da regência de Argel marcou toda a conjuntura mediterrânica e condicionou uma das mais importantes actividades a jusante da sua actuação, a tomada de cativos. O período áureo do curso de Argel decorreu entre 1580 e meados do século XVII, sendo a sua ascensão visível nos mais variados domínios. A partir da última década de Setecentos, deixando para trás alguns anos de estagnação, a marinha da Regência aventurou-se para lá dum espaço geográfico que, embora rico, podemos considerar circunscrito e tentou novamente globalizar-se rumo ao grande Mar Oceano.

Para entender o papel de Argel no conjunto do Mediterrâneo e mais concretamente no seu espaço ocidental, a partir do século XVI, é necessário ter em conta a sua muito peculiar situação geográfica. A meio caminho entre o Cabo Bon e o Estreito de Gibraltar encontra-se a perto de 300 quilómetros das Ilhas Baleares, a cerca de 780 de Ceuta e praticamente à mesma distância da extremidade norte da Tunísia. No extremo oeste do mar Mediterrâneo a costa argelina posiciona-se face ao que será um dos seus mais irredutíveis opositores ao longo da História, o reino de Espanha.

No plano militar a sua localização central, entre o canal da Sicília e o acesso ao Atlântico, conferia-lhe posição de privilégio na certeza de que os seus navios armados em curso podiam, quando lhes aprouvesse e a conjuntura magrebina e internacional o permitisse, vigiar e interceptar as rotas marítimas que de Gibraltar conduziam ao Mediterrâneo oriental ou das costas do sul de Espanha em direcção à Itália meridional ou à Sicília<sup>120</sup>. A cidade de Argel transformou-se assim numa base de operações que fazia convergir para o seu Tesouro e

---

<sup>120</sup> Mouley Belhamissi, *Histoire de la Marine Algerienne (1516-1830)*, p. 45.

economia todo um conjunto de meios financeiros, bens estratégicos e de luxo provenientes do Levante, das Índias e das Américas.

O último grande período do curso de Argel que decorreu entre os anos de 1700 e 1830 é geralmente analisado à luz de uma conjuntura documental bem definida da qual sobressaem dois tipos de fontes: os relatos e obras de época, impressos, que narram acontecimentos importantes, privilegiando as grandes capturas<sup>121</sup>; as fontes manuscritas dispersadas pelos arquivos mediterrânicos e por outros da Europa Atlântica que vão desde a correspondência diplomática até aos relatos de especialistas que aquilatavam no terreno a conjuntura magrebina, passando pelas descrições do todos os que se cruzaram com o curso das Regências e do Império Xarifino.

É todavia necessário chamar a atenção, como Guy Turbet-Delof em *La presse périodique française et l'Afrique barbaresque au XVIIIe siècle (1611-1715)*, para o facto que nem sempre a abundância de informações sobre o curso de Argel corresponde à sua verdadeira dimensão, mas sim ao vigor das reacções das potências da margem norte mediterrânica contra esta prática<sup>122</sup>. Acrescentamos nós que ao volume da informação proveniente dos postos magrebinos, sobretudo de Argel, estava intimamente ligado o interesse dos representantes das potências europeias em justificarem a sua utilidade, traduzida na sedimentação do seu estatuto e na obtenção de proveitos em negócios levados a cabo à margem da actividade diplomática<sup>123</sup>. É neste sentido que o grande fluxo informativo sobre as presas do curso argelino nos surge na documentação mediterrânica entre 1660 e 1689,

---

<sup>121</sup> Sabe-se porém que as presas do curso da Regência eram não só constituídas por estas, mas também por outras de menor dimensão efectuadas sobre a multiplicidade de embarcações que entre o sul atlântico da Península Ibérica e as costas do Mediterrâneo se dedicavam ao pequeno tráfego de cabotagem.

<sup>122</sup> Guy Turbet-Delof, *La Presse périodique française e l'Afrique barbaresque au XVII siècle (1611-1715)*, p. 23 e segs.

<sup>123</sup> Sabemos também como foi importante a contra-informação posta a circular, após a independência americana, pelo reino inglês sobre as perdas de navios da nova nação no tráfego do Atlântico e Mediterrâneo. As notícias tiveram repercussão imediata no mercado de seguros em Londres, procedendo a Lloyds, face ao risco envolvido, ao aumento dos prémios de seguro das cargas transportadas nos navios mercantes dos Estados Unidos, desviando-as para a marinha mercante inglesa. Sobre esta matéria consultar a obra de Frank Lambert, *The Barbary Wars. American Independence in the Atlantic World*, New York, Hill and Wang, 2007. Ver também a carta de Henry Martin para Thomas Jefferson na qual afirma "(...) and therefore no American ship has any chance of getting freight either to Spain or Portugal". Tudo em razão dos elevados valores dos seguros de carga, in "To Thomas Jefferson from Henry Martin, 7 December 1784" Founders Online, National Archives (<http://founders.archives.gov/documents/Jefferson/01-07-02-0401> [last update:2015-06-29]). Fonte: *The Papers of Thomas Jefferson*, vol. 7, 2 March 1784-25 February 1785, ed. Julian P. Boyd, Princeton, Princeton University Press, 1953, pp. 556-557.

correspondendo ao período das grandes acções militares de Luís XIV contra as regências magrebina<sup>124</sup>.

No caso português a riqueza documental ver-se-á extraordinariamente acrescida a partir do ano de 1799 com a perda para o corso da regência de Argel do bergantim da Armada portuguesa *Lebre pequeno* no Mediterrâneo; a que se seguirá em 1802 a traumática baixa registada na marinha do reino da fragata *Cisne*, um navio considerado, à luz dos conceitos da tecnologia naval da época, razoavelmente evoluído com as suas quarenta e quatro peças. Constatámos também que a informação sobre o corso magrebino com origem em fontes portuguesas é substancialmente mais reduzida entre o início da segunda metade do século XVIII e a data do apresamento do já citado bergantim da Armada portuguesa *Lebre pequeno*, no ano de 1799, como consequência da sua menor visibilidade nas opções geoestratégicas do reino português. Vimo-nos por isso obrigados a lançar mão para o estudo do corso argelino no período que antecede a primeira menção ao *raïs* Hamidou Ibn Ali, o “famoso Arrais Amida” das informações dos oficiais da marinha portuguesa que cruzavam o Estreito, do importante *Registre des Prises Maritimes* em 7 de Janeiro de 1797<sup>125</sup>, de outras de fontes como os livros de entradas e saídas de navios portugueses nos quais o Consulado Português em Cádiz, sob a direcção de Henrique Ribeiro Neves, registava o tráfego marítimo que se desenrolava entre o Reino e aquele porto do sul de Espanha.

O papel das pequenas potências da periferia europeia será também crucial neste período do corso argelino já que muitas, como era o caso da Holanda e países nórdicos, penetravam agora em força no espaço mediterrânico; outras, como Portugal e Espanha, tentavam impedir que o corso das regências passasse ao Atlântico e ali perturbasse o tráfego com as Américas que se dirigia aos portos da Península, fundamentalmente a Lisboa e Cádiz; outras ainda, caso dos Estado Unidos, iniciavam a sua expansão comercial, sobre a qual haveriam de fundar a sua marinha de guerra, rumo ao Atlântico e aos atractivos mercados mediterrânicos então dominados pela França e Inglaterra.

Muito se tem escrito sobre as razões pelas quais algumas regências magrebina elegeram o corso como uma das actividades estruturantes do seu poder. Na segunda metade do século XVIII a acuidade da questão levou a que tivessem surgido algumas obras propondo

---

<sup>124</sup> Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane: II. La course mythes et réalité*, p. 208.

<sup>125</sup> “Comptes d’une prise de chrétiens, faite par le raïs Hamidou avec le navire de notre Seigneur. Produit: 41,441 fr. 62 c. Chaque part: 38 rial.”, in Albert Devoulx, *Le Registre des Prises Maritimes*, p. 59.

reflexões sobre o tema. No ano de 1788 foi publicada a *Memoire concernant le système de paix et de guerre que les Puissances Européennes pratiquent à l'égard des Régences Barbaresques*<sup>126</sup> traduzida do italiano pelo chevalier D'Hénin, oficial dos Dragões de Languedoc e secretário da embaixada de França em Veneza.

Nesta obra o autor equacionava as duas atitudes que no seu entender deveriam ser tomadas pelas potências mediterrânicas em relação ao corso “barbaresco”, baseadas em dois conceitos que resumia a frases simples: “O Più Pace” ou “ O Più Guerra”. No primeiro conceito, “O Più Pace”, que apresentava em alternativa a um outro, “O Più Guerra”, expunha a ideia de que essencialmente os corsários faziam o corso e não a guerra no objectivo de se apoderarem dos navios mercantes com que se cruzavam, evitando assim as embarcações armadas das potências mediterrânicas ou de todas as outras que demandavam este espaço. O dinheiro era o seu principal móbil<sup>127</sup>. A solução preconizada prendia-se com a arregimentação das regências norte-africanas para o campo da prática comercial e dos inevitáveis benefícios que daí naturalmente iriam advir. Sugeria-se como modo de actuação às potências da margem norte do Mediterrâneo de “Faire présent aux Barbares d'un certain nombre de bâtiments marchands, lui ouvrir tous nos ports pour les recevoir, & les inviter à commerce”<sup>128</sup>.

O interesse, segundo o autor da *Mémoire concernant le système de paix et de guerre...*, regia o mundo, movimentando-o sob a sua bandeira; era uma lei natural que criava e ligava, mantendo-os, quase todos os pactos sociais. Para os mais inamovíveis ou para todos aqueles a quem esta estratégia suscitasse dúvidas acrescentava: “ Si le commerce a réuni les deux Indes à l'Europe; si l'Europe est elle-même liée d'une extrémité à l'autre par une chaîne aussi douce, pourquoi désespérer d'étendre un jour le chaînon jusques à la Barbarie?”<sup>129</sup>.

Dois séculos mais tarde, estudiosos das relações entre as duas margens do Mediterrâneo em finais de Setecentos<sup>130</sup>, defenderiam uma tese relativa à inexistência de uma

---

<sup>126</sup> Esta obra foi recentemente publicada: *Mémoire concernant le système de paix et de guerre que les puissances européennes pratiquent à l'égard des Régences barbaresques, 1787*, introduit et présenté par Alain Blondy. Paris: Bouchène, 2009.

<sup>127</sup> *Mémoire concernant le système de paix et de guerre que les puissances européennes pratiquent à l'égard de Régences barbaresques*, p. 50.

<sup>128</sup> Idem, p. 56.

<sup>129</sup> Idem, p. 58.

<sup>130</sup> Referimo-nos concretamente aos artigos de Marcel Emerit, «L'essai d'une marine marchande barbaresque au XVIIIe siècle» in *Les cahiers de Tunisie*, 1955, e de Jean Mathiex, «Sur la marine marchande barbaresque au XVIIIe siècle» in *Annales. E.S.C.*, 1955.

marinha mercante “barbaresca” muito baseada em ideias que já faziam o seu curso na Europa do Sul e que o autor da *Mémoire concernant le système de paix et de guerre...* de alguma forma veiculava, todavia não tendo em conta as suas várias condicionantes, ao afirmar: “(...) & puisque tout le monde les chasse de ses ports, & que personne ne les invite à venir chez soi, la piraterie est la seule ressource, qui leur reste.”<sup>131</sup>.

Que melhor exemplo para fundamentar o incentivo à prática do comércio pelos poderes políticos norte-africanos do que a atitude de Muhammad ben Abdallah? Não tinha o monarca marroquino seguido a sugestão prodigalizada por um dos seus conselheiros judeus para passar a carregar os navios do Império com cereais em vez de canhões, numa clara opção pelos benefícios que só a prática do comércio poderia proporcionar? E se tudo não corresse como o esperado, aduzia o autor da *Mémoire concernant le système de paix et de guerre...*: “(...) on doi mettre dans la balance l’acquisition d’une nation commerçante de plus, & l’hypotèse, que cette même nation dépose entre nos mains, dans le moment qu’elle confie ses marchandises à la mer, en les transportant elle-même”<sup>132</sup>.

No caso de os corsários norte-africanos recusarem a sua integração/subordinação no quadro civilizacional da Europa das Luzes havia sempre uma alternativa, problemática porque implicando conjugação de interesses bem diversos vogando ao sabor da conjuntura epocal, traduzindo-se pela aplicação imediata do outro conceito, “O Più Guerra”. Assentava este em quatro pontos: a existência de uma indispensável aliança entre todas as potências mediterrânicas; o estabelecimento de um cordão permanente de embarcações protegendo a marinha de comércio cristã; o tratamento como piratas em caso de confronto ou captura dos corsários das regências; o encorajamento da destruição dos navios abandonados quando da aproximação de uma qualquer embarcação norte-africana armada em corso.

A aliança entre as potências que passaria naturalmente por uma acção conjunta e coordenada levaria a que não fossem necessárias grandes esquadras a cruzar o Mediterrâneo, sobretudo quando não estivesse fora nenhum corsário, com o oneroso custo que estas representavam. O estabelecimento de um cordão permanente passaria pela reunião de forças de sete ou oito potências mediterrânicas que posicionando embarcações de guerra a distâncias antecipadamente fixadas, formariam uma cadeia de segurança no Mediterrâneo batido pelo

---

<sup>131</sup> *Mémoire concernant le système de paix et de guerre que les puissances européennes pratiquent à l’égard de Régences barbaresques*, p. 59.

<sup>132</sup> *Idem*, p. 63.

curso norte-africano. A zona vigiada durante esse cruzeiro abarcaria um espaço determinado pelo Sul da Península Itálica a Oriente e o Estreito de Gibraltar a Ocidente, numa rota circular que passaria pelo Sul da Sardenha, costas de Nápoles, Roma, Génova, França e Espanha, nunca necessitando as forças envolvidas de serem superiores a dezasseis embarcações às quais se juntariam mais quatro exclusivamente destinadas ao curso ofensivo<sup>133</sup>.

Levantava-se seguidamente outra questão com particular incidência no Mediterrâneo e que iria afectar também todo o tráfego do Atlântico. Segundo o autor da *Mémoire concernant le système de paix et de guerre...* o plano que envolvia o cordão securitário em pleno Mediterrâneo ocidental tinha uma apreciável vantagem em relação ao usual sistema de comboios geralmente admitidos para a protecção de um número considerável de embarcações de comércio. Este sistema que se praticava em pleno século XVIII no *mare nostrum* e no Atlântico trazia consigo inconvenientes ao exigir embarcações para a sua execução que deixavam expostas a ataques do corso das regências as populações costeiras. Mas talvez o mais importante dos constrangimentos à constituição de comboios para as deslocações no Mediterrâneo, como nas travessias do Atlântico, era o prejuízo a que o comércio marítimo se expunha perante a obrigatoriedade de ser efectuado segundo normas muito rígidas que obrigavam as embarcações a integrarem-se um conjunto relativamente numeroso que possibilitasse a deslocação sob protecção de navios de guerra. A partida era retardada até o último navio estar preparado para largar, levando a perdas que uma chegada rápida ao porto de destino evitaria. O aportar de uma larga frota mercante transportando grande quantidade de mercadorias fazia naturalmente, em função da sua abundância, baixar o valor por que estas se transacionariam pelo que era frequente navios mais rápidos se dispersarem ou tentarem aventurar-se a longas viagens sem protecção.

No caso de algum corsário ser capturado preconizava o autor da *Mémoire concernant le système de paix et de guerre...* que este e os seus tripulantes deveriam ser tratados como piratas não sendo crível qualquer retaliação sobre os cativos europeus pois as regências estavam mais interessadas em lhes poupar a vida na natural expectativa de não verem delapidados os seus ganhos. Por fim abordava uma questão, pouco estudada pelos historiadores contemporâneos, relacionada com a forma demasiado apressada como as tripulações dos navios mercantes cristãos os abandonavam ao curso argelino e procuravam refúgio nas costas europeias. Na realidade preconizava-se a destruição das embarcações

---

<sup>133</sup> Idem, pp. 90-91.

abandonadas, salvaguardando possíveis fraudes que pudessem vir a suscitar indenizações por parte dos homens de negócio que tivessem assumido responsabilidades pela sua perda.

Depois de ter equacionado os problemas que se apresentavam às potências europeias da orla mediterrânica e a todas as outras interessadas naquele espaço geográfico terminava a *Mémoire concernant le système de paix et de guerre...* com uma exortação que segundo o seu autor deveria ser um convite à opção sobre atitude a tomar em relação aos poderes magrebinos: “Nations Européennes! C’est à vous à choisir; si vous êtes sensibles à l’humiliation d’un joug; & si l’esclavage de vos sujets vous touche, d’une main tenez vous toutes étroitement unies par une alliance réciproque, & de l’autre présentez à l’Africain la pointe de votre épée & la branche de l’Olivier”<sup>134</sup>.

A inexistência de uma marinha mercante digna desse nome em todo o Magrebe, considerada como uma das principais razões do desenvolvimento do curso das regências foi o objecto de dois importantes artigos de Marcel Emerit e Jean Mathiex e que, antes de uma abordagem mais detalhada ao curso de Argel, convém analisar. O estado de torpor que grassava nos Estados do Norte de África ao momento da conquista francesa e que tinha muito a ver com o facto do seu comércio com o espaço europeu e o próprio Império Otomano estar nas mãos de interesses exteriores ao conjunto magrebino, leva a questionar as razões pelas quais marinhas de guerra experimentadas nunca conseguiram estar na origem de verdadeiras frotas mercantes, deixando para os navios de comércio das potências cristãs o transporte das produções norte africanas<sup>135</sup>.

A primeira resposta pode ser encontrada no poder da Inquisição e no seu longo braço. Muitos dos *raïs* dos navios magrebinos eram antigos cristãos convertidos ao islão e à sua capacidade inclusiva para escapar aos rigores do cativo na esperança de alcançarem uma carreira brilhante sob outra uma bandeira e um outro credo. A atracção do islão junto de algumas populações do espaço europeu levou a que já em pleno século XVII o comissário francês da marinha, Trubert, enviado à regência de Argel, em carta a Colbert lhe sugerisse para “Recomander aux capitaines de ne laisser descendre personne à terre ici: les Provençaux y prennent aussi facilement un turban qu’un bonnet de nuit.”<sup>136</sup>. Esta recomendação foi uma

---

<sup>134</sup> Idem, pp. 123-124.

<sup>135</sup> Marcel Emerit, «L’essai d’une marine marchande barbaresque au XVIIIe siècle», in *Le Cahiers de Tunisie*, p. 363.

<sup>136</sup> *Apud* Marcel Emerit, *art. cit.*, p. 363.

das muitas que motivou a diplomacia de França a incluir no Tratado de 1692 com a Regência um artigo obrigando a que qualquer seu natural que se desejasse converter ao islão tivesse de permanecer três dias no consulado daquela nação reflectindo sobre sua decisão. Apesar de esta disposição nunca ter sido cumprida, foi já somente em pleno século XIX que o *dey* argelino conseguiu a sua revogação.

No entanto razões de índole puramente comercial deveriam ser adicionadas às encontradas no campo religioso. Em 1754 o cônsul de Veneza em Argel, Nicolas Rosalem afirmava: “Les Maures également font du commerce à Livourne et dans le Levant, se servant des pavillons amis pour transporter leurs marchandises; du Levant ils apportent en particulier du coton brut et filé, des soiries, des toiles et des autres marchandises qui ont cours dans le royaume”<sup>137</sup>. Na realidade acontecia que os poderes magrebinos reivindicavam idênticos privilégios, pelo menos em relação às trocas comerciais, aos que o poder francês usufruía na sequência das capitulações assinadas com o Império Otomano. Mas logo que na margem norte do Mediterrâneo correu essa possibilidade, rapidamente o grande empório constituído pela cidade de Marselha levantou, por meios legais, as mais variadas dificuldades fazendo representações junto do poder em Paris em como tais decisões, a ter lugar, seriam prejudiciais à manutenção dos elevados níveis do seu comércio. Por outro lado, seguindo caminhos mais obscuros, as autoridades marselhesas colocaram múltiplos entraves aos navios mercantes magrebinos que se atreviam a demandar o seu porto.

No fundo estava em causa a disputa pelo atractivo mercado de fretes no Mediterrâneo do qual era fundamental afastar as marinhas mercantes do Magrebe, funcionando na esteira do afirmado por um comerciante marselhês em 1729 que afiançava não ser do interesse dos homens de negócio da sua cidade serem destruídos todos os corsários “barbarescos” pelo corso cristão, pois se tal acontecesse a sua não actuação sobre a concorrência, italianos e povos do Norte, reduziria substancialmente os proventos decorrentes do transporte marítimo e da gestão especulativa do mercado de fretes <sup>138</sup>.

Não eram, todavia, as dificuldades que os homens de negócio da margem norte do Mediterrâneo criavam, muitas vezes com a complacência dos seus poderes centrais, o único método para cercar a autonomia em matéria de comércio externo tentada conquistar pelos

---

<sup>137</sup> *Apud* Idem, *ibidem*, p. 365.

<sup>138</sup> Jean Mathieux, «Sur la marine marchande barbaresque au XVIIIe siècle», in *Annales E.S.C.*, p. 90.



poderes magrebinos. No final do século XVIII, prolongando no tempo o pensamento vigente nos meios comerciais marseheses desde os tempos áureos do curso magrebino, Seytres-Caumont, encarregado de negócios do reino francês em Malta, expressava a mesma ideia “Le Commerce de Marseille qui donne à l’Ordre de si grandes marques d’interêt fait consister notre principale utilité à empêcher les Turcs de charger leurs marchandises sur les batiments de leur nation et à les tenir dans notre dépendance”<sup>139</sup>. Anos mais tarde o próprio Grão-Mestre da Ordem de Malta haveria de considerar que a marinha de comércio francesa e o curso da Ordem possuíam interesses comuns, pois esta última e os seus corsários obrigavam os Turcos a navegar sobre o pavilhão de França, capitalizando o receio destes encontrarem um qualquer corsário maltês.

Paralelamente ao curso, em notória regressão em meados de Setecentos, as regências magrebina praticavam um importante comércio marítimo e se Daniel Panzac em *Les corsaires barbaresques. La fin d’une épopée 1800-1820* nos fornece relativamente poucos dados em relação ao comércio da regência argelina, sendo mais abundante nesta matéria acerca das informações das regências de Tunes e Tripoli, Lemnouar Merouche colmata essa falha<sup>140</sup>.

Em relação à década 1780-1789, mais concretamente ao espaço argelino, Daniel Panzac tomou como modelo de reflexão os contratos de afretamento de trinta navios franceses que foram concluídos em Argel entre os anos de 1784 e 1792. Embora seja um período de tempo relativamente curto, podemos, no entanto, inferir tendências se tivermos em devida conta a conjuntura interna dos poderes magrebinos e as suas condicionantes externas. Assim, dos navios de comércio que largaram do porto de Argel durante este período, excluídos os fretados em Marselha para viagens-redondas, e de outras nações que não a francesa, chega-se à seguinte conclusão: quatorze tiveram por destino a Europa: três rumaram a Alicante, dois a Cádiz, dois a Gibraltar, um a Génova, quatro a Livorno e dois a Marselha. O Império Otomano foi o destino dos outros dezasseis: cinco rumaram a Alexandria, todos transportando peregrinos para Meca, seis a Tunes, dois a Djerba e os outros três a Esmirna. Nos anos 1785-1786 a balança comercial da regência foi deficitária com a Europa: as exportações, compostas sobretudo por cereais, lãs e couros tomavam o caminho de Marselha, 67,8%, Livorno, 12,4%,

---

<sup>139</sup> *Apud.* Jean Mathiex, “Sur la marine marchand barbaresque au XVIIIe siècle”, in *Annales E.S.C.*, p. 90.

<sup>140</sup> Sobre esta matéria é de consulta fundamental a obra de Lemnouar Merouche, *Recherches sur l’Algérie à l’époque ottomane. I. Monnaies, prix et revenus 1520-1830*, 2002.

Espanha, 10,6%, e Gibraltar 5,5%. As importações eram constituídas por tecidos de lã e algodão, géneros coloniais, açúcar, chá, café, provenientes na sua maioria de Livorno 59,6%, à frente de Marselha com 36,8%<sup>141</sup>.

O tráfego marítimo decorrente do comércio de exportação e importação argelino estava como se pode ver nas mãos das mais poderosas nações europeias e neste período muito concreto de finais de Setecentos sobre a superioridade incontestada do pavilhão francês. A lacuna, estrategicamente forçada pelos grandes poderes europeus, resultante da ausência de uma marinha de comércio magrebina levou a que as Regências, com especial relevo para a de Argel, tivessem optado pela prática do corso<sup>142</sup>. Entretanto a comercialização de cereais em embarcações argelinas apenas tinha lugar quando os *raïs* da Regência se apropriavam de cargas transportadas em navios considerados boas presas e as transacionavam em outros portos do Magrebe. Com base na informação que nos é fornecida por Lemnouar Merouche sobre o preço dos cereais e conjugando-a com outra extraída do *Registre des Prises Maritimes* publicado por Albert Devoulx podemos analisar esta quase revolta do corso argelino à efectuação do tráfego cerealífero por embarcações europeias.

**QUADRO VI**  
**Preço do Trigo – Sâ<sup>143</sup> (Patacas de Argel) – Finais do Século XVIII<sup>144</sup>**

1781	1782	1784	1785	1786	1787	1788	1791	1795	1799	1800
6,00	6,25	3,75	2,15	2,80	2,13	2,25	2,00	2,00	2,25	2,38

Sabemos também, recorrendo aos dados extraídos do *Registre des Prises Maritimes*, que durante a última década do século XVIII, o corso argelino capturou 30 navios transportando trigo. Destes, 14 (46%) foram transaccionados pelos seus captores nas outras regências magrebina (Tunes 12-Tripoli 2) e os outros 16 (54%) comercializados em Argel. De acordo com o mapa das presas comercializadas fora de Argel, podemos também concluir

<sup>141</sup> Daniel Panzac, *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée 1800-1820*, p. 116.

<sup>142</sup> Idem, *ibidem*, p. 125.

<sup>143</sup> Sâ – Medida usada na regência de Argel para sal, grãos, legumes secos. O Sâ de Argel correspondia a 60 litros; o Sâ de Bona a 100 litros e era geralmente apenas usado em grãos. Existia também a *Fanga* ou *Fânega* que correspondia a 102 litros e era aplicada em Orão na medida de grãos.

<sup>144</sup> Valores extraídos da obra de Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane I. Monnaies, Prix et Revenues (1520 – 1830)*.

que o grosso destas foi vendido em 1800, ano em que o preço do *sâ* se revelou mais elevado, 2,38 patacas de Argel.

**QUADRO VII**  
**Trigo comercializado fora de Argel pelo corso da Regência em finais do século XVIII<sup>145</sup>**

<b>DATA</b>	<b>ORIGEM DAS PRESAS</b>	<b>VALOR</b>	<b>LOCAL DE VENDA</b>
06-01-1796	Sem menção de origem	32.085 fr.	Tunes
16-06-1796	Sem menção de origem	46.576 fr. 12 c.	Tunes
05-12-1797	Livornesa (1) – Napolitanas (2)	433.036 fr. 12 c.	Tunes
17-02-1800	Napolitanas (3)	104.519 fr. 25 c.	Tunes
11-07-1800	Napolitanas (4)	184.456 fr. 37 c.	Tunes
08-08-1800	Napolitana	36.741 fr. 37 c.	Trípoli
09-08-1800	Napolitana	24.278 fr. 87 c.	Trípoli

A escolha de Tunes para a comercialização do trigo apreendido pelo corso de Argel é facilmente entendível à luz da nova estratégia dos dirigentes hussainidas (Hammuda Pasha II – 1782-1813) que relegaram para plano secundário a actividade corsária da regência tunisina, privilegiando a sua posição estratégica e constituindo-a em entreposto comercial das potências da margem norte do Mediterrâneo.

Os anos entre 1777 e 1782 foram, do ponto de vista frumentário, considerados como reflectindo a grande crise do século. Para a memória colectiva traduzida no testemunho dos cronistas e na tradição oral, a fome de 1777-1779 foi uma das mais graves do século XVIII em todo o Magrebe<sup>146</sup>. A crise agrícola à qual se juntaram as pragas de gafanhotos nos anos de 1778 e 1779<sup>147</sup> fez com que o preço do trigo tivesse atingido nos anos de 1781 e 1782 valores de 6,00 e 6,25 patacas de Argel o *sâ*, montantes que chegaram a duplicar nos arredores da grande cidade da regência.

Depois de quase um século em ritmo lento ao sabor das conjunturas internas e externas, pressionado por causas exógenas que lhe impediram outros caminhos, a marinha argelina irá aprofundar a prática do corso e levá-lo, na última década de Setecentos, a níveis que já não conhecia desde o século XVII. Na sua obra *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II. La course mythes et réalité*, Lemnouar Merouche publica um quadro baseado no *Registre des Prises...* que completa com dados obtidos na correspondência diplomática, onde

<sup>145</sup> Valores extraídos do *Registre des Prises Maritimes* recolhido por Albert Devoulx.

<sup>146</sup> Lemnouar Merouche, *op. cit.*, p. 108.

<sup>147</sup> Moncer Rouissi, *Population et société au Maghrebe*, p. 35.

registra o número presas e respectivas nacionalidades efectuadas pelo corso de Argel entre os anos de 1766 e 1792<sup>148</sup>.

As presas do corso argelino ascendem neste período a 245, com preponderância das de nacionalidade espanhola. As restantes são exclusivamente embarcações do espaço mediterrânico e de Portugal. Encontramos presas portuguesas, ainda segundo os dados coligidos por Lemnouar Merouche, nos anos de 1766, 1767, 1770, 1783, 1785 e 1786. De notar que no conjunto das presas efectuadas entre 1766 e 1792, vinte e sete anos de relativa actividade, o corso da regência de Argel apenas menciona no seu principal registo contabilístico, no ano de 1789, uma presa pertencente a uma grande potência europeia, a França.

De salientar, também, que a escolha do Mediterrâneo como território de caça estava prestes a mudar. É necessário acrescentar que os navios readquiridos pelos negociantes europeus em Argel e Tunes se situavam na gama superior dos aprisionados pelo corso destas regências. Os cascos capturados eram com frequência desmontados para servir a indústria da construção naval ou o intenso tráfego de cabotagem argelino. Na realidade milhares de embarcações de pequena tonelagem sulcavam o Mediterrâneo, constituindo estas a parte mais significativa das presas argelinas entre 1766 e 1792.

Existe todavia uma fonte portuguesa que rotulamos de extrema importância para aquilatar do tráfego marítimo na entrada do Mediterrâneo, com origem neste mar interior ou que aos seus portos se dirigia, constituída pelos Livros de Entradas e Saídas de Navios Portugueses elaborados pelo cônsul de Portugal em Cádiz Henrique Monteiro Neves entre os anos de 1789 e 1844, da qual extraímos os dados abaixo reproduzidos<sup>149</sup>:

**QUADRO VIII**

**Entrada e saída de navios portugueses no porto de Cádiz no ano 1789<sup>150</sup>**

TOTAL	TIPO DE NAVIOS	ORIGEM	DESTINO
64	Faluchos/Hiates (86%)	Portos do Algarve (58%)	Portos do Algarve (41%)
	Outros (14%)	Portos de Espanha (23%)	Portos de Espanha (42%)
		Outros Nacionais (19%)	Outros Nacionais (8%)
			Gibraltar (6%)
			Marrocos (3%)

<sup>148</sup> Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II. La course mythes et réalité*, p. 312.

<sup>149</sup> ANTT, MNE, Arquivos dos Consulados, Consulado em Cádiz, Movimento marítimo, Entradas e saídas de navios portugueses.

<sup>150</sup> ANTT, MNE, Arquivos dos Consulados, Consulado em Cádiz, Movimento Marítimo, Entradas e saídas de navios portugueses, Liv. 199 (1789-1803).

### QUADRO IX

#### Entrada e saída de navios portugueses no porto de Cádiz no ano 1790<sup>151</sup>

TOTAL	TIPO DE NAVIOS	ORIGEM	DESTINO
234	Faluchos/Hiates (84%)	Portos do Algarve (41%)	Portos do Algarve (30%)
	Outros (16%)	Portos de Espanha (31%)	Portos de Espanha (59%)
		Outros Nacionais (25%)	Outros Nacionais (3%)
		Gibraltar (0.5%)	Gibraltar (3,5%)
		Outros Estrangeiros (0,5%)	Marrocos (1,5%)
	Marrocos (2%)	A pescar (3%)	

### QUADRO X

#### Entrada e saída de navios portugueses no porto de Cádiz no ano 1791<sup>152</sup>

TOTAL	TIPO DE NAVIOS	ORIGEM	DESTINO
222	Faluchos/Hiates (84%)	Portos do Algarve (43%)	Portos do Algarve (31%)
	Outros (16%)	Portos de Espanha (30%)	Portos de Espanha (57%)
		Outros Nacionais (22%)	Outros Nacionais (1%)
		Gibraltar (0.5%)	Gibraltar (3%)
		Outros Estrangeiros (0,5%)	Marrocos (4%)
	Marrocos (4%)	A pescar (4%)	

### QUADRO XI

#### Entrada e saída de navios portugueses no porto de Cádiz no ano 1792<sup>153</sup>

TOTAL	TIPO DE NAVIOS	ORIGEM	DESTINO
236	Faluchos/Hiates (80%)	Portos do Algarve (40%)	Portos do Algarve (22%)
	Outros (20%)	Portos de Espanha (33%)	Portos de Espanha (69%)
		Outros Nacionais (26%)	Outros Nacionais (3%)
		Gibraltar (1%)	Gibraltar (4%)
		Marrocos (2%)	Marrocos (2%)

Na realidade, pela análise das percentagens acima podem entender-se algumas das razões pelas quais o curso argelino de uma forma sustentada se preparou para passar ao Atlântico. Nestes quatro anos uma das primeiras conclusões a tirar é a de que mais de 80% dos navios portugueses que demandavam Cádiz eram de pequena tonelagem com uma média baixa de tripulação (7,59/tripulantes por navio); provenientes maioritariamente de portos

<sup>151</sup> ANTT, MNE, Arquivos dos Consulados, Consulado em Cádiz, Movimento Marítimo, Entradas e saídas de navios portugueses, Liv. 199 (1789-1803).

<sup>152</sup> ANTT, MNE, Arquivos dos Consulados, Consulado em Cádiz, Movimento Marítimo, Entradas e saídas de navios portugueses, Liv. 199 (1789-1803).

<sup>153</sup> ANTT, MNE, Arquivos dos Consulados, Consulado em Cádiz, Movimento Marítimo, Entradas e saídas de navios portugueses, Liv. 199 (1789-1803).

algarvios (40% a 58%); tendo também como destino na sua maioria os portos de Espanha (42% a 69%). Sabemos que estas pequenas embarcações, 756 em quatro anos, procuravam fundamentalmente os fretes ligados à exportação de sal para o que chegavam ao porto espanhol geralmente em lastro.

A importância deste comércio foi motivo de um importante ofício de Henrique Ribeiro Neves destinado a Martinho de Melo e Castro no qual avisava o governante português de não haver permissão quanto ao carregamento de sal no porto de Cádiz a não ser que este se fizesse debaixo da protecção de comboio, o que a não acontecer poderia levar a que “(...) por esta forma a ficarem paradas as muitas embarcações que há nos distintos portos de Sua Magestade Fedilissima, sem este meyo de ganhar a vida não obstante ser lemitado ao frete, comtudo elle excederá por anno a 140\$ Cruzados.”<sup>154</sup>. Junto a este ofício encontrava-se também uma memória sobre o porto de Cádiz na qual se afirma:

O numero das embarcações de mayor porte que frequentão este porto são corbetas bergantins, hiates, e patachos, a mayor parte de bastante carga se pode conciderar em Nº de 80 a 100. quase todas as ditas embarcações vem em lastro, e poucas com carga de distintos portos da Europa todas estas carregão aqui sal por conta de Sua Magestade Catolica, para Galiza e costas da Camtabria, pois sempre há por soins grandes, principalmente carregando pouco em navios olandezes e mais das potencias do norte, que de annos a esta parte tem carregado as embarcações ditas muita parte por descuido da Corpuração do Corpo Santo de Setubal por não sulucitar ajustarse com a direcsão de Madrid obrigandose a condução do dito sal como sempre fazião seu frete ordinário anda por 6\$000 por lastre que são como 192 alqueires e excederá por ano o tal frete a 140\$ Cruzados.<sup>155</sup>

Continuando depois: “Do Algarve virão aqui de 30 á 50 faluchos pequenos e sem cuberta conduzindo, peixe, atum, sardinhas, figos, amendoa, alfarroba, grana silvestre, e laranjas.”<sup>156</sup> O mesmo Henrique Ribeiro Neves voltará na sua abundante correspondência com o Reino a informar desta vez o quantitativo de navios que aportaram ao grande porto do sul de Espanha entre os anos de 1787 a 1789: em 1787, 1157; em 1788, 1279; em 1789, 1105<sup>157</sup>. No entanto, apesar de o movimento marítimo do porto espanhol ser muito significativo, ele não o era na realidade para os meios operativos do curso argelino. Um tráfego desta dimensão, e estamos a referir apenas os navios portugueses, não poderia perfilar-

---

<sup>154</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 396, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para Martinho de Melo e Castro, Cádiz, 7 de Fevereiro de 1786.

<sup>155</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 396, Memória sobre o porto de Cádiz, Cádiz, Fevereiro de 1786.

<sup>156</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 396, Memória sobre o porto de Cádiz, Cádiz, Fevereiro de 1786.

<sup>157</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 396, Memória sobre o porto de Cádiz, Cádiz, Fevereiro de 1786.

se como alternativa viável, como também vimos em Lemnouar Merouche, à fraca rentabilidade do tráfico do ocidente mediterrânico em finais de Setecentos.

Do ponto de vista internacional as novas condições no Mediterrâneo e Atlântico, espaços geográficos onde operava ou tentava vir a operar com maior dinâmica o corso de Argel, eram agora ditadas pelas potências europeias. Nesta nova situação a regência argelina já não era mais uma potência marítima. O que lhe permitia continuar a sua actividade corsária resultava do aproveitamento das rivalidades europeias. A paz quase permanente entre França e Inglaterra durante grande parte do século XVIII fez com que as pequenas potências, excepção feita à Espanha, se constituíssem como os alvos preferenciais do corso argelino<sup>158</sup>.

O declínio do corso revelou-se logo a partir da primeira década do século XVIII com a redução do número de presas, do número de cativos a elas associados que raramente excederão os dois ou três milhares e do qual só irá recuperar em finais de Setecentos. A própria operacionalidade da marinha argelina armada em corso não é suficientemente atractiva para continuar a chamar a si os mais experimentados e audaciosos marinheiros europeus. Os homens de negócio que antes investiam no armamento de navios corsários viram-se agora para outras actividades mais rentáveis, inseridas na conjuntura europeia e aproveitando as oportunidades que lhes proporcionava situação de relativa estabilidade política vivida na Regência. Nestas condições o corso assume-se como um negócio diplomático que leva ao leilão dos principais meios para fugir à sua fúria predadora, Tratados de Paz e Tréguas que permitissem às, por enquanto, pequenas potências, desfrutar de relativa tranquilidade para as suas marinhas mercantes. Os “tributos” e presentes à máquina administrativa da oligarquia turca funcionavam assim como vectores de dinamização de uma economia que sabiamente tinha mudado as suas prioridades rumo a novos horizontes mais lucrativos: o comércio exterior centrado nas exportações de produtos agrícolas, a importação de bens de luxo e novos artigos de consumo corrente<sup>159</sup>.

À primeira vista poderá pensar-se que corso e comércio, no caso argelino, seriam actividades inconciliáveis. Para o comércio, credor de estabilidade e de regras antecipadamente definidas, o corso constituía um risco e um entrave<sup>160</sup>. No caso das

---

<sup>158</sup> Lemnouar Merouche, *op. cit.*, p. 251.

<sup>159</sup> Aqui será novamente importante consultar os preços do *sâ* nos derradeiros anos do século XVIII dos quais se poderá extrair a conclusão de colheitas cerealíferas abundantes.

<sup>160</sup> Salvatore Bono, *Les Corsaires en Méditerranée*, p. 202.

Regências magrebina, mais do que no Império Xarifino, todavia, o curso alimentava o comércio externo, numa interdependência que os homens de negócio, no usufruto do seu conhecido pragmatismo, saberão pôr em causa quando esta se lhes revelar prejudicial, como também a retomarão logo que a conjuntura o aconselhe ou, ainda, não desdenharão da sua prática simultânea. A actividade do resgate de cativos deve ser considerada nos ganhos directos, na dinamização económica que gerava, uma actividade exportadora, só que em meados de Setecentos em acentuado declínio. Este, como já citámos atrás, faria com que os comerciantes se tivessem direccionado para outros negócios e a oligarquia turca argelina procurasse na pressão sobre as pequenas potências europeias diferentes meios de financiamento.

A conjuntura interna da Regência proporcionou a estabilidade necessária para que estas alterações se verificassem e quando a realidade que as originou se esgotou, Argel lançou o restabelecimento da actividade corsária em bases sustentáveis. A segunda metade do século XVIII abarca o período de governação de dois *deys*, um caso de excepção na regência argelina: o governo de Muhammad Ben Othman (1766-1791) e o de Hassan El-Khaznadj, (1791-1798). Muhammad Ben Othman na esteira do seu antecessor Baba-Ali (1754-1766) que soube aquietar os janízaros, ocupando-os em operações militares longe de Argel, governou durante um período anormalmente longo, 25 anos. Deste *dey* a história reteve as altas qualidades de homem de Estado que embora herdando um governo exangue como resultado das habituais lutas internas e gestão ruínosa do seu antecessor, conseguiu num espaço relativamente curto de tempo reequilibrar o Tesouro e preparar as bases para o relançamento do curso como actividade propiciadora de rendimentos e dinamizadora da economia da regência argelina. Antes de morrer no ano de 1791, conseguiu designar como sucessor, para o que teve a legitimadora aprovação do *Divan*<sup>161</sup>, Hassan El-Khaznadj,

---

<sup>161</sup> *Divan*, Conselho da Regência de Argel na dependência dos grandes oficiais do *odjak* (milícia). Pouco a pouco, o *Divan* assumirá o papel de órgão de tutela do governo da Regência. O *Divan* era composto por cinco dignatários: o *agha da mehalla* (comandante do exército de terra), o *khaznadj* (responsável pelo Tesouro), o *oukil el-khadj* (ministro da marinha), o *khodja el-khail* (responsável pela gestão dos bens públicos), o *beït el-mal* (encarregado dos registos públicos). Sobre a constituição e papel do *Divan*, ver Pierre Boyer, *La vie quotidienne a Alger a la veille de l'intervention française*, 1963, pp. 96-99, as considerações que Venture de Paradis tece sobre as instituições da regência de Argel em *Tunis et Alger au XVIIIe siècle*. Mémoires et observations rassemblés et présentés par Joseph Cuoq, 1983, pp. 195-220 e Jean-Pierre Peyroulou, Ouanassa Siari Tengour, Sylvie Thénaut, «1830-1880: la conquête coloniale et la résistance des Algériens», in Abderrahmane Bouchène et al (Dir.) *Histoire de l'Algérie à la période coloniale (1830-1862)*, 2014, p. 20.



tesoureiro do Estado, que governou praticamente até ao final do século XVIII sob o nome de Baba-Hassan, morrendo, também caso raro na regência de Argel, estes *deys* no seu leito<sup>162</sup>.

Para compensar as perdas resultantes de um acordo de paz, Argel exigia de outras pequenas potências europeias importâncias relevantes para a obtenção de Tratados usando um método que alguns historiadores desta realidade classificam de “extorsão de fundos” e outros como Lemnouar Merouche de “tributo”, termo datado, inadequado e ambíguo, já que a regência não impunha tributo em resultado de uma derrota de qualquer antagonista. Essa “contribuição” não era um sinal de submissão ou dependência, mas um meio pragmático de evitar, ainda que temporariamente, o poder de obstrução do corso argelino à actividade mercantil.

Nada melhor para ilustrar este modo de proceder do que socorreremo-nos das fontes portuguesas sempre surpreendentes nos dados que nos fornecem para o estudo do corso magrebino. Junto a uma carta de frei José de Santo António Moura endereçada a João Filipe da Fonseca encontrava-se um documento, datado de Dezembro de 1811, que, na sua extrema simplicidade, formulava o problema que de modo muito concreto se colocava às pequenas potências periféricas, destruídas pela guerra, com interesses comerciais no Mediterrâneo ou, como era o caso do reino português, tentando impedir que eles fossem atingidos no Atlântico. Nele se equacionavam os gastos em dois anos de uma nau e duas fragatas patrulhando as águas do Estreito de Gibraltar, 585.600\$000 réis, e o valor estipulado pelo resgate de 615 portugueses cativos, bem assim como a importância despendida em presentes inerentes à mesma operação, 524.759\$184 réis. O saldo resultante levava a que uma pequena potência como Portugal optasse naturalmente pelo pagamento do “tributo” à regência de Argel<sup>163</sup>.

Nos primeiros anos de Oitocentos, frei João de Sousa escreveu a D. Rodrigo de Sousa Coutinho aconselhando-o com base em apontamentos coligidos durante uma viagem a Argel acerca da melhor forma de tratar com a regência o resgate de cativos. Nesses apontamentos o religioso português para além de uma “Lista dos preços porque erão antigamente resgatados os Escravos Christãos” acrescentava-lhe as “Contribuições que Suecia, Danamarca, Holanda, e Veneza pagavão à Regencia de Argel, no tempo que lá estive.”. A informação de relevo que esta fonte, elaborada por um grande conhecedor do Islão

---

<sup>162</sup> Kamal Chehrit, *Les Janissaires*, p. 138.

<sup>163</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Carta de frei José de Santo António Moura a João Filipe da Fonseca, Convento de Jesus, 9 de Dezembro de 1811.

e do espaço magrebino, adicionava aos estudos sobre a matéria, é que aos valores em espécie das contribuições das pequenas potências que Daniel Panzac classifica como “extorsão de fundos”<sup>164</sup> juntava detalhes sobre o fornecimento de bens imprescindíveis para a continuação dessa mesma política de “extorsão”. Segundo frei João de Sousa as contribuições estariam assim distribuídas:

Suecia. Pagava todos os annos dez mil sequins venizianos que fazem 40\$000 cruzados nos generos seguintes. Balas de diferentes calibres. Taboas de 4 á 5 polgadas para construcção. Vigas. Mastareos e mastros. Vergas de diferentes grocuras. Polvora. Alem dos sobreditos generos que se reputavão pelos 40\$000 cruzados de dois em dois annos hum presente chamado consular que emportava em 20\$000 cruzados de maneira que vinhão a dar 50\$000 Cruzados anno entre contribuição, e presente.

Danamarca. Pagava a mesma quantia nos mesmos generos assim declarados; Lonas, e óleo de linhaça; e de dois em dois annos o mesmo presente consular.

Holanda. Pagava a mesma quantia em generos, e o mesmo presente consular.

Veneza. Dava todos os annos dez mil Sequins venizianos em dinheiro que fazião quarenta mil cruzados, e o presente consular &c. os sobreditos presentes constavam de relógios de ouro de tres caixas cada hum guarnecido de brilhantes; Aneis com diamantes; tantos côvados de tisso de ouro, tisso de prata pannos finos; damasco, e cada hum daquella Regencia recebe á proporção de seu emprego.<sup>165</sup>

Este exemplo fornecido pelas fontes portuguesas tem credibilidade suficiente para ser possível afirmar que o poder argelino se preparava, após um período de relativo ocaso, para voltar a dinamizar a actividade da sua marinha de guerra armada em curso.

Outra importante questão que frequentemente se coloca é a da verdadeira dimensão dos meios através dos quais a regência de Argel exercia o seu curso. Na realidade as várias obras que abordam o curso argelino não são unânimes nos dados que nos fornecem quanto ao quantitativo dos navios que compunham a sua frota. Coligidos em diversas fontes, usados para os mais diversos fins, sobre os números que nos são fornecidos podemos apenas ter uma certeza, não foram compilados de fontes portuguesas.

No século XVIII, entre 1765 e 1799, segundo artigo publicado nos *Cahiers de Tunisie* por P. Desfeuilles, 376 presas vieram enriquecer a frota de Argel<sup>166</sup>. Existe contudo um problema que se prende com a denominação dos navios da Regência e a dificuldade de encontrar o seu rasto na documentação, motivado pela inexistência de qualquer nome pelo

---

<sup>164</sup> *Apud* Lemnouar Merouche, *op. cit.*, p. 257.

<sup>165</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Caixa 395, Informação de frei João de Sousa a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, [Primeiros anos do século XIX].

<sup>166</sup> *Apud*. Moulay Belhamissi, *Histoire de la marine algeriene (1516-1830)*, p. 54.

qual estes fossem conhecidos. Habitualmente eram apenas referidos pelo nome do seu comandante – isto é bem notório nos artigos do *Registre des Prises Maritimes* – ou por outros dados ainda mais escassos: “la petite frégate (à rames) du fils du constructeur de navires”<sup>167</sup>; “le chebec du Pacha”<sup>168</sup>; “la frégate (à rames) du raïs Mustapha Kahwadjji”<sup>169</sup>. Só em finais do século XVIII e nos derradeiros anos da presença otomana se passaram a atribuir nomes aos navios da frota de Argel, sem que não antes ainda tivesse havido um período onde é possível encontrar nas fontes referências à fragata “amriquiya”(americana) por ter sido oferta do governo dos Estados Unidos e à “al burtughazia”(a portuguesa) nova denominação da fragata *Cisne* tomada aos portugueses no ano de 1802.

Juntamente com a questão da denominação dos navios da frota argelina põe-se também a da sua propriedade. Moulay Belhamissi coloca a questão de saber se a Regência possuía uma marinha nacional ou uma marinha privada. Na realidade todos os que possuíam cabedais para o efeito armavam para a prática do corso: o governo e os seus próximos, os homens de negócio, os *raïs*, os *beys*, os judeus e mesmo aqueles de mais baixa extracção social<sup>170</sup>. A associação perfilava-se como uma alternativa, pelo capital que este negócio necessitava e para a qual já Emanuel D’Aranda chamava a atenção no século XVII, nomeadamente no caso dos cativos cuja posse era detida por turcos e judeus<sup>171</sup>.

Socorramo-nos então das fontes portuguesas para indagar da dimensão dos activos da marinha argelina, mas não sem antes nos determos sobre o que nos dizem dois reputados especialistas, Daniel Panzac e Lemnouar Merouche, sobre fontes de financiamento do corso de Argel. Panzac sublinha no seu discurso que o desenvolvimento das relações diplomáticas e económicas das regências magrebins com as potências europeias se traduziu naturalmente pela redução das acções dos seus corsários. Esta política foi compensada por receitas provenientes do que ele próprio classifica de “extorsão de fundos”, a propósito dos valores

---

<sup>167</sup> N°171. Comptes d’une prise faite par la frégate (à rames) du fils du constructeur de navires, que commande le raïs Ibrahim. Ramdan 1196 (août 1782). Produit 5,593 fr. 50 c.. Chaque part: 17 rial. In *Le Registre des Prises Maritimes*, p. 40.

<sup>168</sup> N°211. Comptes d’une prise faite par El-Hadj Mohammed el-Islami avec le chebec du Pacha et vendue à Kalés. 23 rebi 2e 1201 (13 janvier 1787). Produit: 425 fr. 35 c.. Chaque parte: 7 huitièmes, 17 dirhem. In *Le Registre des Prises Maritimes*, p. 47.

<sup>169</sup> N°130. Comptes d’une prise faite par la frégate (à rames) du raïs Mustapha Kahwadjji (cafetier). 28 ramdan 1193 (9 octobre 1779). In *Le Registre des Prises Maritimes*, p. 33.

<sup>170</sup> Moulay Belhamissi, *op. cit.*, p. 57.

<sup>171</sup> Emanuel d’Aranda, *Les captifs d’Alger*, “Relation XXXVIII – Les aventures de messire Philippe de Cherf de Vlamertingue, chevalier de l’ordre de Saint-Jacques”, pp. 201-210.

alcançados com a obtenção de Tratados de Paz e Tréguas, e do impulso das trocas comerciais com a margem norte do Mediterrâneo. Por fim, o historiador defende que a evolução das frotas corsárias se inscreve naturalmente neste novo contexto<sup>172</sup>. Acrescentamos que a conjuntura era muito fluida e que só assim são explicáveis as mudanças significativas no quantitativo dos navios de Argel, bem como as opções futuras da Regência neste campo muito específico. E assim Panzac informa-nos que em 1761, durante a Guerra dos Sete Anos, encontravam-se em campanha 26 navios num total de 268 peças: 10 xavecós, sendo 2 de 26 peças e 1 de 14, os outros possuíam entre 4 e 8 peças de artilharia; 11 barcas armando entre 8 e 16 peças, 1 bergantim de 4 peças e 4 galeotas de 9 a 18 bancos com duas pequenas peças cada<sup>173</sup>. Embora este número de embarcações seja substancialmente superior ao que a marinha argelina contava na década de trinta do século XVIII, iremos constatar que, ainda segundo Daniel Panzac, entre 1785 e 1787, serão armados 4 xavecós (4, 16, 24 e 34 peças), 6 barcas (18, 22, 24, 26, 28 e 30 peças) e 3 galeotas de 2 a 4 peças<sup>174</sup>. No final deste século, 1790, a assinatura de tratados de paz com várias potências irá fazer com que a Regência arme apenas quatro embarcações: 1 barca de 26 peças, 1 xaveco de 4 e 2 galeotas, totalizando 36 peças de artilharia<sup>175</sup>.

Lemnour Merouche partindo da constatação da mudança da frota argelina e da sua adaptação às novas condições internacionais, aborda a evolução dos seus activos, tomando como base o artigo de Devoulx *La Marine de la Régence d'Alger* (Fonte A) coteja-o com outras fontes (Fontes B):

## QUADRO XII Evolução dos navios argelinos activos<sup>176</sup>

Ano	A	B
1750	12	19
1752	8	22
1754	22	29
1755	21	25
1789	12	22

<sup>172</sup> Daniel Panzac, *op. cit.*, p. 36.

<sup>173</sup> Idem, *ibidem*, p. 36.

<sup>174</sup> Idem, *ibidem*, p. 41.

Albert Devoulx em «La Marine de la Régence d'Alger», in *Revue Africaine. Journal des Travaux de la Société Historique Algérienne*, Numéro 77, Septembre 1869, pp. 384-420, aponta para este mesmo período os seguintes activos da marinha de guerra de Argel: 1785, 22 navios; 1786, 18 navios; 1787, 13 navios.

<sup>175</sup> Valor idêntico ao que Devoulx menciona em «La Marine de la Régence d'Alger» para o ano de 1790.

<sup>176</sup> Lemnour Merouche, *op. cit.*, p. 270.

Pensamos que os dados facultados por Devoulx em *La Marine de la Régence d'Alger* devem ser lidos com algum cuidado. As flutuações que o autor apresenta relativas aos números que compunham a marinha da Regência entre os anos de 1766 e 1827 não são suportadas em nenhuma explicação. Vejamos três casos, reportando-nos apenas ao último período de ouro do curso de Argel. Nos anos de 1794/1795, o número de embarcações que o historiador francês atribui à marinha de guerra argelina passa de 20, armando 376 peças, para 10, armando 246 canhões, sem nenhuma explicação plausível<sup>177</sup>. Podemos questionar a razão do desaparecimento repentino de metade da marinha de guerra argelina na qual se incluíam duas fragatas de 44 e 38 canhões. Referente aos anos 1808/1809, assistimos a uma redução, também não explicada, ainda mais significativa. Em 1808, segundo Devoulx, a marinha argelina possuía um total de 20 embarcações, armando 376 canhões, para no ano seguinte apresentar apenas 8 navios com um total de 168 peças<sup>178</sup>. Já para os anos de 1812/1813, período do apogeu do *raïs* Hamidou Ibn Ali, Devoulx fornece para 1812 um número de 15 embarcações, armando com 355 peças, que se verão reduzidas, no ano seguinte, ao exíguo quantitativo de 5, transportando 157 canhões<sup>179</sup>.

Para a década de 1770 os valores que nos são fornecidos por Merouche oscilam entre um mínimo anual de 5 navios e 13 peças e um máximo de 19 navios e 280 peças. Para o ano de 1770 encontramos, junto a um ofício de Jorge Colaço remetido a Martinho de Melo e Castro, uma lista dos navios corsários existentes em Argel: 1 fragata de 40 peças; 1 de 36 peças; 2 xavecós de 22 peças; 5 xavecós armando com 66 peças, estando um deles para ser

---

<sup>177</sup> Albert Devoulx, *art. cit.*, p. 412.

Ano de 1794: 3 fragatas, 2 corvetas, 3 brigues, 2 polacas, 6 xavecós, 4 galiotas.

Ano de 1795: 1 fragata, 4 corvetas, 3 xavecós, 1 galiota, 1 brigue.

<sup>178</sup> Idem, *ibidem*, pp. 414-415.

Ano de 1808: 3 fragatas, 6 polacas, 7 xavecós, 2 barcos latinos, 1 hiate, 1 hiate mercante.

Ano de 1809: 2 fragatas, 2 polacas, 3 xavecós, 1 corveta mercante.

<sup>179</sup> Idem, *ibidem*, pp. 415-416.

Ano de 1812: 5 fragatas, 2 corvetas, 2 brigues, 1 goleta, 1 polaca, 1 xavecó, 1 meia-galé, 2 sandais.

Ano de 1813: 1 fragata, 2 corvetas, 1 brigue, 1 bergantim.

lançado à água; duas setias e 5 galeotas com 16 e 2 peças, respectivamente cada uma. Totalizava assim a marinha argelina nesse ano 16 embarcações<sup>180</sup>.

Uma das fontes mais elucidativas que encontrámos nos arquivos portugueses relativa aos activos do corso argelino faz parte do acervo documental do Arquivo Histórico Ultramarino em Lisboa e refere-se ao ano de 1785<sup>181</sup>. Nela, sob o título “Resumen de las Fuerzas maritimas de Argel oy día 31 de Diciembre de 1785” aponta-se como existindo na Regência um total de 12 embarcações: 6 armando 148 peças; 4 xavecós de 34, 24, 28 e 4 peças; 2 galeotas de 2 peças com 14 e 13 bancos. Em nota o autor do “Resumen...” mencionava: “En este año han venido á Argel 105 esclavos de mar; y 108 pasados de Oran de diferentes naciones”; “Quedan aun á los Argelinos 12. Bombardas, y 54 Lanchas Cañoneras”; para terminar com uma informação de assinalável relevo “Se proyecta de hacer construir desde luego dos Fragatas de 36 e 40 Cañones de á doce libras de bala”. A importância desta última nota que o autor do “Resumem...” nos fornece é fundamental, pois prova que a actividade do corso em Argel não era de forma alguma gerida aleatória ou “anarquicamente”, antes de forma pensada, digerindo a informação que lhe chegava, oriunda dos mais diversos pontos do Mediterrâneo e Atlântico.

A construção das fragatas que irá ter lugar nos “anos Hamidou” demonstra que já em finais da década de oitenta do século XVIII existia uma real vontade de dinamizar a actividade corsária da regência de Argel por parte de alguns dos seus poderes. Uma vontade resultante com toda a certeza de esporádicas incursões no espaço atlântico como aconteceu no ano de 1778, levando à perda de um iate português carregado de tabaco brasileiro. Bernardo Simões Pessoa, cônsul de Portugal em Mogador, reagiu a este sucesso do corso argelino com uma das mais violentas críticas de que temos conhecimento à actuação das embarcações portuguesas que tinham por missão patrulhar o Estreito, ao veicular a opinião amiúde expressa por alguns “Europeanos” que ali viviam. Diziam estes últimos, “gostozos ou magoados”, não saberem a razão pela qual uma nação com a tradição marítima da portuguesa,

---

<sup>180</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 424, Ofício de Jorge Colaço a Martinho de Melo e Castro, Tetuão, 21 de Setembro 1770. Informação diferente a prodigalizada por Devoulx em «La Marine de la Régence d’Alger» já que fornece para o mesmo ano um quantitativo de 13 navios.

<sup>181</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 393, *Resumen de las Fuerzas maritimas de Argel oy dia 31 de Diciembre de 1785*.

antigo terror dos muçulmanos em África e na Ásia, não conseguia impedir que o corso das Regências viesse ao Oceano insultar os seus navios<sup>182</sup>.

Lemnour Merouche afirma para a mesma década que se passou de 13 navios e 36 peças para o número de 23 embarcações e 400 peças<sup>183</sup>. Não referindo quantitativos anuais o historiador argelino, apenas alude a um número relativo ao ano de 1789, baseado na obra de Devoulx, de 12 navios. Se quanto a nós os estudos do historiador francês que resultaram da publicação do *Registre des Prises Maritimes*, são aqueles ainda susceptíveis de algum rigor difícil de encontrar nas fontes que circulavam entre os consulados existentes em Argel e os reinos europeus, devemos fazer uma ressalva para o “Resumen de las Fuerzas maritimas de Argel oy dia 31 de Diciembre de 1785”. É um documento que pensamos ter sido elaborado no consulado português de Cádiz ou Gibraltar, por Henrique Ribeiro Neves ou Agostinho Parral, trazendo consigo uma fiabilidade inerente à competência dos seus prováveis produtores e à qual podia acrescentar-se a diminuta importância estratégica dos seus destinatários nos jogos de poder no espaço mediterrânico. A estes últimos e ao seu omnipresente aliado, a Grã-Bretanha, interessava apenas o normal desenrolar do tráfego atlântico.

À informação sobre os efectivos da marinha argelina, acrescenta o autor do “Resumen...” dados muito concretos sobre o “Estado de los Armamentos, que han salido de Argel en el año de 1785”. Num curto documento são-nos facultadas referências tão importantes como: datas de saída e entrada das embarcações; tempo do seu cruzeiro; presas efectuadas e sua nacionalidade. Podemos concluir que durante o ano de 1785 o corso argelino, na totalidade das suas 12 embarcações, zarpou em busca de presas a 4 de Julho, regressando a Argel entre os dias 14 de Julho e 15 de Agosto com um tempo médio de cruzeiro de 30 dias. Nesta primeira época efectuou vinte apresamentos nos quais predominaram 11 embarcações portuguesas, 6 napolitanas, 2 americanas e 1 genovesa. As presas portuguesas eram constituídas fundamentalmente por navios de pequena tonelagem, já que nove delas eram goletas e as restantes um bergantim e uma tartana. Com excepção do bergantim, todas as embarcações eram típicas do tráfego de cabotagem, logo presas de pouco valor.

---

<sup>182</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 424, Ofício de Bernardo Simões Pessoa para Martinho de Melo e Castro, Mogador, 31 de Agosto de 1778.

<sup>183</sup> Lemnour Merouche, *op. cit.*, p. 271.

Na sua segunda saída anual, as 12 embarcações argelinas, fizeram-se ao mar entre os dias 3 e 4 de Outubro, regressando a Argel entre os dias 19 de Outubro e 21 de Novembro com um tempo médio de cruzeiro de 33,8 dias. Esta segunda saída não foi tão profícua, pois para uma maior permanência no mar apenas se conseguiram 6 presas: 5 napolitanas e 1 portuguesa. Constituídas estas por 2 polacras, 3 tartanas e 1 goleta, sendo esta última portuguesa.

Em Maio de 1786 um detalhado documento foi enviado a Martinho de Melo e Castro por Jacques Filipe de Landerset<sup>184</sup>. O título é bem elucidativo do seu conteúdo: “Para segurar o Corso contra os Argelinos, atendendo ao tempo em que elles costumão fazer os Seus Armamentos, forças destes, e modo de tripular as Suas Embarçaõens; se deve ter presente o Seguinte.”. É uma longa explanação em quinze pontos dos quais destacamos o 4º, onde se fornecem os activos marítimos da Regência, renova a informação das intenções em mandar construir duas fragatas e junta as características para a identificação dos actuais navios argelinos:

4º. As forças navaes daquela Regencia, consistem (como asima se diz) em 14 embarçaõens. ; a saber: huma de 32 peças, das quaes são 24 do calibre de 9 libras, duas do de 18, e seis de 4, com 450 homens de equipagem. Esta he a commandante. Huma de 30 peças, das quaes são 24 do calibre de 9., duas de 12., e quatro de 6., com 400 homens de equipagem. Huma de 28 peças, 24 do calibre 9., 2. de 12., e 2. de 6., com 400 homens de equipagem. Duas de 24 peças, 20. de 6., e 4. de 4., com 300 homens. Duas de 20. Peças, todas de calibre de 6., com 300 homens. Duas de 18. Peças de 6., com 260 homens. Duas de 16. Peças de 6., com 250 homens. E tres pequenas embarçaõens de poucas forças para servirem de michiriqueiras, e que costumão hir terra terra, as quaes levão de 8. a 10 peças do calibre de 4., com 50. athé 60. homens de equipagem. Alem disto, tem os argelinos presentemente no porto 55. barcas canhoeriras, cada huma com huma peça de calibre de 12. O Dey parece resolutto a mandar construir duas fragatas de 36. e 38. peças. Podem-se conhecer aquellas embarçaõens pelo modo com que são aparelhadas, que he polacra, e cheveque, levando cesto da gavia só no mastro grande, e que os hespanhoes chamão cofa, em que se differencião das embarçaõens das outras naçoens. As suas popas são de polacra, menos a do commandante, que tem alheta; e do lema da agua para baixo, são pintadas de branco, e o resto do costado de preto.<sup>185</sup>

---

<sup>184</sup> Fernando de Castro Brandão, *Portugal e as Regências de Argel, Tunes e Tripoli*, p. 40. Fernando de Castro Brandão atribui a Jacques Filipe de Landerset a qualidade de oficial da Marinha de Guerra de Sua Magestade Fidelíssima com grande experiência de navegação na Esquadra do Estreito. Frei João de Sousa no seu *Relato da missão diplomática de Portugal a Argel realizada entre 1 Fevereiro de 1786 até Novembro de 1787, escrito por frei João de Sousa*, publicado por Isabel M. R. Drumond Braga, afirma que Landerset era “cavalleiro professo na Ordem de Christo, fidalgo da Caza de Sua Magestade Fidellissima e coronel do regimento de Faro”.

<sup>185</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Officio de Jacques Filipe de Landerset, Cartagena, 2 de Maio de 1786.



Existe na realidade diferença de alguma monta entre os quantitativos que nos são fornecidos por Landerset para os activos das forças navais argelinas, o número de peças com que armavam, a dimensão da sua tripulação, e aqueles outros que constam do longo *Relato da missão diplomática de Portugal a Argel realizada entre 1 de Fevereiro de 1786 até Novembro de 1787, escrito por frei João de Sousa*.<sup>186</sup> O número de tripulantes que guarneciam os navios da frota argelina, fornecido pelo religioso português que acompanhou Landerset como “secretário e intérprete da língua arábica”, é diferente daquele outro que consta do documento remetido por este militar a Martinho de Melo e Castro. Assim para o mesmo número de navios frei João de Sousa aponta 2.220 homens contra os 2.360 mencionados por Landerset.

Como exemplo da discrepância nas informações sobre o armamento de guerra argelino com origem nas mais diversas fontes, convém também notar as características dos seus navios armados em curso, apresentadas por estes dois enviados portugueses na mesma missão à regência de Argel. Tomemos então como amostra o caso do mais relevante navio da frota argelina: Landerset apresenta-nos uma embarcação, sem especificar o seu tipo, com trinta e duas peças das quais vinte e quatro são de calibre nove, duas de calibre dezoito e seis de quatro, transportando 450 homens de equipagem<sup>187</sup>; frei João de Sousa aponta um xaveco de trinta e quatro peças das quais vinte e quatro são de calibre nove, duas de calibre dezoito, oito de quatro, transportando 340 homens de equipagem sob o comando do *raïs* Hagi Mahomed Salami.<sup>188</sup> Às cinco “galiolas de remo”, consideradas embarcações de menor importância, transportando 120 homens cada, incluídas no *Relato da missão diplomática de Portugal a Argel...*, correspondem as três pequenas embarcações “michiriqueiras”, mencionadas por Landerset, armando com oito a dez peças de calibre quatro e guarnecidas com cinquenta a sessenta homens de tripulação.<sup>189</sup>

Em Fevereiro de 1787 Jacques Filipe de Landerset voltou a enviar para o Reino um circunstanciado relatório sobre a composição da marinha de guerra argelina com o título *Lista*

---

<sup>186</sup> Isabel M. R. Mendes Drumond Braga, *Missões diplomáticas entre Portugal e o Magrebe no século XVIII*, p. 367.

<sup>187</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Jacques Filipe de Landerset, Cartagena, 2 de Maio de 1786.

<sup>188</sup> Isabel M. R. Mendes Drumond Braga, *op.cit.*, p. 366.

<sup>189</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Jacques Filipe de Landerset, Cartagena, 2 de Maio de 1786.

das forças navaes, que se devem armar em Argel em Março, para sahirem a Corso no fim do dito mez, ou principio de Abril de 1787. Nesta arrolação de meios navais inclui 6 xavecos, totalizando 206 peças, 4 galeotas, totalizando 16 peças e 14 bancos duas delas, as outras duas 16 e 13 bancos, respectivamente. Existiam mais um xaveco e uma galeota que se encontravam no porto a reparar. Para além de nos informar que os navios de maior dimensão embarcavam entre 100 e 150 turcos (janízaros) sendo a restante tripulação composta por mouros<sup>190</sup> acrescentava alguns, pequenos, pormenores sobre a vida a bordo, o que é um caso muito raro de informação que podemos encontrar na documentação portuguesa<sup>191</sup>. Diz-nos Landerset que a tripulação só costumava levar consigo mantimentos para dois meses, o que explica o tempo médio de cruzeiro que respigámos das fontes, e que vivia “a bordo das suas Embarcações com grande sobriedade.”<sup>192</sup>. E continuava informando-nos que o corso efectuado durante as saídas para o mar no ano anterior tinha sido muito pouco lucrativo para a Regência. Caso a esquadra do Estreito os impedisse de passar ao Oceano, obrigando-os a permanecer mais alguns anos no Mediterrâneo, com toda a certeza não seria difícil ao Reino a obtenção da paz em condições favoráveis, já que a sua soberania e independência os levava a prescindir da

---

<sup>190</sup> Consideramos esta designação demasiado abrangente e por isso carecendo de uma explicação. Nos Mouros devem com toda a certeza ser englobados os *Kulugli*, os “colorios” das listas dos resgatados das fontes portuguesas em pleno século XVIII, e os convertidos ao islão utilizados também em funções mais técnicas a bordo dos navios armados em corso da marinha argelina.

<sup>191</sup> Raras são também as descrições do quotidiano da regência de Argel. Uma delas foi fornecida por frei José de Santo António Moura na *Relação da viagem que eu Fr. Joze de St.º Antonio Moura fis a Argel em Setembro de 1811 na companhia de James Scarnichia Chefe de Divisão, e encarregado de efectuar a 2ª parte do resgate, e de ajustar a paz definitiva; e do resultado sobre este Negocio* e está relacionada com fim do Ramadão do ano de 1811 “19 Outubro. Como he costume hirem todos os Europeos comprimentar o Bei no 1º Dia depois da sua Quaresma, ou Ramadan, por isso partimos ás 7 da manhã para o Palacio, acompanhados do Consul Inglez, dos Commandantes dos Bergantins Portuguez, e Inglez, e de vários officiaes dos mesmos. Subimos ás Galerias, que dizem para o Pateo do Palacio, donde prezenciámos todas as ceremoneas, que neste dia costumão praticar. Achava-se o Bei debaixo da arcada, que fica na cabeceira do Pateo, collocado sobre hum assento de pedra, ornado de alcatifas, e coxins de brocado, acompanhado dos Membros do Divan, e mais Officiais do Palacio. Baixou daquelle lugar, e assentando-se junto de huma Meza, que tinha de altura pouco mais de hum palmo, a qual estava ornada com varias iguarias, isto he com cuscús, carneiro, e galinhas; principiou a comer com a sua colher de pao; e mesmo fizeram os principaes do Governo, e os empregados do Palacio, assentando-se junto de outra Mêza, collocada em terra sobre as alcatifas ao lado do Pateo, da extensão de 25 a 30 varas. Depois que estes se levantarão, assentarão-se os indivíduos da 2ª ordem, e após destes a gente baixa, a qual teve o cuidado de envolver em panos e nas mesmas abas dos capotes todos os fragmentos, procedimento bem anallogo á sua educação. Terminou assim este 1ª sena seguio-se outra, ainda mais extraordinaria. Apresentarão-se no meio do Pateo vários Turcos vestidos com calções de pelles, nus da cintura para cima, e untados de azeite. Depois de fazerem as suas humiliações diante do Bei, principiarão o jogo da luta ao som de vários tambores, e clarins, que ali apparecêrão. Acabado este jogo, vestio o Bei o seu Cafetan, e principiou a acção do beija-mão, sendo os primeiros os Membros do Divan, officiaes do Palacio, da Tropa, e da Marinha, e todos os mais empregados: Em ultimo lugar os Europeos, sendo o 1º o nosso Enviado com o Consul Inglez, e mais indivíduos de ambas as Nações; depois o Consul d’Espanha, e assim os Consules das outras Nações”.

<sup>192</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Lista das forças navaes, que se devem armar em Argel em Março, para sahirem a Corso no fim do dito mez, ou principio de Abril de 1787, Argel, 15 de Fevereiro de 1787.

intervenção da Sublime Porta para negócios desta natureza. As tentativas de saída para o Atlântico por parte do corso magrebino estavam a aumentar significativamente, este via o seu *ratio* de rentabilidade diminuir face à exiguidade do seu espaço vital.

Em Abril de 1783, Bernardo Simões Pessoa transmitiu para o Reino o aviso do vice-cônsul de Portugal em Tânger no qual era patente a exiguidade do Mediterrâneo para as ambições do corso de Argel. Jorge Colaço tinha-lhe comunicado a passagem do Estreito por dois corsários argelinos, o que dado a frequência com que estas acções já se verificavam, levava o cônsul de Portugal a sugerir, “Eu penso, que se dois Corsarios Portuguezes, desde a Primavera até o Outono, fizessem vigia, e guarda da Bahia de Gibraltar, para a de Tanger, seria suficiente obstáculo, para os Argelinos, não passarem ao Oceano, ou serem logo seguidos, atacados, e destruídos.”<sup>193</sup>. Na realidade, Jacques Filipe de Landerset apontava muito concretamente nesta *Lista das forças navaes...* que enviava para Lisboa o principal problema do corso argelino no período que antecedeu os anos de ouro de Hamidou Ibn Ali, o Mediterrâneo já não lhe era suficiente.

As variações que Lemnouar Merouche classifica, criticando implicitamente Albert Devoulx, de “trop brutales”<sup>194</sup> para a década de oitenta do século XVIII, parecem-nos justificadas. As fontes portuguesas que os historiadores europeus desconhecem e que tendo em atenção as suas condições de produção, nos parecem fundamentais para o estudo de algumas particularidades do corso argelino, apontam para efectivos da marinha da Regência em 1785, 1786 e 1787, de 12, 14 e 12 navios respectivamente<sup>195</sup>. Tendo em conta a intenção, expressamente declarada do poder argelino, ainda em 1786 de encetar a construção de duas fragatas, apesar de Landerset um ano depois afirmar “Elles estão para construir aqui huma Fragata, que dizem será de 36. Peças do Calibre de 12.”<sup>196</sup>, sabendo das dificuldades logísticas que tal acção acarretava, pensamos que dificilmente nesta década os efectivos da marinha de Argel terão atingido um quantitativo que rondasse as 15 unidades prontas a sair a corso.

---

<sup>193</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 438, Ofício de Bernardo Simões Pessoa a Martinho de Melo e Castro, Mogador, 30 de Abril de 1783.

<sup>194</sup> Lemnouar Merouche, *op.cit.*, p. 271.

<sup>195</sup> No que se refere ao ano de 1787, Jacques Filipe de Landerset informa-nos na sua *Lista das forças navaes...* que foi queimado um xaveco argelino perto de Gibraltar.

<sup>196</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271. Lista das forças navaes, que se devem armar em Argel em Março, para sahirem a Corso no fim do dito mez, ou principio de Abril de 1787, Argel, 15 de Fevereiro 1787.

Em 1788, Venture de Paradis foi enviado a Argel onde passou dois anos. O *drogman*<sup>197</sup> francês dá-nos também a composição das forças navais da Regência, precedida da indicação que o grosso da esquadra se fazia ao mar na Primavera e Outono, enquanto as galeotas saíam em pleno Verão. A força naval argelina, segundo este autor francês, era constituída nos anos 1788/1789 pelas seguintes embarcações: 6 barcas com 26 a 30 peças; 3 xavecos de 18 a 22; 2 meias-galés<sup>198</sup>. Não existia assim substancial diferença entre a informação que nos é transmitida em *Tunis et Alger au XVIIIe siècle* e aquela outra que detectámos na documentação portuguesa da época.

No entanto de todas as informações que lhe chegaram do Magrebe, sobretudo de Argel e Marrocos, o que é que o governo em Lisboa assumiu como informação credível para fundamentar decisões? No ano de 1792, Martinho de Melo e Castro remeteu instruções “Para o Tenente General Bernardo Ramires Esquível, Comandante da Esquadra que Cruza na Boca do Estreito”:

Fica porem Sua Magestade na inteligência de que as foras dos ditos argelinos se compõem de huma fragata de trinta e oito a quarenta peças; outra de vinte e quatro; hum chaveco de trinta, e hum bergantim de quatorze; e por cartas do consul Parral, dis ele, que alem das duas fragatas trazem os argelinos mais tres chavecos. Este armamento, na realidade grande para piratas, se entende aqui que não tem unicamente por objecto andar a corso no Mediterraneo afim de aprezar os navios suecos; porque para estas piratarias serão mais próprias embarcações de menor porte, e mais ligeiras; sabendo-se, como não ignorão os argelinos, a pouca resistência dos ditos navios pelo diminuto numero de gente de que se compõem as suas equipagens: Rezultando desta concideração, a de ser muito natural que o dito armamento se destine a passar ao Oceano, logo que a esquadra portugueza deixar o Estreito, e por isso as suas embarcações são de maior forsa para poderem aguentar durante o Inverno os mares da costa de Portugal, e das ilhas dos Açores à espera dos navios do Brazil, e de outras partes.<sup>199</sup>

Esta incursão pelos activos da marinha de guerra argelina, na qual tivemos atenção a obras e fontes coligidas por historiadores europeus e argelinos, mas na qual privilegiámos as fontes portuguesas, permite-nos concluir que o tipo de embarcações usadas durante o período de decadência do corso argelino eram essencialmente de cariz mediterrânico.

---

<sup>197</sup> *Drogman*: Intérprete, tradutor.

<sup>198</sup> Venture de Paradis, *Tunis et Alger au XVIIIe siècle*, p. 145.

<sup>199</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Instruções de Martinho de Melo e Castro para o Tenente-General Bernardo Ramires Esquível Comandante da Esquadra que Cruza na Boca do Estreito, Palácio de Nossa Senhora da Ajuda, 3 de Janeiro de 1792.

Regressemos ao já citado “Resumen de las Fuerzas marítimas de Argel oy día 31 de Diciembre de 1785” e ao tipo de navios que este menciona: 6 barcas, 4 xavecós e 2 galeotas. Estas são embarcações de dimensão modesta e de tipo mediterrânico mais adequadas para o ataque a navios de pequena tonelagem sobretudo vocacionados para o tráfego de cabotagem tanto no *mare nostrum* como nas costas atlânticas do sul da Península Ibérica<sup>200</sup>.

Segundo Salvatore Bono, citando Bartolomé Benassar, este tinha tentado cartografar as zonas de perigo no Mediterrâneo tendo em conta a actuação do curso das regências magrebínas. Entre os locais mais perigosos figuravam o Estreito de Gibraltar e da Sicília e, para lá do Mediterrâneo, já em pleno Atlântico, os mares dos Açores e das Canárias, e a rota que conduzia a Lisboa<sup>201</sup>. No entanto e apesar de algumas limitações que lhe aponta Lemnouar Merouche, deveremos adicionar aos locais citados por Bono outros importantes que extraímos do *Registre des Prises Maritimes* e que de um modo geral Daniel Panzac também refere ao sublinhar a abrangência mediterrânica do curso magrebino. De acordo com este historiador o curso das regências cobria a maior parte do Mediterrâneo e apenas a

---

<sup>200</sup> Bonnefoux no seu *Dictionnaire abrégé de Marine* apresenta as seguintes definições para o tipo de navios usado pelo curso de Argel em 1785: “**Barque**: Nom générique des bâtiments de peu capacité.”; “**Chébec**: Bâtiment de guerre de Médit. ayant trois mâts à pible qui portent des traits carrés; son mât de misaine est ordinairement incliné sur l’avant; il en a à voiles latines. On arme, à bord de ces navires, un aviron entre chaque paire de canons.”; “**Galiote barbaresque**: Petite galère ou grande felouque de corsaires de la côte de Barbarie.”

Para completar esta informação deve acrescentar-se que o xaveco apareceu pela primeira vez no ano de 1737 na frota argelina. Era uma embarcação modestamente armada de quatro peças cujas qualidades, velocidade, comportamento em mar, locomoção a velas e remos, facilidade de manobra, lhe proporcionaram grande futuro que passou pelo desenvolvimento do seu poder de fogo. Assim das quatro peças com que inicialmente armava em 1737 passou a doze em 1741, dezoito em 1742, vinte e seis em 1752 para atingir trinta e duas peças, de calibre modesto, com que se equipou um xaveco construído em Argel no ano de 1763. No entanto um dos xavecós mencionados no “Resumen de las Fuerzas marítimas de Argel oy día 31 de Diciembre de 1785” armava com 34 peças e uma das barcas com 30. Para aquilatar da importância do xaveco na estratégia do curso argelino aconselhamos a consulta do importante artigo de Marion Delhaye, «L’utilisation du chebec dans la course méditerranéenne dans la première moitié du XIXe siècle. Mhyte ou réalité?», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe siècle)*, 2009, pp. 59-74. Delhaye identifica assim o xaveco “Le chebec est représenté généralement sous la forme d’un trois mâts à voiles latines dont le mât de trinquet est incliné sur l’avant, aux lignes étroites et cela dès le XVe siècle. Principalement employé par les marines barbaresques et espagnoles, il prend son essor européen au milieu du XVIIIe siècle, employé aussi en Adriatique par les Grecs, les Autrichiens et les Italiens, en Atlantique par les Marocains, dans les mer des Caraïbes par les Français qu’en Méditerranée par les pays d’Afrique du Nord, les Espagnols ou les Portugais, pour ensuite s’étendre vers l’Europe du Nord en Baltique par les Danois et à l’est en Mer Noire par les Russes. De manière générale, le chebec se caractérise par ces voiles: bâtiment latine par excellence, il n’est que très peu modifié pendant le XVIIIe siècle par la marine corsaire. Comme beaucoup de bâtiments à voiles latines il possède un gréement double: latin par beau temps; carré par mauvais temps.” In Marion Delhaye «L’utilisation du chebec dans la course méditerranéenne... » p. 60.

<sup>201</sup> Salvatore Bono, *op. cit.*, p. 135-136.

extremidade oriental deste, entre Creta e a costa Síria, se encontrava ao abrigo da sua actividade depredatória<sup>202</sup>.

Para este período, peguemos novamente nas fontes portuguesas e tentemos cadastrar geograficamente as capturas do curso argelino. Para isso voltamos a recorrer à informação de Jacques Filipe de Landerset dirigida a Martinho de Melo e Castro. Transmite então Landerset para Lisboa:

5°. A navegação que os argelinos costumão fazer ao sahir do seu porto, tendo intenção de passarão mar Oceano, he a seguinte. Vão reconhecer as Ilhas Baleares, que são Mallorca, Menorca, Iviça, Costa de Carafa, Ponta de S. João, Cabo de Santo Antonio, Cabo de Palos, Cabo de Gata, cabo Pacatife, e cabo Molinos, que são as passagens por onde deverião navegar as nossas embarcaçoens mercantes encostandose sempre á costa de Hespanha se fizessem o commercio do Mediterraneo.<sup>203</sup>

Em Maio de 1785 o cônsul de Portugal em Cádiz, Henrique Ribeiro Neves, avisava o Reino de “Os mestres dos bergantins e hiates, que se achão nesta bahia de Cádiz, em número de 33 carregados e outros carregando sal, por conta de Sua Magestade Catholica, para os portos da Galiza e Asturias; que estando alguns para seguir seu destino, o não podem exxecutar, por chegar hoje a esta praça a noticia, de haverem embarcaçoins argelinas em o Cabo de S. Vicente e Santa Maria,(...)”<sup>204</sup>. E em Agosto de 1786 novamente Landerset, de Cartagena, informava: “Dos argelinos poucas noticias tenho prezentemente, o que me faz julgar que poderão ter passado para o Oceano, e principalmente se for verdadeira a noticia, que me dão do Algarve, de que 8 de Julho aprezarão defronte de Albofeira dois barcos pescadores de Olhão, hum com 16 homens, e outro com 9 (...)”<sup>205</sup>. Sem dúvida que as águas do Algarve eram local de eleição para as actividades do curso de Argel. Ao largo das costas algarvias desenrolava-se um intenso tráfico marítimo de embarcações de pequena tonelagem, deficientemente protegidas e armadas, presas fáceis, ainda que não muito lucrativas do curso argelino; dos portos do Algarve continuavam a largar rumo a Cádiz, em busca do atractivo mercado de fretes relacionado com o transporte de sal, número significativo de embarções

---

<sup>202</sup> Daniel Panzac, *op.cit.*, p. 76.

<sup>203</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Jacques Filipe de Landerset para Martinho de Melo e Castro, Cartagena, 2 de Maio de 1786.

<sup>204</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para Martinho de Melo e Castro, Cádiz, 12 de Julho de 1785.

<sup>205</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 396, Ofício de Jacques Filipe de Landerset, Cartagena, 5 de Agosto 1786.

portuguesas que arriscavam um tráfego que muitas outras nações recusavam dada a sua perigosidade que lhe advinha da ameaça do corso de Argel ou Tunes.

Em Fevereiro de 1787, Jacques Filipe de Landerset, agora de Argel, enviou para o Reino a “Lista dos Portugueses, que se achão presentemente Escravos em Argel, e das Embarçaçoens em que vinhão, carga que traziam, e dia em que forão tomadas.”<sup>206</sup>. É um documento importante na medida em que nos fornece a indicação do local de aprisionamento de treze embarcações portuguesas que foram perdidas em favor do corso argelino entre 3 de Agosto de 1778 e 6 de Julho de 1786. Destas presas, seis foram tomadas “defronte de Faro”; duas “defronte de Vila Nova de Portimão”; duas “perto de Málaga”; uma “defronte da Senhora da Rosa, no Algarve”; uma “no Cabo de S. Vicente”; por fim a última a “35 Leguas a Oeste da Costa de Portugal”. Das treze presas portuguesas, cinco dirigiam-se a Cádiz (quatro em lastro para transportar sal e uma transportando passageiros); uma rumava a Barcelona com alfarroba; duas dirigiam-se a Sevilha com trigo e tabaco; uma transportava vinho de Gibraltar para Málaga; duas andavam pescando; duas tinham zarpado de Lisboa para Salé e Mogador a carregar trigo.

Em 1786, numa das muitas informações que circulavam dos consulados portugueses rumo ao Reino, António Parral, cônsul de Portugal em Gibraltar, veiculava a notícia que de Cádiz lhe tinha sido transmitida pelo seu homólogo Henrique Ribeiro Neves, “A 5 do corrente recebi carta do consul geral por Sua Magestade em Cadiz com data de 2, em que me asegura haver dous corsarios argelinos na quelles mares armados á polaca, e que hum delles arma á latina quando quer com a tripulação vestida á europea.”<sup>207</sup>. E em 21 de Julho de 1790 o comandante da esquadra do Estreito Bernardo Ramires Esquível informava o cônsul português em Marrocos que regressara a Gibraltar depois de “examinar todos os Crozadouros dos Argelinos, Cabo de Gata, Cabo de Paulos, Cabo de S. Martin sem os encontrar nem ter noticia de andarem por aqueles Mares.”<sup>208</sup>.

---

<sup>206</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, *Lista dos Portugueses, que se achão presentemente Escravos em Argel, e das Embarçaçoens em que vinhão, carga que traziam, e dia em que forão tomadas*.

<sup>207</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 419, Ofício de António Parral para Marinho de Melo e Castro, Gibraltar, 21 de Julho de 1788.

<sup>208</sup> AHM, Correspondência do Tenente-General Bernardo Ramires Esquível, 1790-1791, Ofício para Jorge Pedro Colaço, Gibraltar, 21 de Julho de 1790.

Na sequência do já afirmado em 1786 por Landerset e tendo em conta as informações que nos chegaram através de outras fontes portuguesas podem considerar-se até ao ano de 1793 como zonas de perigo para a navegação portuguesa, todo o ocidente mediterrânico do reino espanhol, a costa do Algarve, as rotas que ligavam Lisboa ao espaço magrebino, com especial relevo aos portos da costa atlântica de Marrocos, e os mares da Madeira e dos Açores.

Dentro da sua lógica depredatória como actuava então o curso magrebino, particularmente o argelino? Os navios rumavam aos seus objectivos em grupo ou separadamente. No primeiro caso, um livro de sinais permitia-lhes a comunicação entre si e proceder a manobras de conjunto<sup>209</sup>. Navegava-se em mar alto, com maior segurança, evitando águas costeiras e ao abrigo de quaisquer surpresas<sup>210</sup>. Os ataques levados a cabo à saída dos portos demonstravam assim alguma impotência para a abordagem a presas de maior dimensão em pleno Mediterrâneo ou Atlântico e uma incapacidade de meios para a concretizar. No caso português não se pode deixar de ter em conta que entre os anos de 1778 e 1786, segundo a *Lista dos Portugueses que se achão presentemente Escravos em Argel...*, e concretamente para o ano de 1785, segundo o *Estado de los Armamentos, que han salido en el año de 1785*, se nota a inexistência de navios de grande dimensão. De referir também que a fonte normalmente mais utilizada, ou uma das mais utilizadas, para o estudo do curso argelino nas suas variadas facetas, o *Registre des Prises Maritimes*, é relativamente omissa quanto à nacionalidade das capturas do curso argelino, entre 1765 e 1792, iniciando-se o ano de 1793 com indicações mais específicas quanto à sua proveniência, nomeadamente com a menção de três navios holandeses, um genovês e muito particularmente o importante apresamento de quatro embarcações americanas pelas consequências que este terá no futuro do curso de Argel<sup>211</sup>.

---

<sup>209</sup> Moulay Belhamissi reproduz na sua obra *Histoire de la marine algeriene (1516-1830)*, em apêndice documental, alguns desses sinais.

<sup>210</sup> Moulay Belhamissi, *op. cit.*, p. 101.

<sup>211</sup> “Nº248. Navire hollandais chargé de blé, capturé par la caravelle du beylik, que commande le raïs Yakoub. 6 chaban 1207 (19 mars 1793)” ; “Nº249. Navire hollandais chargé de coton, capturé par le brick de Hassan Pacha que commande le raïs El-Hadj Mohammed el-Islami. 5 ramdam 1207 (16 avril 1793).”; “Nº 250. Navire hollandais chargé de coton, capturé par la caravelle du beylik que commande le raïs Ali Kara Badjak. Chaban 1207 (mars 1793) .”; “Nº255. Navire américain chargé de blé et de farine, capturé par le chebec de Hassan Pacha que commande le raïs Indja Mohammed. 1208 (1793).”; “Nº257. Navire américain chargé de farine, capturé par le brick de Hassan Pacha, que commande le raïs El-Hadj Mohammed el-Islami. Djoumada 1er 1208 (décembre).” ; “Nº258. Navire américain capturé par cinq navires de guerre du Beylik, Ahmed raïs et El-



Quando um navio isolado era avistado tentava-se rapidamente reconhecê-lo se bem que isso não fosse tarefa fácil já que as embarcações se assemelhavam e os pavilhões que estas arvoravam ou içavam pouco significavam. O escrivão do navio corsário lia em voz alta alguns versículos do Alcorão, multiplicavam-se os ardis e era usual hastearem-se falsos pavilhões para iludir o adversário antes da abordagem. O objectivo era obter as presas em condições de poderem a vir ser transaccionadas.

O cônsul da França em Trípoli, embora já para o início do século XIX, dava conta de um dos muitos ardis do corso magrebino: “(...) on embarque vingt habillements neufs à l’Européenne, composé chaque d’une carmagnole de drap bleu garnie de petits boutons de métal blanc, d’un gilet et d’un pantalon de toile blanche et d’un chapeau de palmier. Le commandant s’affublera d’un habit de drap bleu galonné en or, le galon double sur le collet et sur les manches.”<sup>212</sup>. A informação enviada para o Reino pelo capitão-tenente João Afonso Neto, oficial da fragata da marinha de guerra portuguesa *Cisne*, cativo em Argel, ao visconde de Anadia, corrobora a do representante da França em Trípoli, dando conta do estratagema seguido pela tripulação de dois corsários argelinos em águas algarvias que, para se apossarem de cinco barcos de pescadores, vestiram os uniformes dos marinheiros um iate português que antes tinham apresado<sup>213</sup>.

Várias possibilidades, no entanto, se apresentavam aos tripulantes de um navio atacado pelos corsários argelinos: a embarcação lançava a carga ao mar e tentava a fuga; o navio perseguido baixava o seu pavilhão, rendendo-se; o navio perseguido tentava resistir. Neste último caso iniciava-se a abordagem, procurando aterrorizar a tripulação adversária, de arma branca na mão, entre gritos e injúrias. Segundo Venture de Paradis, os corsários argelinos, aos quais não se podia deixar de reconhecer grande dose de coragem, não privilegiavam o uso das peças de artilharia, antes sim a prática da abordagem, dado o grande número homens que compunham a sua tripulação, apresentando-se de armas brancas na mão no assalto final às suas presas.<sup>214</sup>

---

Hadj Mohammed el-Islami. 1208 (1793).” ; “Nº259. Navire américain chargé de blé, capturé par le chebec du Beylik, que commande le raïs Ahmed Zmirli. Djoumada 1er 1208 (décembre 1793).”

<sup>212</sup> *Apud* Daniel Panzac, *op. cit.*, p. 225. (*Le Registre des Prises Maritimes*)

<sup>213</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 400, Carta de João Afonso Neto para o visconde de Anadia, Argel, 30 de Maio de 1805.

<sup>214</sup> Venture de Paradis, *op. cit.*, p. 144.

Para este período não existem nas fontes portuguesas exemplos de narrativas de abordagens efectuadas pelo corso argelino, apenas considerações genéricas sobre a forma de aproximação deste às suas presas como é o caso da descrição que nos faz Jorge Colaço:

Uzão muito de chavecos, alguns armados a redonda, e outros á redonda, e latinos; estes há de 20 á 36 peças, estas erregularmente dispostas nos calibres, ás tripulações são numerosas, porem com postas a mayor parte de chusma bem redicula, nenhum destes chavecos póde sustentar hum combate ao costado com huma fragata de muito menor porte; porem se valem muito de dar abordage, e nestas são atrevidos, mas não invencíveis.<sup>215</sup>

Exceptuando o caso da abordagem à fragata da marinha de guerra *Cisne*, esta já efectuada no ano de 1802<sup>216</sup>, apenas podemos aquilatar os resultados que estes assaltos violentos a uma embarcação podiam produzir pelo relatório médico de Francisco José Pinheiro, cirurgião do bergantim da marinha de guerra portuguesa *Lebre pequeno*, tomado pelo corso argelino debaixo do alcance das baterias da costa espanhola no Mediterrâneo no ano de 1799. Este médico português certificava que “n’ação do Combate e Abordage forão feridas as pessoas, seguintes” e passava a identificar dez feridos na referida acção, entre marinheiros e tropa, todos por arma branca como era o caso do comandante do bergantim: “Commandante 1º. Ignacio Pereira Pinto: Com duas feridas na cabeça, golpes de tagano sobre o coronal de profundidade de hum terço de pulgada, e huma em o pulssso direito que lhe ofendeu, parte dos nervos que servem a flexão e alguns vasos menores.”<sup>217</sup>.

Do cotejo das várias fontes mencionadas por especialistas, como Daniel Panzac e Lemnouar Merouche, com os dados fornecidos pela documentação portuguesa concluímos que grande parte do século XVIII foi um período de decadência do corso argelino, do qual só recuperou, lentamente, nos derradeiros anos de Setecentos. O número de embarcações da marinha de guerra de Argel, durante todo o século XVIII, só muito esporadicamente ultrapassou a dezena e meia, vogando ao sabor da conjuntura interna da Regência. A quantidade de navios apontada por Daniel Panzac para o ano de 1761 – 26 – pode ser explicada pela necessidade de meios navais empregados no conflito com a regência de Tunes durante o governo do *dey* Baba-Ali (1754-1766). O reduzido número de embarcações

<sup>215</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 424, Ofício de Jorge Pedro Colaço a Martinho de Melo e Castro, Tânger, 14 de Setembro de 1785.

<sup>216</sup> Jorge Afonso, «A marinha de guerra portuguesa e o Magrebe: os cativos, o corso e a importância do poder naval na definição da política externa do reino», in *A Guerra Naval no Norte de África (Séculos XV-XIX)*, p. 224-227.

<sup>217</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 419, Ofício de Ignacio Pereira Pinto ao visconde de Anadia, Argel, 20 de Abril de 1803.

registado nas fontes portuguesas, que privilegiámos, para a década de oitenta do século XVIII, foi resultado, em grande parte, dos variados tratados de paz e tréguas com as potências europeias cujos fundos se revelaram tão necessários à obtenção de meios para o relançamento da actividade corsária da Regência. Foi através de medidas e acções bem congeminadas pelos seus dirigentes que Argel preparou o último grande período de ouro da sua actividade corsária. A conjuntura internacional e o sempre eterno Atlântico, território de caça tão almejado pelas riquezas que nele circulavam, irão derrotar a oligarquia turca que dominava a Regência. Mas isso, nem Muhammad Ben Othman, Hassan El-Khaznadjí ou qualquer dos seus valorosos *raïs*, conseguiram de alguma forma prever.

\*\*\*

O curso argelino foi determinante para o equilíbrio geoestratégico no ocidente mediterrânico e peça chave no comércio do homem nos finais do século XVIII e início do XIX. As pequenas potências da margem norte do Mediterrâneo e do Norte da Europa que penetravam nos atraentes mercados do *mare nostrum* foram os seus principais alvos no terceiro quartel de Setecentos, período que foi marcado por alguma exiguidade de meios do curso da Regência. Outras, como Portugal e Espanha, também não passaram incólumes, em função da sua riqueza como potenciais presas e da oposição que faziam na boca do Estreito à passagem do curso de Argel para o Atlântico.

Várias foram as razões que motivaram algumas das regências magrebina a eleger o curso como actividade estruturante do seu poder. No entanto, pouco se tem falado sobre obras que, ao arripio do pensamento estratégico então vigente na Europa, já abordavam a questão do curso “barbaresco” e as medidas que deveriam ser tomadas para tornar possível a sua erradicação. Entre estas destacou-se a *Mémoire concernant le système de paix et de guerre que les Puissances Européennes pratiquent à l'égard des Régences Barbaresques* que pugnava pelo desenvolvimento do comércio com as regências magrebina como prática redentora que as haveria de trazer para o campo da “civilização”. Não pondo de parte a acção militar contra o curso magrebino, coordenada por todas as potências interessadas no tráfego mediterrânico, o autor da *Mémoire...* defendia o comércio entre os povos, mesmo que de crenças diferentes, como factor essencial à construção da paz.

O curso magrebino, devidamente controlado, funcionou como regulador dos fluxos comerciais na bacia ocidental do Mediterrâneo. As pequenas potências europeias, que viam o

seu tráfego mercante ser alvo permanente das depredações “barbarescas”, procuravam a segurança de outros pavilhões – França e Inglaterra – que lhes permitia o transporte das suas produções por todo o espaço Mediterrânico e Atlântico.

O declínio do curso argelino foi patente na primeira década do século XVIII, assistindo-se à diminuição de presas e cativos e à fuga dos seus investidores e armadores para outros negócios mais atractivos. Depois de meio século em que a actividade corsária se manteve a reduzidos níveis de eficiência, a estabilidade interna que se verificou na Regência, entre 1766 e 1798, proporcionou a consideração do relançamento do curso em bases sustentáveis.

Outra questão que se coloca, à semelhança do que já tinha acontecido com o curso marroquino, é a da real dimensão da marinha argelina. Mais uma vez os números são díspares. Por mais fontes consultadas e analisadas, elas possuem a mesma característica já detectada quando da consulta das crónicas Alauítas e das várias fontes portuguesas sobre Marrocos, não são coincidentes. Desde o importante *Registre des Prises Maritimes*, dos números mencionados por Lemnouar Merouche, das informações de Daniel Panzac, passando pelos relatos de Jacques Filipe de Landerset e correspondência provenientes dos consulados portugueses de Cádiz e Gibraltar, a dissemelhança é notória. Considerámos como as mais fiáveis as existentes nos arquivos portugueses, o *Resumen de las Fuerzas maritimas de Argel oy 31 de Diciembre de 1785* e o ofício de Landerset enviado de Cartagena para o Reino em 2 de Maio de 1786.

De todo o manancial informativo chegado de Argel e Marrocos, relativo à dimensão do curso argelino, as autoridades de Lisboa tomaram como bons os dados que presidiram à elaboração das instruções remetidas “Para o Tenente General Bernardo Ramires Esquível, Comandante da Esquadra que cruza a Boca do Estreito” e que em 3 de Janeiro de 1792 atribuíam ao curso argelino para além de outros navios: 1 fragata de 38 a 40 peças, 1 fragata de 24 peças, 1 xaveco de 30 peças, 1 bergantim de 14 e, referindo informações recebidas do cônsul em Gibraltar, mais 3 xavecos. Nas instruções, Martinho de Melo e Castro adiantava ser muito pouco provável que uma marinha desta dimensão se destinasse a actuar exclusivamente no Mediterrâneo. Neste período, o espaço privilegiado pelo curso argelino, e também zona de perigo para a navegação portuguesa, foi todo o ocidente do reino espanhol, a costa do Algarve, as rotas que ligavam o Reino ao espaço magrebino, com incidência especial nos portos de Marrocos, e mares da Madeira e dos Açores.

O curso de Argel, no século XVIII, viveu um período que de forma geral podemos classificar de decadência, marcado apenas por curtos espaços de recuperação, mais influenciados por causas externas do que internas. Na última década de Setecentos, os governantes da Regência prepararam, através de medidas e acções bem programadas, os últimos anos de ouro do seu curso que irão ter lugar até ao desaparecimento de um dos mais proeminentes *raïis* da sua história, Hamidou Ibn Ali.

### 2.2.2. O último fôlego e a acção de Hamidou Ibn Ali

Quando no dia 14 de Maio de 1798 morreu no seu leito, caso raro para os supremos governantes de Argel, Hassan El-Khaznadji, o *Divan* nomeou para lhe suceder Mustapha Pacha (1798-1805). Este *dey* que teve de enfrentar inúmeras dificuldades resultantes da conjuntura interna da regência (sublevações de tribos, secas, pragas e fomes), acabou por sucumbir vítima de motim anti-judaico desencadeado pelas tropas da milícia que o substituíram por um governante mais de acordo com os seus interesses. As fontes portuguesas registam uma das várias tentativas de assassinato deste *dey* que acabou por se consumar, na sequência do ataque à comunidade judaica de Argel, em Agosto do ano de 1805. Paulo Freire de Andrade<sup>218</sup>, capitão-tenente da *Cisne*, cativo português, transmitiu as consequências de uma dessas tentativas em carta dirigida ao visconde de Anadia:

O Deï desta Regencia, depois de ter sofrido, huma grande cura, desde o dia 17 de Março, em que o quizerão assassinar, os seus soldados; teve a furtuna do seu restabelecimento, não esperádo; acha-se com menos, huma orelha, e a carne adjacente; sem dois dedos, n'uma mão; na outra sem dois emeio, e com treze sicitrizes pelo corpo, signaes da sua soberba, avareza, e da dezumanidade, que exzerçita, com todos os seus suditos.<sup>219</sup>

---

<sup>218</sup> Paulo Freire de Andrade – “Assentou praça de soldado, reconhecido Cadete, no Regimento de Peniche, 15-11-1780 – Aspirante a Guarda-Marinha, 5-8-1788. – Guarda-Marinha, 24-12-1789. – Segundo-Tenente, 16-12-1793. – Primeiro-Tenente, 10-9-1795. – Capitão-Tenente, 20-19-1796. De 1796 a 1801, embarcou nas fragatas, *Tetis*, *Tritão*, e *Cisne*, naus *Príncipe Real*, *Medusa* e *Maria I*. Comandou o bergantim Boa Ventura, 1801. (...) Este oficial aderiu à causa brasileira, sendo então Capitão de Mar e Guerra graduado. Foi reformado dentro em pouco, 7-4-1823”, in Comissão dos Centenários Portugueses, *Os Portugueses na Marinha de Guerra Brasileira*, 1940, p. 371.

<sup>219</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Carta de Paulo Freire de Andrade ao visconde de Anadia, Argel, 24 de Maio de 1805. Paulo Freire de Andrade dará também em carta enviada ao visconde de Anadia, datada de Argel de 26 de Outubro de 1805, uma curiosa versão dos acontecimentos que tinham estado na origem do assassinato de Mustapha Pacha. Segundo este oficial da Armada, as intrigas dos judeus francos da Regência, que teriam recebido avultadas somas dos cônsules de outras pequenas potências europeias no sentido de fazerem gorar as negociações de Lázaro José de Brito para o resgate dos cativos e paz com Portugal, despoletaram um violento motim anti-judaico e conseqüente morte do *dey* em funções. Afirmava Paulo Freire: “(...) descobertas as enrrigas dos hebreos, conhecida a somma que elles receberão dos consules, para evitar o arranramento com os portugueses; a extrema necessidade, em que se achava o paiz, por falta de grão, pela

Foi nesta complicada conjuntura interna que surgiu um dos mais famosos *raïs* de Argel e foi também dela tirando proveito que os seus futuros governantes souberam potencializar o desenvolvimento da actividade corsária. O último fôlego do curso argelino esteve intimamente ligado a uma mudança de estratégia que passou pela definição do Atlântico como território privilegiado de actuação dos seus corsários. Quando falamos em Atlântico será necessário ter em conta, neste caso, todo um espaço que vai desde os mares dos Açores até às águas das costas peninsulares, passando pelo litoral marroquino. Esta eleição de um novo território de caça não foi para o curso magrebino e sobretudo para o mais importante dos seus componentes, o argelino, fruto do acaso. A opção atlântica do curso de Argel foi resultado de decisões bem congeminadas e geridas com base em informação recebida e tratada de modo a potencializar as conjunturas muito próprias da Regência entre 1793 e 1815 e a situação internacional com que esta se confrontou.

Já vimos que a partir da década de oitenta do século XVIII, sobretudo na documentação portuguesa, podem detectar-se sinais muito fortes da vontade de passar para um estágio superior da actividade corsária com a intenção expressa pelo *dey* de Argel, segundo o autor do *Resumen de las Fuerzas maritimas de Argel oy dia 31 de Diciembre de 1785* e posteriormente de Jacques Filipe de Landerset, entre outros, em encetar a construção nos seus estaleiros de duas fragatas de 36 e 40 peças de 12 libras cada, de acordo com o primeiro e de 36 e 38 peças se considerarmos as informações do oficial português.

Na realidade o apelo do Atlântico ecoava por todo o Magrebe mediterrânico e ao contrário do que se possa pensar ele não era apenas ouvido pelo curso da regência de Argel. Em Fevereiro de 1793, Henrique Ribeiro Neves deu conta para o Reino das informações que lhe tinham chegado através do cônsul português em Gibraltar<sup>220</sup>. Para além da não muito normal referência a navios da regência de Tunes na documentação portuguesa, encontramos pela primeira vez a menção a um navio de alguma dimensão, uma fragata. Todavia devemos interrogar perante fontes de outra origem que não a portuguesa, se este já era um dos navios que Argel pensava mandar construir, segundo as informações enviadas para o Reino pelos seus representantes relativas aos activos do curso argelino nos anos de 1785 e 1786.

---

dezordem em que se achão as Provincias de Titre, e Tremessem, e pella grande exportação que os dittos hebreos tinham delle feito, sendo este commercio só delles: foi a cauza da perdissão total aqui dos hebreos, e da morte do Dey Mustafa Baxa”(AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Paulo Freire de Andrade ao visconde de Anadia, Argel, 26 de Outubro de 1805).

<sup>220</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 416, Ofício de Henrique Ribeiro Neves a Martinho de Melo e Castro, Cádiz, 22 de Fevereiro de 1793.

Aqui levanta-se a sempre eterna questão das várias leituras quanto ao efectivo poder do corso da Regência, tanto quanto ao número dos seus navios como à sua dimensão técnica.

Albert Devoulx, no *Registre des Prises Maritimes*, insere, referente às presas efectuadas durante o ano de 1798, a contabilização de um navio napolitano carregado de madeira para queimar:

Nº305. La frégate d'El-Hadj Yacoub, la corvette du raïs Hamidou, la Betache (corvette) du raïs Kara Danguenzi, le chebec du raïs Mohammed ou Ali et la barque (chitia) du raïs Tsakirdarli, ont pris un navire napolitaine, chargé de bois à brûler. Il y a dix mécréants. Prélèvements et répartition. 15 moharrem 1213 (29 juin 1798). Produit 12,699 fr. Chaque part: 19 rial, 6 huitièmes et 9 dirhem.<sup>221</sup>

Mas o mais importante estava guardado para a nota que Devoulx inseria a respeito deste mesmo artigo “Il s’agit ici, non du petit navire à rames, mais bien dun grand bâtiment à voiles carrées, portant une quarantaine de canons répart dans deux batteries, dont l’une couverte. Cette frégate moderne est première qu’aient possédée les Algériens”<sup>222</sup>. Em Junho de 1798 o corso argelino registava assim a primeira presa para a qual tinha contribuído um dos seus navios destinados a actuar fundamentalmente no Atlântico.

Daniel Panzac desvia-se um pouco do *Registre des Prises...* e informa-nos todavia que a primeira fragata argelina, provida de 44 peças, foi construída em Argel no ano de 1791, sob a direcção de um espanhol; Tunes possuiu a primeira embarcação deste género em 1796 e Tripoli em 1799.<sup>223</sup> Estamos aqui novamente perante a questão que surge com frequência e está ligada a alguma discrepância quanto aos dados que nos são fornecidos pelas várias fontes que tratam de assuntos relacionados com o corso de Argel. Como pode uma embarcação desta importância estratégica para a Regência, construída no ano de 1791, só ter surgido na mais relevante fonte para o estudo do corso argelino em 29 de Junho de 1798? Devoulx menciona na obra que dedica à biografia do *Raïs* Hamidou duas fragatas construídas por um carpinteiro espanhol, Mestre António, e acrescenta que este último deixou a Regência pleno de recompensas depois de ter construído a fragata de Hamidou Ibn Ali e uma outra grande fragata cujo primeiro comandante foi o *raïs* Ali Tatar<sup>224</sup>. Pensamos que a informação, sem referência às fontes onde foi colhida, que nos é transmitida por Panzac não se encontra

---

<sup>221</sup> *Registre des Prises Maritimes*, p. 64.

<sup>222</sup> *Idem*, p. 64.

<sup>223</sup> Daniel Panzac, *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée 1800-1820*, p. 43.

<sup>224</sup> Albert Devoulx, *Le Raïs Hamidou*, p. 75.

correcta quanto ao ano de construção da fragata de Mestre António, de outra forma não se explicaria a desmesurada apetência na década de noventa do século XVIII por materiais de construção exigidos como pagamento do “tributo” à Regência por parte das pequenas potências europeias e que irá estar na origem de conturbadas relações com os Países Baixos nos primeiros anos do século XIX.

A ideia que perfilhamos da passagem do seu curso ao Atlântico, com carácter permanente, ser uma opção desde há muito nos planos das autoridades turcas de Argel, radica na leitura que fizemos das suas escolhas em matéria de política externa, potencializando os “tributos” em géneros que lhes chegavam das pequenas potências com as quais tratavam numa lógica de custo/benefício os mais variados acordos diplomáticos. Se por um lado a alguns países, como Portugal, eram exigidas avultadas quantias para a assinatura de acordos traduzidos em Tratados de Paz ou Tréguas, ou a efectivação de resgate de cativos, no caso das potências do Norte da Europa essas exigências tentavam materializar-se no fornecimento de bens estratégicos ligados à construção e reparação naval, bem como ao armamento e munições necessárias a um tipo de guerra marítima que se pretendia novamente elevar a uma dimensão só praticada nos anos dourados do século XVII.

Frei João de Sousa no documento, já citado, que nos primeiros anos de Oitocentos enviou a D. Rodrigo de Sousa Coutinho permite-nos aquilatar dos géneros exigidos às pequenas potências do Norte da Europa para que as suas embarcações de guerra e mercantes pudessem navegar com toda a tranquilidade no espaço mediterrânico. Forneciam as potências nórdicas: a Suécia, balas de diferentes calibres, madeira para construção, mastros e mastaréis, vergas e pólvora; a Dinamarca, os mesmos géneros da Suécia aos quais acrescentava lonas para velas e óleo de linhaça; a Holanda, a mesma qualidade de materiais destinados a construção e reparação naval.

O caso da Holanda merece uma particular atenção nas suas, nem sempre lineares, relações com a regência de Argel, pois este foi de alguma forma um exemplo que com facilidade podemos transpor para as outras realidades políticas norte-europeias. No ano de 1785, desde a sua chegada em Abril, o cônsul da Holanda, Antoine Pierre Fraissinet, distribuiu em presentes às autoridades da Regência um valor superior a 21.000 florins, uma parte do montante de 50.000 que era usual despende com Argel. Este procedimento por parte dos holandeses não impediu que o *dey* tivesse ordenado aos seus funcionários a abertura de uma conta-corrente cujo saldo era permanentemente vigiado pelas autoridades argelinas que o



tentavam equilibrar com constantes solicitações de material de construção e reparação naval. Estas levaram o cônsul holandês a invocar perante o poder em Argel o estatuto de soberania do governo dos Estados-Gerais que não devia ser confundido com uma qualquer empresa comercial pronta a satisfazer solícitamente os pedidos dos seus clientes.<sup>225</sup>

No final do século XVIII e aproveitando a conjuntura europeia os homens de negócio argelinos e os seus representantes desenvolveram relações comerciais com a Holanda. Em 1786 um navio dinamarquês afretado por um comerciante de Argel, Sidi Mustafa<sup>226</sup>, aportou àquela cidade transportando material para construção e reparação de navios. No ano seguinte uma outra embarcação, carregando cerâmica de Delft que o mesmo comerciante encomendara por conta do *asha*, chegou também ao principal porto argelino. A importação da cerâmica holandesa revelou-se um verdadeiro sucesso, o que levou o cônsul Fraissinet a escrever que o ministro da marinha de Argel<sup>227</sup> lhe tinha encomendado a compra de 25.000 azulejos da mesma cerâmica e que no seguimento deste pedido, um tio do *dey*, Umar, deslocara-se aos Países-Baixos para supervisionar o seu transporte. Por esta altura o comércio com a Holanda intensificou-se, razão pela qual eram normais as deslocações mais ou menos regulares de comerciantes da Regência a este país. Em 1795 estes afretaram um navio sueco para efectuar o transporte de dezanove caixas de armas de fogo e 1.500 pranchas de madeira para construção naval e em 1807 uma embarcação americana de comércio ao serviço de homens de negócio argelinos deixou também o porto de Amesterdão rumo ao Magrebe<sup>228</sup>.

Foi todavia depois de um incidente com o *Concordia*, navio mercante holandês transportando o “tributo” do seu país, entretanto atracado ao porto de Argel em Dezembro de 1793, que as relações com os Países-Baixos atravessaram um período de alguma instabilidade. A pressão junto das pequenas potências levou o *dey* Baba Hassan a declarar guerra à Suécia, e embora não tivesse sido apresado pelo corso argelino qualquer navio sueco, esta não resistiu à pressão da Regência e pagou um “tributo” de 350.000 florins aos quais juntou a promessa dos habituais presentes anuais. O sucesso obtido nas negociações conduziu à procura de uma razão que pudesse justificar a quebra dos acordos com a Holanda e a carga

---

<sup>225</sup> Gérard van Krieken, *Corsaires et marchands. Les relations entre Alger et le Pays-Bas 1604-1830*, p. 112.

<sup>226</sup> Pensamos tratar-se de Mustfâ ben Mrâbit apontado como um dos dois principais negociantes de Argel ligados à cúpula do poder cujo inventário após a sua morte, efectuado em 1825, lhe atribui bens no valor de 32.939,25 Patacas, in Lemnouar Merouche, *Algérie à l'époque ottomane I. Monnaies, prix et revenues 1520-1830*, p. 243.

<sup>227</sup> *Vekil hardj* segundo designação usada por Venture de Paradis em *Tunis et Alger au XVIIIe siècle*.

<sup>228</sup> Gérard van Krieken, *op. cit.*, p. 121.

do *Concordia* proporcionou o motivo ideal. Esta era composta pela habitual cerâmica de Delft e também por material de construção naval, na sua maioria mastros para navios. A cerâmica naturalmente foi do agrado geral, mas os mastros revelaram-se a fonte de muitos problemas pois eram de má qualidade e em número inferior ao acordado entre as duas potências. O *dey* Hassan demonstrou o seu desagrado ao cônsul holandês e comunicou-lhe que decidira declarar guerra à Holanda. Fraissinet e sua família partiram então para Livorno a bordo do navio de guerra holandês que tinha comboiado o *Concordia* na sua viagem para Argel. Em Agosto de 1794 Fraissinet regressou à Regência na sequência de uma missão de paz do seu compatriota Pieter Melvill, comandando uma pequena esquadra de três navios de guerra, tendo acordado o aumento do presente anual holandês para 50.000 florins ao qual juntaria o envio, também anual, de munições e material de construção naval.

As relações da Regência com os Países-Baixos decorreram entre trocas comerciais e o fornecimento, a título de “tributo”, de materiais estratégicos. Frequentemente estas entregas foram afectadas pela conjuntura europeia como foi o caso do ano de 1797, no mês de Julho, quando o cônsul Fraissinet foi enviado a Haia pelo próprio *dey* na tentativa de apressar a entrega dos presentes habituais, transportando uma mensagem deste último na qual afirmava não necessitar de dinheiro mas sim de munições e cordame. De regresso, ao aportar a Argel, o cônsul holandês depois de distribuir o “presente consular” referente ao ano de 1796 informou o *dey* Baba Hassan da impossibilidade da entrega de mastros, tendo em atenção o estado de guerra do seu país com o reino inglês. Neste momento ninguém seria capaz de prever que os materiais de construção naval recebidos em Fevereiro de 1797 tinham sido os últimos a ser entregues pelo governo de Haia à Regência. Depois de várias vicissitudes diplomáticas e na sequência de um incidente do *dey* Ahmed Khaznadar com o cônsul da Dinamarca, George Ulrich, Fraissinet que intercedera por este último foi chamado no dia 29 de Abril de 1808 à presença do governante argelino. A intenção era o representante diplomático dos Estados-Gerais ler-lhe uma carta acabada de chegar de Haia. A leitura não podia ter corrido pior, já que através desta, Ahmed Khaznadar tomou conhecimento que não era sequer abordada a eventualidade da chegada de qualquer “grande presente” ao qual estariam inevitavelmente associados os bens estratégicos ligados à construção naval e tão necessários na presente conjuntura aos arsenais argelinos. Perante a situação, o *dey* ordenou que o cônsul holandês fosse levado ao banho onde permaneceu três dias, só sendo libertado após reiterados protestos dos outros cônsules europeus. Fraissinet nunca conseguiu recuperar desta permanência no

banho da Regência e acabou por morrer em Setembro desse mesmo ano<sup>229</sup>. Mais uma vez historiadores destas matérias como é caso de Gérard van Krieken atribuem de forma apressada algumas atitudes dos *deys* de Argel a causas patológicas do foro físico ou psíquico que redundariam em mudanças súbitas de humor. Na realidade o que se passava era que Mestre António estava em pleno processo de construção de duas fragatas destinadas ao curso argelino, no âmbito da sua nova estratégia de guerra marítima, e a perspectiva de não darem entrada nos arsenais os materiais necessários para a consecução dessa obra era um revés que deixaria furioso qualquer governante, fosse ele o responsável de uma regência magrebina, “barbaresca” na terminologia da Europa das Luzes, ou de uma qualquer potência europeia do final do século XVIII.

Estas eram as atribuições pelas quais passavam geralmente os cônsules das pequenas potências do Velho Continente, nomeadamente aquelas situadas a Norte, ricas em madeiras de qualidade para a construção naval, produtoras de metal necessário para canhões e munições, fabricantes de tecido essencial para o velame das futuras fragatas de Mestre António ou de outras que o poder argelino entendesse por bem mandar construir, gerindo ambiguidades, entalados entre a mudança de paradigma do curso de Argel e a necessidade de manterem activo um florescente comércio mediterrânico.

Em Setembro de 1795 Argel assinou um Tratado de Paz com os Estados Unidos que se revelou muito oneroso para a nova nação americana, lançando alguma apreensão nas potências europeias, tendo em conta o perigoso precedente que uma negociação fechada sob semelhantes condições podia vir a significar para futuros acordos com as regências magrebina. A 23 de Junho de 1797, o presidente John Adams na sua mensagem ao Congresso informou-o que o *dey* de Argel, no âmbito do Tratado, tinha solicitado a construção de dois navios de guerra que, segundo Adams, o poder argelino se comprometera a liquidar. Os navios pedidos apenas seguirão em Dezembro de 1798, juntamente com os novos representantes diplomáticos dos Estados Unidos em Tunes e Trípoli, e não serão duas mas três as embarcações que a nação americana acabará por remeter a Argel: o brigue *Hassan Pacha* e as escunas *Skjoldebrand* e *Lelah Eisha*.<sup>230</sup> O poder argelino continuava assim a sua demanda de meios para pôr em marcha uma nova estratégia para o seu curso.

---

<sup>229</sup> Idem, *ibidem*, p. 126.

<sup>230</sup> Joshua E. London, *Victory in Tripoli*, p. 56.

No ano de 1801 a situação das marinhas das pequenas potências face ao corso argelino agravou-se ao ponto de Jorge Pedro Colaço, de Tânger, fazer circular a informação a todos os mestres das embarcações de pesca que cruzavam os mares do Algarve e do litoral atlântico de Marrocos: “(...) se faz preciso que vossas mercês imediatamente que receberem o presente avizo se retirem destas Costas com prevenção que se algum não o fizer será responsável dos danos e prejuízos, que possão sobrevir de que se lhe fará formal cargo a seu tempo”<sup>231</sup>.

Em finais do século XVIII o porto espanhol de Cádiz e a praça de Gibraltar eram locais onde afluíam e se traficavam todo o género de informações. Portos das mais variadas gentes onde tudo se comercializava. Um exemplo do cosmopolitismo do porto espanhol do Sul da Península é-nos fornecido pelo “Mapa dos Estrangeiros que residem em esta [Cádiz]” enviado para o Reino pelo cônsul português. Segundo o nosso representante viviam na cidade espanhola no final do século XVIII as seguintes nacionalidades: franceses, 2701; italianos, 5048; portugueses, 351; ingleses e irlandeses, 272; alemães e flamengos, 277; hamburgueses, suecos, russos e polacos, 115<sup>232</sup>. Tudo gente que na sua maioria aguardava a chegada das grandes embarcações provenientes da América do Sul, trazendo nos seus porões as ricas produções coloniais deste continente, e de outras que ali se dirigiam para descarregar e carregar as suas mercadorias. Tudo gente que tirava proveito da dinâmica comercial deste porto que não era com toda a certeza desconhecida dos argelinos nem dos grandes homens de negócio judeus muitas vezes actuando por conta da oligarquia turca da Regência.

Voltando novamente às imprescindíveis informações que extraímos da correspondência do nosso cônsul em Cádiz, lembramos a média anual de navios que demandaram aquele porto entre os anos de 1787/1789, e que atingiu o número de 1180. A estes dados é necessário adicionar outro tipo de informação que circulava livremente em Cádiz relacionada com as notícias impressas das “Notas de la carga...” e que Henrique Ribeiro Neves diligentemente enviava com alguma regularidade para as autoridades portuguesas em Lisboa. Assim encontramos na documentação enviada de Cádiz a “Nota de la carga que conduce del Puerto de La Havana los Navios de S. M. nombrados S. Isidro, y Miño, sus Maestres D. Josef Girón, y D. António Plauden, que salieron el 7 de Julio de 1794 y

---

<sup>231</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 415, Informação aos mestres das embarcações portuguesas a pescar ao largo de Larache dirigida por Jorge Pedro Colaço, Tânger, 5 de Maio de 1801.

<sup>232</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Cx. 258, Informação de Henrique Ribeiro Neves, Cádiz, Setembro de 1791.

llegaron á esta Bahía el 3. de Septiembre de dicho año”. Estes dois navios transportavam entre outras coisas, ouro e prata lavrada, moedas de ouro e prata, e toda uma diversidade de produtos coloniais no valor de 10.587.591. 5.1/2 pesos fortes. Referente ao ano de 1795 depara-se-nos o “Plan que manifiesta los caudales y frutos registrados en la Fragata de guerra La Liebre y en las dos Mercantes S. Pedro, y las Nieves: Que al mando del D. Tomás Geraldino Capitan de Navio de la Real Armada, salieron en Comboy del Puerto del Callao de Lima en 24. Diciembre de 1794: Entraron en Montevideo 3. de Marzo de 1795. Salieron el 10. Abril y llegaron á esta Bahía de Cadiz en 1. de Julio de dicho año” e neste manifesto atinge-se um valor em ouro e prata cunhada de 5.047.663. 7 ½ pesos fortes. Em 1796 temos informação ainda através dos manifestos enviados de Cádiz pelo cônsul de Portugal que entre 17 de Março e 4 de Novembro aportaram a esta cidade pelo menos nove navios oriundos da América do Sul carregando ouro, prata e géneros coloniais no valor de 26.680.941 pesos fortes.<sup>233</sup>

Se o cônsul português em Cádiz fornece informações que permitem aquilatar da prosperidade do tráfego que com origem nas Américas demandava os portos espanhóis, resta-nos averiguar o seu equivalente que do Brasil buscava os portos do Reino. Para isso socorremo-nos do importante estudo sobre a matéria que Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote e António Lopes efectuaram em *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)* que faculta dados suficientes para compreender a atracção que o tráfego do Atlântico com origem na América do Sul exercia no curso argelino. Da análise destes dados podemos inferir que a este não era estranho o caudal de mercadorias de grande valor comercial que do Brasil chegava ao mais importante porto português, como também era do seu conhecimento o relativo desamparo a que fora votado o sistema de frotas que se tinha tornado regra para a navegação oriunda do Brasil desde 1649 e que a partir de 1769 vai sendo sistematicamente abandonado. Apenas em casos excepcionais se volta a verificar a existência de comboios, como aconteceu em 1800 e só no ano de 1823 se deparará um fenómeno semelhante, quando em Agosto chegar uma frota da Bahia com tropas portuguesas, na sequência da declaração da independência do Brasil<sup>234</sup>. Voltemos ao, já muito citado, *Resumen de Las Fuerzas maritimas de Argel oy dia 31 de Diciembre de 1785* para relembra-

---

<sup>233</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Cx. 258, Informação de Henrique Ribeiro Neves, Cádiz, Setembro de 1791.

<sup>234</sup> António Lopes, Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote, *As Frotas do Brasil no Atlântico de final do Antigo Regime*, pp. 13-14.

as duas épocas de campanha do curso de Argel: a primeira entre os meses de Julho e Agosto; a segunda entre Outubro e Novembro. Curiosamente os regressos da Bahia decorriam entre Outubro e Janeiro, e de Pernambuco entre Julho e Setembro. Para o Rio de Janeiro as chegadas eram mais uniformemente distribuídas, com pontos altos em Agosto e Outubro<sup>235</sup>. Com uma marinha adequada não faltaria ao curso de Argel presas no Atlântico, nomeadamente portuguesas.

Pode de alguma forma questionar-se a que ponto ao curso argelino e aos seus representantes chegavam as informações relacionadas com a riqueza do tráfego oriundo dos portos da América do Sul, neste caso muito particular do Brasil, e as condições em que este se processava. Pensamos que elas alcançavam Argel através de comerciantes judeus como Aaron Cardoso, judeu argelino de origem portuguesa<sup>236</sup>, que com frequência viajavam, ele e os seus agentes, entre as duas margens do Mediterrâneo mantendo estreitas ligações com Portugal. Foi com base no conhecimento da situação internacional que chegava à Regência, proveniente dos seus judeus, que teve lugar uma tentativa de Hamidou Ibn Ali de intermediar a paz com Portugal. Em 22 de Julho de 1804, Inácio Pereira Pinto, 1º tenente comandante do bergantim *Lebre pequeno*, enviou, no âmbito da correspondência regularmente trocada entre os cativos portugueses no banho da Regência e as autoridades de Lisboa, uma interessante missiva que nos leva a considerar que em Argel se chegou a pôr a hipótese de mandar a Lisboa, em missão diplomática, uma das suas mais importantes personalidades, Hamidou Ibn Ali<sup>237</sup>.

---

<sup>235</sup> Idem, *ibidem*, p. 13.

<sup>236</sup> Aaron Cardoso é apontado por Daniel Panzac como representante da regência de Tunes em Portugal cerca de 1810. Todavia não temos nenhuma informação na documentação portuguesa de tal personagem em Lisboa como diplomata de uma qualquer potência magrebina. Aaron Cardoso é sim mencionado como representante da regência de Argel em Gibraltar, conforme carta de Cipriano Freire de Andrade que lhe foi remetida de Lisboa em 21 de Fevereiro de 1809 (AHU – Fundo do Norte de África, Cx. 415) e também como cônsul do *bey* de Tunes no mesmo local de acordo com a resposta do Comandante da Esquadra do Estreito ao ofício que lhe dirigiu o representante de Tunes (AHU – Fundo do Norte de África, Cx. 429). Aaron Cardoso, amigo pessoal de Lord Nelson, principal fornecedor da Royal Navy, foi o membro mais proeminente da comunidade judaica de Gibraltar e, pelos serviços prestados ao reino francês, recebeu de Luís XVIII, em 1824, a Legião de Honra. Era apelidado pelas autoridades inglesas de o Rei dos Judeus. Sobre Aaron Cardoso, ver Lionel Levy, *La nation juive portugaise. Livourne, Amsterdam, Tunis 1591-1951*, p. 207 e nota 12. No final de 1814 existem instruções emanadas do marquês de Palmela com origem na Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros para Carlos Matias Pereira, Aaron Cardoso e Felício Calvet no sentido destes tentarem revogar o Artigo Secreto que se acordou quando da Paz com Argel em 1813 no qual se estipulou que Portugal pagaria no fim de cada ano 24.000 Duros de Espanha e no fim de cada dois anos 16.000 Duros também de Espanha. Nas mesmas instruções o marquês de Palmela apelava a Aaron Cardoso para não esquecer a Pátria dos seus pais, Portugal.

<sup>237</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 422, Carta de Inácio Pereira Pinto ao visconde de Anadia, Argel, 22 de Julho de 1804.

O *raïs* argelino teria como objectivo negociar o resgate dos cativos portugueses e a assinatura de um Tratado de Paz com o natural afastamento do Estreito da esquadra que tinha por missão patrulhá-lo, permitindo a passagem ao Atlântico do curso de Argel sem os problemas e constrangimentos causados pela presença dos seus navios. Daniel Panzac, na tentativa de ilustrar os objectivos do curso magrebino, socorre-se da correspondência consular e comercial do Ministério dos Negócios Estrangeiros francês referente à representação desta nação na regência de Trípoli e cita o seu cônsul acerca das intenções do curso tripolitano: “L’intention est sans doute de tromper et surprendre hors du détroit [de Gibraltar] quelque navire portugais ou espagnol, richement chargé, venant du Mexique au du Brésil ou quelqu’autre pavillon n’étant ni en paix ni en guerre avec la régence”<sup>238</sup>. O facto, até aqui desconhecido, de se ter equacionado a possível vinda a Portugal de um negociador, trazendo consigo a reputação de ser o mais importante *raïs* da Regência, consolida a ideia que a eleição por parte do curso argelino do Grande Oceano como espaço privilegiado para a sua actuação não resultou de acasos fortuitos mas sim de todo um conjunto de acontecimentos que lhe estiveram a montante<sup>239</sup>.

Voltemos então aos dados que coligimos de *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*:

**QUADRO XIII**  
**Navios provenientes do Brasil no porto de Lisboa**<sup>240</sup>  
**Análises quinquenais**

ANOS	NAVIOS	MÉDIA
1791-1795	547	109
1796-1800	662	132
1801-1805	838	168
1806-1810	535	107
1811-1815	547	109

Se tivermos em atenção estes valores somos levados a concluir que o quinquénio no qual mais navios vindos do Brasil aportaram a Lisboa foi o de 1801-1805 com 168 como

<sup>238</sup> *Apud* Daniel Panzac, *op. cit.*, p. 225.

<sup>239</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 422, Carta de Inácio Pereira Pinto ao visconde de Anadia, Argel, 22 de Julho de 1804.

<sup>240</sup> Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote, António Lopes, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, p. 50.

média anual. Um valor que tem tendência ascendente a partir do quinquénio de 1796-1800 para depois regredir a partir dos anos 1806-1810. O mesmo acontece, agora relativamente à carga descarregada, onde as movimentações registadas são semelhantes:

**QUADRO XIV**  
**Toneladas descarregadas no porto de Lisboa (1791-1815)<sup>241</sup>**

<b>ANOS</b>	<b>BRASIL</b>
1791-1795	165.524
1796-1800	194.184
1801-1805	267.231
1806-1810	160.603
1811-1815	148.232

Estas tendências naturalmente devem ser relacionadas com momentos muito concretos que se situam entre os anos de 1794 e 1815. O primeiro destes situa-se entre 1794 e 1797 e tem o seu ponto mais relevante neste último ano, estando directamente associado com o confronto dos dois poderes dominantes na Europa, o poder atlântico, representado pela Grã-Bretanha, e o poder continental, assumido pela França. Perante a posição de força desta última, Portugal, como aliado da Inglaterra, foi pressionado para condicionar a presença de navios britânicos nos seus portos, o que teve naturais reflexos no movimento marítimo do porto de Lisboa<sup>242</sup>. Entre os anos de 1806 e 1815 verificou-se, tanto ao nível dos navios provenientes do Brasil como da carga descarregada no principal porto do Reino, um notório decréscimo. Logo após a ocupação francesa de Lisboa, o seu porto naturalmente ressentiu-se devido ao bloqueio imposto pela marinha inglesa.

Ao conhecimento da movimentação por mar desta riqueza, que com toda a certeza as autoridades da Regência tinham, pois a informação era pública e circulava livremente, juntava-se também a experiência do curso argelino na captura de presas que transportavam produtos coloniais, bem assim como dos valores que estas rendiam nos tradicionais mercados mediterrânicos. A tudo isto se deveria também adicionar o papel não despreciando de agentes duplos que pululavam em Gibraltar e que para além de fornecerem bastas informações sobre as movimentações da esquadra do Estreito juntavam-lhes outras sobre o tráfego marítimo que por ali passava: “Os judeus da praça de Gibraltar cumunicação aos argelinos todos os nossos

---

<sup>241</sup> Idem, *ibidem*, p. 58.

<sup>242</sup> Idem, *ibidem*, p. 66.



movimentos, e o estado das nossas forças, e isto o fazem por Tetuão, onde lhe chegam em poucos dias as notícias.”<sup>243</sup>.

Na última década do século XVIII, o *Registre des Prises Maritimes* contabiliza várias presas com géneros coloniais. Os valores pelos quais foram comercializadas as presas ou as suas cargas, encontram-se entre os mais altos deste registo, apenas ultrapassados pelos montantes relativos à captura de um navio sem nacionalidade expressa, mas que tudo leva a crer ser americano, em 1794, e um outro veneziano em 1797.

Temos aqui algumas das principais razões que levaram ao último fôlego do corso argelino. Um período no qual entre 1793 e 1815, ano da morte Hamidou Ibn Ali, segundo dados coligidos por Lemnouar Merouche e extraídos do sempre inevitável *Registre des Prises...*, o corso argelino fez o incrível número de 267 presas e em sete desses anos o valor alcançado na sua transacção ultrapassou o milhão de francos, tendo em 1812 atingido 2.136.675 francos<sup>244</sup>. Os anos entre 1797 e 1802 representam com as suas 138 presas 51,68% do total das capturas, chegando o corso argelino a retomar uma prática já caída em desuso relacionada com as incursões em terra<sup>245</sup> proporcionando a única acção deste tipo mencionada

---

<sup>243</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Ofício de António José Valente para o visconde de Anadia, Bordo da nau Afonso de Albuquerque surta no Ancoradouro de Gibraltar, 24 de Maio de 1802.

<sup>244</sup> Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane II. La course mythes et réalité*, p. 316.

<sup>245</sup> Interessa fazer aqui referência ao exemplo mais espectacular deste tipo de incursões e que teve lugar já no final do século XVIII, em Setembro de 1798, na cidade de Carloforte, localidade da Ilha de S. Pedro, a sudoeste da Sardenha. Na origem desta expedição terá estado um facto bem romanesco, mas que todavia as fontes confirmam. Um marinheiro natural da Ilha de Capraia, situada entre o norte da Córsega e a costa da Toscana, casado com uma jovem de Carloforte acreditou, com ou sem razão, ser atraído por esta. Por despeito dirigiu-se a Tunes onde renegou a sua fé e se converteu ao islão. Já na Regência convenceu os corsários tunisinos a levarem a cabo uma expedição contra a Ilha de S. Pedro, o que estes fizeram desembarcando de uma frota de dez navios na noite de 3 para 4 de Setembro de 1798 e arrasando Carloforte. Desta acção que teve grande repercussão em toda a Europa, já que entre os reféns capturados estavam os cônsules da Suécia, Dinamarca, França, Império, Países-Baixos e Espanha, resultaram cerca de 900 cativos. Embora os representantes das potências europeias e as suas famílias tivessem obtido a liberdade, prontamente concedida pelo bey de Tunes, os restantes tiveram que esperar longos anos pela sua libertação.

no *Registre des Prises...*<sup>246</sup> relativa ao ano de 1803 e da qual resultou a captura de “65 mécréants” sem nacionalidade expressa<sup>247</sup>.

Em princípios do século XIX a riqueza continuou a afluir da América do Sul aos portos espanhóis e mais concretamente a Cádiz. No mês de Abril de 1802, Henrique Ribeiro Neves enviou através do cônsul geral em Marrocos, Jorge Pedro Colaço, uma carta ao visconde de Anadia. Nela dava conta da mercadoria chegada das Américas bem como aquela que se esperava:

Serve esta de acompanhar a carta junta do consul geral Jorge Pedro Colasso, e o impresso junto que contem a carga que há trazido de **Vera Cruz** a nau espanhola o Argonauta e o cabedal qua acaba de chegar que ao todo comporta oito milhoins de pezos duros, Tinhão sahido antes de **Vera Cruz** duas fragatas com quatro milhoins ditos as quaes se esperão todos os dias e ficavão carregando mais duas naus que se ignora o que trarão, Se espera de Cartagena huma fragata que trará dois milhões de **Abana** tinha sahido a nau Azia com quatro milhoens, e com temporal abrio agua que obrigou a tomarem Porto Rico, e se dis não poder seguir sem Concerto grande, para O que deve passar a dita Abana ficando o dinheiro em terra. **De Boynos Aires** se espera huma fragata com a prata que ali se acha de forma que the o fim do mês de Mayo se sepoem terão entrado aqui como de 24 a 28 milhoins de dita moeda, e em coxonilha, anil, e distintas outras produções que poderão emportar de seis a oito milhoins.<sup>248</sup>

Acrescentava ainda o representante português em Cádiz mais informações referentes ao tráfego do Atlântico mas desta vez relativas ao mês de Maio de 1802: “Em 20 do corrente entrou aqui o navio de guerra espanhol S. Paulo com sinco milhoins noventa e dois mil trezentos e noventa e nove pezos fortes dois e tres quartos Reais de prata, como consta da nota junta, e se espera entrem aqui mais embarcacoins com cabedais.”<sup>249</sup>.

Em Maio de 1802 teve lugar um acontecimento que, embora possamos afirmar que não alterou a estratégia do curso argelino de passagem ao Atlântico, porque essa já estava há

---

<sup>246</sup> Daniel Panzac atribui a escassez de presas para o ano de 1803 como uma falha de contabilização no *Registre des Prises Maritimes*. Lemnouar Merouche sem recusar liminarmente hipótese de Panzac, tenta explicar essa mesma escassez de dados para o ano de 1803 pela conjuntura interna própria Regência e razões externas relacionadas com a situação europeia. As estas últimas não seria estranho o novo estatuto de algumas potências europeias que se tinham colocado sob a protecção de duas nações que o poder argelino reverenciava: a França e a Inglaterra. Outra razão raramente abordada pelos especialistas destas matérias e que Merouche traz à colação é a venda ilegal de passaportes, um dos muitos e lucrativos negócios girando em torno da prática do curso, por parte dos ingleses a países que não eram tributários da regência de Argel.

<sup>247</sup> *Registre des Prises Maritimes*, p. 82.

<sup>248</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para o visconde de Anadia, Cadiz, 6 de Abril de 1802.

<sup>249</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para o visconde de Anadia, Cádiz, 21 de Maio de 1802.

algum tempo estabelecida, na realidade muito a dinamizou. Referimo-nos ao apresamento pelo *raïs* Hamidou Ibn Ali de uma fragata portuguesa, a *Cisne*, que o comandante da esquadra do Estreito, Luís de Mota Feio, em 8 de Março de 1806 analisará desta maneira: “(...) será muito fácil provar que a razão dos Argelinos se animarem e passarem agora o Estreito, nasce principalmente de terem aprezado a Fragata Cisne, o que já vem de bem longe.”<sup>250</sup>. A perda por parte de Portugal de um navio de tal dimensão, para além de ter lançado nos banhos da Regência mais de duas centenas de portugueses, entre os quais se encontravam alguns representantes da elite da sua marinha de guerra, abalou profundamente a opinião pública do Reino motivando apaixonados debates e poderia ter-se revelado catastrófica se nos anos seguintes a conjuntura euro-atlântica não se tivesse alterado<sup>251</sup>.

Segundo Paulo Freire de Andrade a fragata argelina aprontava-se na sequência da estratégia da sua marinha de guerra para ir cruzar ao Norte da Ilha do Corvo a que se juntaria, depois de também reparada a embarcação portuguesa por ela apresada<sup>252</sup>. Passados apenas dois meses, o mesmo Paulo Freire de Andrade, oficiava nas habituais informações sobre o curso argelino, “Que sairão á dois dias do porto, e andão bordejando á vista, duas fragatas, três chavecos, e três pequenas embarcações argelinas, ignora-se se vão para Levante, ó para Poente a sair o Estreito; mas deste segundo destino, se fala mais.”<sup>253</sup>, dados através dos quais se pode concluir que era o Atlântico, por agora, o principal destino do curso argelino.

O impacto da tomada da *Cisne* foi grande em Argel e apenas passado um mês do apresamento da embarcação portuguesa, um judeu, Simon Flaquer, de Mahon, escrevia ao visconde de Anadia sobre esse acontecimento:

He savido, que todo el Armamento de aquella Regencia, estava pronto para dar a la Vela, y va tambien la Fragata que ultimamente apresaron. Desde que apresaron la dicha Fragata, han tomado Orgullo, Corage y presuncion que crehen poder apresar

---

<sup>250</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 391, Ofício de Luís de Mota Feio para o visconde de Anadia, Bordo da Nau Rainha de Portugal, Algeciras, 8 de Março de 1806.

<sup>251</sup> Joseph Pananti afirma na sua obra *Relation d'un séjour à Alger, contenant des observations sur l'état actuel de cette Régence, les raports des états barabresques avec les puissances chrétiennes, et l'importance pour celles ci de les subjuguier*, p. 66, ter sido capturado a bordo da *Cisne*. Lemnouar Merouche faz também eco desta captura em *La Course, mythes et réalité*, p. 283. Todavia não encontramos qualquer referência, nas várias fontes portuguesas que consultámos sobre esta matéria, à permanência a bordo, tanto de Joseph Pananti como dos seus companheiros de infortúnio.

<sup>252</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 22 de Maio de 1802.

<sup>253</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 17 de Agosto de 1802.

qualquier Barco de Rey Christiano; y segun me han informado entrar en el Mar Oceano.<sup>254</sup>

Em 24 de Maio do ancoradouro de Gibraltar o então comandante da esquadra do Estreito, António José Valente, enviou para o Reino uma informação sobre o número de navios da marinha argelina: “As forças que os Argelinos tem com a Fragata que aprezarão são 21 Embarcação [sic], trez Fragatas de 44 e 36. Chavecos grandes de 36: hum Galião que foi Hespanhol que lhe deo hum Mercante Mahoneo de 36 pessas, Chavecos piquenos, Bergantins, e Polacas de 20 pessas athe 24 e trez piquenas Embarçaçoens. A Fragata Cisne lhe aumenta muito mais as suas forças.”<sup>255</sup> Se compararmos estes activos com aqueles de que temos conhecimento em finais de XIX, tanto nas fontes portuguesas como em *Venture de Paradis*, ou ainda aqueles outros que veiculam estudiosos do curso de Argel, chegamos à conclusão que o número e qualidade das embarcações aumentou substancialmente.

Cerca de dois meses após a tomada da *Cisne* o novo comandante da esquadra do Estreito, Diogo José de Paiva e Sousa, de bordo da nau *Afonso de Albuquerque* informou do número dos corsários que se estavam preparando para sair no seu primeiro período de campanha<sup>256</sup>. Compunha-se a esquadra argelina de treze navios, contando-se já entre estes, três de alguma dimensão: duas fragatas de 44 e uma de 36 peças; duas polacas, sendo uma de 20 peças e a outra de 16; quatro xavecos, dois de 26 e dois de 24 peças; um bergantim de 20 peças; uma escuna de 18 peças; uma goleta de 10 peças; uma setia grega de 10 peças. Na Primavera de 1803 a esquadra argelina voltava como era hábito à sua campanha e o comandante do bergantim *Lebre pequeno*, Inácio Pereira Pinto remetia para Lisboa o mapa das forças que tinham saído a corso. Para esta esquadra de nove unidades e 2780 tripulantes, a marinha portuguesa tinha contribuído com duas embarcações, uma fragata e um xaveco. Agora estas eram designadas pelo antigo comandante do *Lebre pequeno* como a “Fragata Amida” sob o comando de Hamidou Ibn Ali e o “Chaveco que nos tomou”<sup>257</sup>. A todas estas informações teremos naturalmente de acrescentar uma muito detalhada *Rellacão das*

---

<sup>254</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx.390, Carta de Simon Flaquer ao visconde de Anadia, Mahon, 18 de Junho de 1802.

<sup>255</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Ofício de António José Valente para o visconde de Anadia, Bordo da nau Afonso de Albuquerque surta no Ancoradouro de Gibraltar, 24 de Maio de 1802.

<sup>256</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Relação dos Corsarios Argelinos que no dia 24 de Junho se estavam a prontando a sahir, Lista enviada de bordo da nau Afonso de Albuquerque para o visconde de Anadia, 5 de Julho de 1802.

<sup>257</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 419, Lista das forças navais que Argel tem a Corço, Argel, 20 de Abril de 1803.

*Embarcaçoens que sahirão no dia 5 de Agosto do prezente anno* e que foi remetida para o visconde de Anadia pelo primeiro-tenente da 2ª Divisão da Brigada Real de Marinha, José Bernardo de Lacerda, da qual constam características muito específicas, essenciais para a sua identificação<sup>258</sup>. A *Rellação...* acabava naturalmente por coincidir com aquela outra enviada pelo novo comandante da esquadra do Estreito, Diogo José de Paiva e Sousa, de bordo da nau *Afonso de Albuquerque* a 5 de Julho do mesmo ano, já que baseada com toda a certeza no mesmo fluxo informativo com origem na oficialidade da *Cisne* cativa no banho de Argel.

Em Maio de 1811, nove anos depois da perda da fragata *Cisne*, o *koptan* Hamidou Ibn Ali, voltou a destacar-se, agora na captura de um navio de guerra da regência de Tunes. Desta vez a embarcação apresada pertencia a uma outra potência magrebina considerada inferior pelo poder turco de Argel e a quem este tratava com relativo desprezo. Todavia o combate foi renhido e segundo Devoulx, que o cita de acordo com o seu *Tachrifat, recueil de notes historiques sur l'administration de la Régence d'Alger*, durou cerca de seis horas:

Le 28 rebi 2e de l'année 1226 (mercredi, 22 mai 1811, le raïs [H]amido[u] a capturé, avec sa frégate, une frégate tunisienne et l'a amenée à Alger, après un combat brillant. La flotte algérienne se composait de 6 navires de guerre et de 4 canonnières; et la flotte tunisienne de 12 navires de guerre. Mais l'action a eu lieu seulement entre la frégate du raïs Hamidou et la frégate tunisienne dont il est question. L'engagement a duré six heures et n'a cessé que bien après le coucher du soleil. Notre frégate a eu 41 hommes de tués et la frégate tuinisienne 230. Que Dieu ait pitié d'eux et de nous, car nous sommes tous musulmans, et qu'il favorise notre avenir Amen!<sup>259</sup>

A partir de Maio de 1811, a marinha argelina viu-se assim na posse de cinco fragatas de alguma dimensão com as quais poderia enfrentar de outra forma as rotas atlânticas. Os documentos oficiais da Regência registam como comandantes dos seus navios vários tipos de *raïs*: o *raïs al-furqâta* (capitão de fragata) que poderia atingir o posto de *koptan* (almirante); o *raïs al-kurbât* (capitão de corveta); os vários *raïs* de brigues e grandes xavecós<sup>260</sup>. Para além destes existia toda uma multidão de patrões de pequenas embarcações dedicadas ao tráfego de cabotagem que podiam eventualmente aventurar-se à prática do curso mas cuja actividade regular era o transporte de mercadorias entre os vários portos do Magrebe.

---

<sup>258</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, *Rellação das Embarcaçoens que sahirão no dia 5 de Agosto do prezente anno* [1802].

<sup>259</sup> *Apud* Albert Devoulx, *Le Raïs Hamidou*, p. 108.

<sup>260</sup> Lemnouar Merouche, *op.cit.*, 249.

É difícil estabelecer qualquer comparação entre as últimas gerações de *raïs* e os grandes capitães dos navios corsários da regência argelina que fizeram do Império Otomano uma potência marítima de primeira grandeza. Na realidade a conjuntura em que em Argel se exercia o poder tinha mudado substancialmente, bem como as suas relações com os restantes poderes magrebinos e as potências europeias da margem norte do Mediterrâneo. Dos vários séculos de tradição marítima, antes e durante o período otomano, a memória oficial argelina não reteve senão a figura emblemática de Hamidou Ibn Ali.

O *raïs* argelino não era turco nem *kulugli*, antes fazia parte daquele conjunto de árabes que habitavam as urbes da Regência e podemos, sem hesitar, classificá-lo como um filho de Argel. Votado desde tenra idade a seguir a profissão do seu progenitor, alfaiate, também desde cedo reconheceu não ser esse o seu destino, alistando-se como moço numa das muitas equipagens dos vários navios corsários que periodicamente largavam de Argel, subindo com rapidez na hierarquia da sua marinha. Embora no início as suas relações com o poder turco tenham atravessado um período de algumas dificuldades em virtude de uma acção falhada, comandando as forças navais do *bey* de Orão nas águas das Baleares frente a duas polacras genovesas<sup>261</sup>, a realidade é que entre 7 de Janeiro de 1797<sup>262</sup> e o ano de 1815, em que consta pela última vez no *Registre des Prises Maritimes*, Hamidou Ibn Ali foi uma presença assídua neste registo de contabilização das presas argelinas, tanto como *raïs*, como *koptan*.

Entre 1790 e 1797 o poder em Argel, já conhecedor do seu valor, confiou-lhe o comando de um xaveco de doze peças com uma tripulação de sessenta homens, “(...) une soixantaine de gredins ne craignant ni Dieu ni diable”, segundo Devoulx<sup>263</sup>. Embora este xaveco também tenha sido perdido, Hamidou foi promovido ao comando do mais importante navio da Regência e foi com ele que fez a sua entrada no *Registre des Prises Maritimes*. Até ao ano de 1815 a sua carreira esteve recheada de sucessos e muitos deles ligados a reverses das cores portuguesas. No início do século XIX, Hamidou Ibn Ali comandava uma corveta de 36 peças. Necessitando esta de reparações foi-lhe atribuída uma polacra, navio não adequado ao seu estatuto de grande comandante, mas com o qual a sua carreira continuou com assinalável

---

<sup>261</sup> Albert Devoulx, *Le Raïs Hamidou*, p. 28.

<sup>262</sup> Embora Albert Devoulx na sua biografia do Raïs Hamidou mencione que a sua primeira aparição no *Registre des Prises Maritimes* teve lugar em 17 de Julho de 1797 [Reg. N°287, p. 60], uma análise mais cuidada desta mesma fonte leva-nos a concluir que na realidade a primeira presença deste comandante argelino teve lugar a 7 de Janeiro de 1797 “N° 280. Comptes d’une prise de chrétiens, faite par le raïs Hamidou avec le navire de notre Seigneur. 18 redjeb 1211 (7 janvier 1797). Produit: 41.441 fr. 62 c. Chaque part: 38 rial.” [p. 59].

<sup>263</sup> Albert Devoulx, *op. cit.*, p. 30.

sucesso, enquanto aguardava por outro navio em construção nos arsenais argelinos. Estava-lhe destinada uma fragata de 44 peças que o espanhol Mestre António se encontrava a construir. A sua primeira menção com esta nova embarcação no *Registre des Prises...* aconteceu em 20 de Janeiro de 1802 com a captura de uma barca napolitana transportando azeite:

Nº 353. La frégate du raïs Hamidou a pris un chebec napolitain chargé d'huile, de mille (écus) vénitiens d'or, et de trente et un mécréants, ce qui a tout été a apporté eu lieu ici, où la vente a eu lieu. Ceci est la répartition des parts de prise, après le prélèvement du Bandjek et des dépenses. 16 ramdam 1216 (26 janvier 1802).

Produit: 35.982 fr. 02 c.

892 parts, s'élevant chacune à 4 rial.<sup>264</sup>

A captura de presas continuou, mas todas vulgares embarcações de comércio que baixavam o seu pavilhão ao primeiro tiro de canhão disparado pelos navios corsários. Foi então que teve lugar o apresamento da fragata portuguesa *Cisne* que causou sensação em Argel e do qual, cinquenta anos depois, Devoulx ainda encontrou os ecos ao recolher, junto de alguns intervenientes no acontecimento, testemunhos para a elaboração da biografia do grande *raïs* argelino. Hamidou foi recebido com honras públicas na capital da Regência pelo *dey* Mustapha Pacha (1798-1805) que o distinguiu com um *yatagan*<sup>265</sup> de honra.

Devoulx, todavia, não se coíbe de tecer algumas considerações sobre a perda de um navio de tamanha importância e afirma que as informações recolhidas em Argel lhe permitiam concluir que um acontecimento desta dimensão só podia ter tido lugar devido ao factor surpresa. Só assim, ainda segundo Devoulx, se explicava que um navio pertença de uma nação de bons e valentes marinheiros pudesse ter caído nas mãos do corso de Argel. Tinha sido um acidente, uma infelicidade, como todas as nações podem encontrar na sua História<sup>266</sup>. Estas considerações do historiador francês, apesar de tudo o que lhe devemos para o estudo do corso de Argel, podiam merecer-nos algumas reflexões sobre o seu eurocentrismo e desvalorização das capacidades técnicas dos marinheiros da Regência, se pouco depois o próprio Devoulx não se contradissesse ao referir que a fragata portuguesa não tinha sido o único navio de guerra apresado pelos argelinos, pois já em 26 de Outubro de 1774 tinham também capturado um xaveco de guerra espanhol. E entre outros permitimo-nos referir um navio de guerra português, o bergantim *Lebre pequeno* que o *Registre des Prises...* não deixa de mencionar:

---

<sup>264</sup> *Le Registre des Prises Maritimes*, p. 76.

<sup>265</sup> *Yatagan*, Sabre turco de lâmina curva.

<sup>266</sup> Albert Devoulx, *op.cit.*, p. 82.

Nº 331. Le chebec du Beylik, que commande le raïs Ben Tabak a pris un navire de guerre portugais, sur lequel on été faits prisonniers soixante-dix-neuf mécréants. Le premier (homme qui est monté à l'abordage) a reçu un mécréant, et le deuxième et le troisième du numéraire. Un autre mécréant a été donné à Sidi Abderrahman Etta'lbi. 28 rebi 1er de l'année 1214 (30 août 1799).<sup>267</sup>

No ano de 1809, Hamidou Ibn Ali cometeu outra proeza da qual Devoulx também encontrou ainda testemunhos em Argel. O *raïs* argelino ao comando de uma divisão composta por três fragatas de 44 peças e um brigue de 20, na qual se incluía a *al burtughazia*<sup>268</sup>, nova designação da *Cisne*, cruzou o Estreito em direcção ao Atlântico. Ali capturou três presas de nacionalidade portuguesa, empreendendo então o regresso a Argel<sup>269</sup>. Ao penetrar novamente no Mediterrâneo, Hamidou encontrou, ainda segundo Devoulx, a entrada do Estreito barrada por quatro embarcações portuguesas, três das quais eram fragatas. Depois de várias e arriscadas manobras o comandante argelino conseguiu desfeitear os seus opositores levando a que a multidão, de acordo com um agente de Argel em Gibraltar que assistiu ao acontecimento, tivesse rompido em aplausos perante o êxito de Hamidou<sup>270</sup>.

Não se pense todavia que foram apenas estes os feitos do *raïs* de Argel obtidos à custa da marinha portuguesa. Em Maio de 1805 João Afonso Neto, oficial da *Cisne*, escreveu do banho da Regência ao visconde de Anadia, informando-o que dois corsários argelinos

---

<sup>267</sup> *Le Registre des Prises Maritimes*, p. 70. Sidi 'Abderrahmân Tsa'âlibî era o patrono de Argel, o seu santuário, um monumento célebre que dominava os jardins de Marengo, construído no final do século XVII pelo *dey* Hadj Ahmed El-Atabi (1695-1698). A veneração por este homem santo atravessava toda a sociedade da Regência, desde as camadas mais populares até às mais letradas. Sidi 'Abderrahman pertencia à tribo árabe dos Tsa'lba e nasceu provavelmente em Issers, cerca de 1385, no seio de uma família de letrados. Rumando muito novo à cidade de Argel, desde logo reconheceu ser esta um local modesto para as suas ambições intelectuais. Seguindo o conselho atribuído ao Profeta de procurar o saber nem que fosse na China, viajou por muitas escolas onde ensinavam mestres famosos. Visitou Tunes e o Cairo, dirigindo-se desta última cidade para Meca no cumprimento dos seus deveres religiosos. Deste último local regressou para estudar em Tunes, fixando-se definitivamente em Argel no ano de 1410, onde morreu em 1460. Diz-se que na principal cidade da Regência, Sidi Abderrahman teve grande multidão de alunos, o que revela o seu desejo de pôr em prática a vontade do Profeta que recomendava a instrução como um dever para todo o muçulmano. A veneração de que foi objecto nos séculos que se seguiram à sua morte, mostra que a cidade de Argel não foi apenas um local de comerciantes e corsários, mas também de cultura e espiritualidade. Os corsários saudavam-no quando deixavam o porto rumo às suas campanhas no Mediterrâneo ou no Atlântico. Junto do túmulo de Sidi 'Abderrahmân encontrava-se também o de Sidi Ouali Dada que a iconografia popular representava navegando sobre um tapete de oração puxado por peixes. Junto do seu túmulo estava o bastão com que batera no mar para desencadear a tempestade que destruiu em 1541, à vista de Argel, metade da frota de Carlos V. Sobre Sidi 'Abderrahmân Tsa'âlibî e Sidi Ouali Dada ver Émile Dermenghem, *Le culte des saints dans l'Islam maghrébin*, 1954 e Albert Devoulx, *Les édifices religieux de l'ancien Alger*, 1870. Nesta última obra o Cap. VII "Zaouia du Marabout Sidi Abderrahman Et-Tsa'lbi" pp. 38-48 e o Cap. LIII "Chapelle de Sidi Ouali Dada, Rue du Divan" pp. 171-173.

<sup>268</sup> *al burtughazia* – a portuguesa.

<sup>269</sup> Deste facto não encontramos referência circunstanciada nas fontes portuguesas.

<sup>270</sup> Albert Devoulx, *Le Raïs Hamidou*, p. 106.



saídos daquele porto a 6 de Março, tinham regressado e feito cativos “cincoenta e oito vassallos Portuguezes, e tres hespanhoes”, acrescentando:

Logo que as ditas embarcações sahirão desta bahia fizerrão derrota para o Oceano, e no dia dezanove do sobredito mez de Março aprezárão proximo do Cabo Santa Maria no Algarve o hyate portuguez denominado Bela Pastora do Mondego, servindo-se tambem da bandeira ingleza: no seguinte dia vinte aprezárão no mesmo lugar cinco barcos de pescadores, servindo-se tambem da bandeira ingleza, e vestindo os Mouros o fato da guarnição do hyate, para enganarem os mesmos pescadores, os quaes não poderão escapar, por terem sido caçados pelas embarcações miudas dos corsarios; cujos commandantes pretendião fazer desembarque naquella côsta, e forão despersuadidos pelo mestre do dito hyate.<sup>271</sup>

Informava por fim que a 17 de Maio saíra a corso uma fragata de 44 peças, provavelmente a *al burtughazia*, e outra de 34 que era a fragata que os americanos tinham ofertado à regência argelina<sup>272</sup>; um xaveco de 28; um bergantim de 18; uma polacra de 18 e outra de 16; uma escuna de 10 peças. Os corsários, segundo o oficial português, afirmavam que não só passariam ao Oceano como também pensavam penetrar na barra de Lisboa para ali fazerem as suas depredações.

Em finais de 1805, a 13 de Dezembro, Hamidou apresou, ao largo da ilha da Madeira, um navio português que rumava ao Brasil, a galera *Anjo do Senhor*. Entretanto, a sete do mesmo mês já se apossara da chalupa *Cristina*, 30 léguas a norte de Salé que dali rumava a Lisboa carregada de cera e goma-arábica. No conjunto, resultante destes dois aprisionamentos, o *raïs* argelino levou para Argel mais cinquenta e um cativos portugueses para juntar às várias centenas que já ali aguardavam redenção. O regresso a Argel e o franquear do Estreito no princípio de 1806 foi uma antecipação do que haveria de voltar a acontecer em 1809, levando o capitão-tenente Paulo Freire de Andrade a informar Lisboa que “(...) a alegria he excessiva entre turcos, e mouros por saberem que a fragata passou por meio de huma devizão portugueza, que pretendia impedi-los, e pela importante preza que fizeram”<sup>273</sup>. Esta acção encontra-se no *Registre des Prises...*:

Nº. 382. La rédaction du présent est dûe aux circonstances suivantes. L’an mil deux cent vingt, le vingt-huitième jour de Hidja (18 mars 1806), le raïs Hamidou a capturé

---

<sup>271</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Carta de João Afonso Neto ao visconde de Anadia, Argel, 30 de Maio de 1805.

<sup>272</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 409, Carta de Rodrigo José Ferreira Lobo ao visconde de Anadia, Bordo da Fragata Princesa do Brasil, 19 de Junho de 1805.

<sup>273</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Carta de Paulo Freire de Andrade ao visconde de Anadia, Argel, 27 de Janeiro de 1806.

des navires portugais et hambourgeois qui ont été vendus ici. Ceci est le partage du produit après le prélèvement du Bandjek et des dépenses suivant l'usage. Et le salut. Produit: 224,242 fr. 87 c. 774 parts à 114 rial, 5 huitièmes.<sup>274</sup>

Em 1814 duas fragatas argelinas comandadas respectivamente pelos *raïs* Hamidou e Tatar Ali apresaram um navio sueco e dois holandeses<sup>275</sup>. Esta foi a última aparição do grande comandante de Argel no *Registre des Prises...* porque em Junho de 1815, uma esquadra americana confrontou-se com uma fragata e um brigue argelinos. Hamidou Ibn Ali encontrava-se ao comando da fragata que enfrentou os navios dos Estados Unidos num combate desigual e do qual lhe resultou a morte.

Tinha chegado ao fim o último período de ouro do corso de Argel no preciso momento em que o poder argelino tentava acentuar a dinâmica operacional dos seus navios. A 5 de Junho de 1815, H. Mc Donnel, cônsul inglês em Argel, escreveu a D. Miguel Pereira Forjaz, dando-lhe conta que todos os corsários se encontravam fora, sem permitir àqueles que regressavam das suas campanhas o mais pequeno descanso, obrigando-os a partir de imediato. Numa tentativa de rentabilizar a operacionalidade da esquadra, esta tinha sido organizada em duas divisões. A pressão do poder de Argel sobre o seu corso era de tal forma sentida pelos *raïs* que um destes, comandante de uma das atrás mencionadas divisões, temendo as sempre inevitáveis e desconhecidas consequências de um revés, não se coibira mesmo de afrontar uma das outras regências magrebinas:

Le Commandant d'une delles [divisions], qui n'avoit pas eu le succès de celui d'une Corvette Tripolitaine, conçut le projet de partager la meilleur fortune de ce dernier, et dans cette vue, La Corvette, et huit prises, qui lui apparteneient fût forcément conduite dans le Port d'Alger, quoique les deux Régences, soient amies, et la restitution du butin parêut tellement douteuse, qu'elle fut soumise à le décision d'un Divan, qui n'êut pourtant pas asses d'effanterie pour s'opposer au défaut de la Corvette, et de ses prises.<sup>276</sup>

A morte de Hamidou Ibn Ali revelou-se decisiva para o equilíbrio estratégico no ocidente do Mediterrâneo. A 5 de Julho, H. Mc Donnel informou os governadores do reino em Lisboa:

---

<sup>274</sup> *Le Registre des Prises Maritimes*, p. 86.

<sup>275</sup> *Idem*, p. 99.

<sup>276</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 421, Carta de H. Mc Donnel para D. Miguel Pereira Forjaz, Argel, 5 de Junho 1815.

Une Division de l'Escadre Americaine composée de trois Frégates, 1 Corvette, 1 Brick, et 4 Göelettes est entrée dans le Mediterranée et y a rencontrée isolément une Frégate, et un Brick de l'Escadre Algérienne, que se trouve dehors ; la Frégate etait commandée par le capitaine Hamide le plus intrepide, comme le plus expert de cette Marine. Le combat sétant engagé les Algériens se sont defendus faiblement pendant trois quarts d'heure ; et il eu resulte q'les Algeriens ont perdu leur commandant, la Frégate qui le portait, le Brick, environ 150 hommes tués, beaucoup de blessés, et environ 500 Prisonniers.<sup>277</sup>

Não se esquecendo também de mencionar que os americanos tinham devolvido à Regência os navios que lhes haviam tomado. O pragmatismo dos novos actores deste teatro estratégico levava-os a prescindir das embarcações apresadas, para serem novamente usadas sobre outras potências em guerra com Argel, num procedimento que revelava a assimilação dos processos utilizados por algumas das grandes potências europeias como a Inglaterra que recorria ao curso magrebino como regularizador dos fluxos comerciais no Mediterrâneo e Atlântico. Era uma atitude que visava reequilibrar as forças navais em presença no teatro operacional do ocidente mediterrânico. Não interessava, ainda, aos Estados Unidos a total erradicação do curso da regência argelina.

O impacto desta notícia foi imediato e logo seguiu para a corte no Rio de Janeiro a representação dos governadores do reino na qual alertavam para o perigo do rompimento do Tratado de Paz com a Regência, pois no caso dessa eventualidade se concretizar seria necessário reactivar a esquadra do Estreito e aumentar substancialmente os seus efectivos<sup>278</sup>.

Argel, quase dois séculos depois, irá guindar Hamidou Ibn Ali a herói de um novo país. É verdade que esta glória nacional não surgiu do nada e baseou-se em factos concretos. Ao contrário de outros *raïs* mortos em combate, a documentação da época representa-o como *shahîd*, o abençoado por Deus, o mártir venerado como santo. Todavia, olhando com atenção os arquivos otomanos da Regência rapidamente se chega à conclusão da existência de uma hierarquia da ordem do simbólico entre os *raïs* em geral e os *koptan* em particular. Em muitos dos documentos oficiais o título de *shahîd* era atribuído a alguns, raros, *raïs* e *koptan*. Mas

---

<sup>277</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 421, Carta de H. Mc Donnel para D. Miguel Pereira Forjaz, Argel, 5 de Julho de 1815.

<sup>278</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 421, Representação dos Governadores do Reino ao Rei D. João VI, Lisboa, Palácio do Governo, 22 de Julho de 1815.

mais invulgar ainda foi a atribuição da designação de *mujâhid* que durante todo o período de ouro do corso argelino apenas foi concedida a quatro *koptan* e dois *raïs*<sup>279</sup>.

Outra particularidade deve ser assinalada neste conjunto de títulos atribuídos pelo poder turco da Regência aos capitães dos seus navios corsários e ela tem a ver com as designações de *ghâzi* e *mujâhid* que possuem praticamente um significado equivalente. Durante o período otomano do poder argelino os dois termos evoluíram de forma diferente. *Ghâzi* será utilizado para classificar os grandes capitães otomanos independentemente da sua origem muçulmana. Por outro lado o emprego muito raro do termo *mujâhid* – usado em relação a Hamidou Ibn Ali – leva a crer que era necessário um *raïs* ou *koptan* reunir determinado de condições para aceder a esta honra. Pode assim, sem grande margem para erro, deduzir-se que para os redactores de muitos dos documentos oficiais e tendo em conta a parcimónia com que o termo *mujâhid* era utilizado – ele jamais o foi em relação a um “renegado” – não ser a actividade do corso vista em finais do século XVIII e início do XIX como uma forma *jihâd*. E embora na correspondência que regularmente mantinha com as potências europeias a regência de Argel se atribuísse a designação de *jazâ'ir al-maghâzi* (Argel a conquistadora) ou de *dâr al-jihâd* (casa da *jihâd*), dos seus mais de setenta governantes que usaram o título de pacha ou *dey* apenas menos de uma dezena lhe acrescentou o de *mujâhid*<sup>280</sup>.

De qualquer forma não esqueçamos a dimensão humana do mais famoso *koptan* da Regência no derradeiro período de ouro da sua actividade corsária. Mrs. Broughton, filha do cônsul inglês em Argel, H. S. Blankley (1802-1812), cuja residência era vizinha da de Hamidou Ibn Ali deu-nos conta das visitas que este lhe fazia e na entrada do seu Diário do dia 13 de Janeiro de 1811 referiu:

The Rais was an Algerine, (not a Turk) and a very distinguished commander, although not the most rigid observer of the Alcoran, as he sometimes chanced to drop in when my father was at dessert, and never was so bigoted and unsocial as to refuse to pledge him in a few glasses of Madeira. He was one of the finest-looking men I ever saw, and was bold as one of his native lions.<sup>281</sup>

---

<sup>279</sup> Foram eles Rajab Bâshâ ibn Ibrahîm al-turkî e o seu neto o *raïs* Yûssuf ; Sa'îd al-shuwayhid al-ançâri al-andalusî ; Hasan Barbâr ibn'Umar al-turkî ; Ibrahîm ibn al-Raqqî e Khalîl ibn Wâlî.

<sup>280</sup> Lemnouar Merouche, *op. cit.*, p. 248.

<sup>281</sup> Mrs. Broughton, *Six years residence in Algiers*, pp. 199-200.

A decadência do corso de Argel após a morte de Hamidou Ibn Ali acentuou-se. O tempo não corria a favor dos grandes *raïis*. Muita coisa tinha mudado no espaço geoestratégico do Atlântico e os navios de Argel, como os das outras potências magrebinas, apesar das novas exigências ao reino português<sup>282</sup>, confrontavam-se agora nessa área de vital importância, se almejassem feitos à altura daqueles dos seus antepassados e reactivar a “indústria” do corso, com novos competidores pelas mesmas presas.

\*\*\*

Foi na complicada conjuntura interna da regência argelina de finais do século XVIII que surgiu na história do corso argelino a personagem mais marcante do seu derradeiro período de ouro, Hamidou Ibn Ali. O último fôlego do corso de Argel resultou da opção por uma nova estratégia. Esta passou pela definição do espaço Atlântico como zona prioritária das depredações sobre as marinhas mercantes europeias e foi fruto de decisões pensadas e tomadas, tendo como base informações dando conta da riqueza de rotas que das Américas demandavam, sobretudo, os dois reinos da Península Ibérica.

A vontade do poder turco da Regência de passar a um estágio superior da sua actividade pode já ser detectada no *Resumen de las Fuerzas maritimas de Argel oy dia 31 Diciembre de 1785* quando este nos informa da intenção argelina em iniciar nos seus arsenais a construção de duas fragatas de razoável dimensão. O apelo do Atlântico e das suas rotas comerciais ouvia-se em toda a bacia ocidental do Mediterrâneo mas poucos tinham capacidade para o escutar.

A documentação indica-nos que Mestre António, um espanhol então na Regência, superintendeu a construção de duas fragatas destinadas à sua marinha armada em corso. Se a este programa de construção naval, acrescentarmos os vários “tributos” em dinheiro e bens estratégicos que chegaram a Argel como resultado da negociação de Tratados de Paz ou Tréguas e do resgate de cativos, recebidos de pequenas potências europeias, somos forçados a ter em conta que a oligarquia turca no poder tinha em vista desenvolver a actividade do seu corso equipando-o com navios tecnicamente mais evoluídos e adequados a mais exigentes missões. A preparação desta estratégia já tinha sido iniciada na sequência do Tratado de Paz

---

<sup>282</sup> Em Abril de 1816, o cônsul inglês em Argel, Mc Donnel, informou os governadores do reino que o *dey* lhe tinha requerido material de guerra (peças de artilharia e munições) em substituição do presente anual devido pelo reino português no âmbito do Tratado de Paz com aquela Regência assinado no ano de 1813.

de 1785 entre a Regência de Argel e os Estados Unidos. O presidente John Adams na mensagem ao Congresso Americano de 23 de Junho de 1797 comunicou o pedido de construção por parte da regência argelina de dois navios de guerra. No entanto, acabariam por ser três as embarcações enviadas em Dezembro de 1798 – 1 brigue e 2 escunas – juntamente com os novos cônsules dos Estados Unidos em Tunes e Trípoli.

Argel continuava assim na procura de meios que possibilitassem a implementação de uma nova estratégia para o seu curso. Todas estas decisões foram despoletadas por razões ordem interna da Regência e baseadas em informações que da bacia ocidental do Mediterrâneo e de muitos portos do sul da Península chegavam ao poder argelino.

O período entre 1793 e 1815, como o que o antecedeu, ficou marcado pela questão da verdadeira dimensão das forças navais que a Regência utilizou na sua nova estratégia de passagem ao Atlântico. Apenas duas semanas após o apresamento da *Cisne*, em Maio de 1802, o comandante da esquadra portuguesa que cruzava o Estreito, António José Valente, informava que as forças navais de Argel, incluindo já a *al-burtughazia*, eram compostas por 21 embarcações. Em Agosto desse mesmo ano, o então comandante da esquadra, Diogo José de Paiva e Sousa, avisava da dimensão da esquadra prestes a sair a corso na sua campanha de Verão: 2 fragatas de 36 e 44 peças; 2 polacas, 1 de 20 e outra de 16 peças; 4 xavecos, 2 de 26 e 2 de 24 peças; 1 bergantim de 20 peças; 1 escuna de 18 peças; 1 goleta de 10 peças; 1 setia grega de 10 peças. Nunca uma força argelina tinha largado para o mar com efectivos desta importância.

Hamidou Ibn Ali foi a figura predominante neste período. Em Maio de 1811, o *koptan* argelino, nove anos depois de ter capturado a *Cisne* à marinha de guerra portuguesa, destacou-se de novo, tomando uma fragata, desta vez, à regência de Tunes. A marinha de Argel viu-se assim na posse de cinco fragatas com as quais poderia enfrentar de outra forma as lucrativas rotas do Atlântico Sul.

É difícil estabelecer qualquer tipo de comparação entre os *raïs* da Regência, que contribuíram para a elevação do Império Otomano a uma potência marítima de primeira grandeza e os seus homólogos deste último período de ouro do curso de Argel. De todos, no entanto, a contemporaneidade argelina concede papel de relevo à figura de Hamidou Ibn Ali. Hamidou, não era turco ou *kulugli*, fazia parte daquele numeroso conjunto de mouros que habitavam em finais do século XVIII os grandes centros populacionais da Regência. No

período de 1790 a 1797, comandou pequenas embarcações de corso e, entre insucessos e acções bem conseguidas, foi subindo na hierarquia da marinha argelina. No ano de 1797 verificou-se a sua primeira menção no *Registre des Prises Maritimes* e até 1815 os sucessos deste comandante foram numerosos, muitos deles construídos sobre os despojos de embarcações portuguesas. No início do século XIX a corveta então comandada por Hamidou necessitou de grandes reparações, sendo-lhe atribuída uma polaca enquanto aguardava a conclusão da fragata de 44 peças que Mestre António estava a construir nos estaleiros navais da Regência. A sua primeira menção no *Registre des Prises Maritimes* aos comandos desta nova e poderosa fragata teve lugar a 20 de Janeiro de 1802.

No ano de 1814, duas fragatas comandadas pelos *raïs* Hamidou Ibn Ali e Tatar Ali apresaram dois navios suecos e um holandês. O *Registre des Prises Maritimes* menciona-o naquela que deveria ser a sua derradeira inclusão no registo contabilístico do corso de Argel. Em Junho de 1815, uma esquadra americana perseguiu e enfrentou duas embarcações de guerra argelinas. Aos comandos de uma delas estava Hamidou Ibn Ali que encontrou a morte num combate desigual. Os americanos, demonstrando que já tinham aprendido as regras da política a ocidente do Mediterrâneo, de imediato devolveram à Regência os navios que lhe haviam tomado. Não lhes interessava, ainda, que o equilíbrio de forças naquele espaço geográfico fosse substancialmente alterado.

O corso argelino, por razões que não advieram exclusivamente do desaparecimento de Hamidou Ibn Ali, mas que este acelerou, encetou um acentuado trajecto de declínio. O tempo não estava a favor dos grandes *raïs*. Muita coisa tinha mudado no espaço geoestratégico do Mediterrâneo Ocidental e Atlântico, mas isso nem o poder turco da Regência ou os seus *raïs* tinham sabido, ou podido, prever.

### **2.2.3. A derrota final: o confronto com o Atlântico**

Nos dias que se seguiram ao desembarque francês em Argel o Sheik Abdelkader compôs um poema traduzindo o ambiente vivido então na Regência e do qual reproduzimos aqui alguns versos na tradução francesa de J. Desparmet: “ Hélas où est ce port célèbre/ Et le butins de café et de draps... / Les drapeaux de soie claquant au vent / Les corsaires entrant dans la darse / Et tous ces captifs les mains liées derrière le dos?”<sup>283</sup>. O papel da poesia como

---

<sup>283</sup> Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II. La course mythes et réalité*, pp. 237-238.

veículo de expressão lírica ou trágica do espanto tem aqui um dos seus exemplos mais conseguidos. Anos mais tarde, em 1956, um outro poeta, desta vez o egípcio Ahmed Hidjazi, invocou de novo a idade de ouro do curso magrebino: “Temps passé où les vaisseaux souverains du Maghreb / Se posaient sur toute île et ramenaient l’or au Sultan / Temps passé me voici qui te pleure.”<sup>284</sup> As bases sobre as quais assentava a actividade corsária, a nostalgia de tempos passados estão bem patentes nestes poemas, espelhando a derrota do Mediterrâneo face ao Atlântico e a constatação que muito tinha mudado nas águas do Grande Oceano bem como na conjuntura que o enquadrava.

Voltamos à análise dos dados referentes ao número de navios e tonelagem entrados no porto de Lisboa oriundos do litoral brasileiro, inseridos nos estudos de António Lopes, Eduardo Frutuoso e Paulo Guinote. Embora nos anos de 1806 a 1812 tenham aportado a Lisboa 10.133 navios<sup>285</sup>, entre os provenientes do Brasil e de outras origens, a nossa reflexão irá centrar-se apenas naqueles que da colónia portuguesa da América do Sul demandavam o Reino, já que era sobretudo nesses que o curso de Argel estava interessado. As restantes entradas eram fundamentalmente, no que diz respeito ao período entre os anos de 1787 e 1799, compostas por navios ingleses, franceses, holandeses, dinamarqueses, suecos e americanos. A marinha mercante inglesa chegou a representar no ano de 1799, 52,2% da totalidade dos navios de comércio estrangeiros que procuravam Lisboa. Para a regência de Argel, as embarcações inglesas e francesas eram alvos inatingíveis, tendo em conta o domínio por parte destas duas potências do espaço mediterrânico e o poder das suas marinhas de guerra. Quanto às pequenas potências do Norte da Europa, todas elas se encontravam abrangidas por Tratados de Paz ou Tréguas, o que deve ser entendido, para lá da procura das sempre desejadas relações comerciais, à luz da necessidade de bens estratégicos para a renovação da frota de Argel. Fora destes acordos, sempre geridos ao sabor da conjuntura interna da Regência e do valor dos “tributos” e presentes consulares, encontravam-se os pequenos poderes periféricos do espaço mediterrânico, para além de Portugal e dos Estados Unidos. Se analisarmos os números inseridos no ponto **2.2.2** relativos aos quinquénios entre 1791 e 1815 dos navios provenientes do Brasil entrados no porto de Lisboa, somos levados a concluir que depois do pico atingido nos anos de 1801-1805, com um número de 838 navios

---

<sup>284</sup> Idem, *ibidem*, p. 238.

<sup>285</sup> António Lopes, Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote, *As Frotas do Brasil no Atlântico no final do Antigo Regime*, p. 9.



entrados, assistimos a um acentuado decréscimo das entradas, 535 no quinquénio 1806-1810 (107 navios/ano) e 547 no período 1811-1815 (109 navios/ano).

**QUADRO XV**  
**Navios provenientes do Brasil no porto de Lisboa<sup>286</sup>**  
**Análises quinquenais**

ANOS	NAVIOS	MÉDIA
1816-1820	709	142
1821-1825	446	89
1826-1830	420	84

Após uma subida no quinquénio compreendido entre os anos de 1816 e 1820, do número de navios oriundos do Brasil que demandaram o porto de Lisboa, 709 (142 navios/ano) assistir-se-á a significativo decréscimo relativamente ao quinquénio 1821-1825, 446 (89 navios/ano), e aos anos 1826-1830 (84 navios/ano). Esta tendência será também acompanhada pelo nível da carga movimentada em portos nacionais, com especial incidência no principal porto português, onde atracavam os navios com as cargas mais valiosas provenientes da América do Sul.

**QUADRO XVI**  
**Toneladas descarregadas no porto de Lisboa (1816-1830)<sup>287</sup>**

ANOS	BRASIL
1816-1820	186.524
1821-1825	95.500
1826-1830	93.029

A conjuntura atlântica, conjugada com a fraca rentabilidade do espaço mediterrânico relativa às presas proporcionadas ao curso de Argel, fazia esboroar as melhores previsões da oligarquia turca ao leme do poder argelino. Foi no âmbito das mudanças que tiveram lugar no espaço europeu, nomeadamente nos países com exposição atlântica, que ocorreu em Portugal a intervenção francesa em torno do chamado Bloqueio Continental decretado por Napoleão em 21 de Novembro de 1806 e através do qual se pretendeu proibir o comércio com a Inglaterra. Era do Atlântico que Portugal recebia a prosperidade, a riqueza e a segurança,

---

<sup>286</sup> Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote, António Lopes, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, p. 50.

<sup>287</sup> Idem, *ibidem*, p. 58.

expressas no abundante comércio colonial que os seus portos movimentavam<sup>288</sup>. E se fossemos levados a pensar que a vitória de Trafalgar em Outubro de 1805 permitiu a manutenção da abertura dos portos portugueses à navegação internacional, continuando a marinha mercante do Reino a rumar às habituais rotas do Atlântico Sul, a informação que encontramos nas fontes demonstra-nos que o espaço atlântico se tornara um local perigoso e terra de ninguém, dada a proliferação de navios corsários das mais variadas origens, para a marinha dum pequena potência cujas embarcações transportavam as tão apetecíveis produções coloniais.

A obra, já citada, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)* é elucidativa quanto ao número de navios provenientes do Brasil no porto de Lisboa, quando, tendo em atenção médias trienais, considera os anos 1806/1808 como de evidente crise no tráfego marítimo<sup>289</sup>. A ideia é reforçada pelos mesmos autores que afirmam ter vivido a barra do porto de Lisboa, na sequência da ocupação da cidade pelas tropas de Junot, situação de excepção devido ao bloqueio imposto pela marinha inglesa. O movimento de navios estrangeiros foi diminuto entre o final de Novembro de 1807 e Setembro de 1808. O mesmo acontecendo com o tráfego marítimo oriundo da América do Sul, pois, entre Dezembro de 1807 e Setembro de 1808, não chegou nenhuma embarcação aos portos portugueses proveniente do litoral brasileiro, aportando no último trimestre, apenas, três dezenas de navios<sup>290</sup>.

A presença da Royal Navy no porto de Lisboa, que se manteve entre os anos de 1808 e 1814, primeiro bloqueando-o, depois no âmbito do apoio às campanhas do exército britânico na Península, afectou naturalmente o abastecimento do Reino. É interessante todavia registar, quando a Inglaterra não estava ainda bem certa da posição portuguesa, uma das razões subjacentes ao bloqueio do porto de Lisboa. Esta prendia-se, segundo George Canning, com a dependência alimentar de Portugal em cereais que eram importados, na sua maioria, do Norte de África. Segundo carta de Donald Campbell, oficial da Royal Navy ao serviço da marinha

---

<sup>288</sup> Idem, *ibidem*, p. 40.

<sup>289</sup> Idem, *ibidem*, p. 53.

<sup>290</sup> António Lopes, Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote, *As Frotas do Brasil no Atlântico no final do Antigo Regime*, p. 21.

portuguesa, enviada para Inglaterra, Portugal não conseguia subsistir mais de três meses sem as importações norte-africanas<sup>291</sup>.

O corso de Argel via, em finais de 1807, desmoronar-se, por causas que naturalmente estavam fora do seu poder decisório e da sua influência directa, toda a estratégia de passagem ao Atlântico. Os melhoramentos que a Regência implementara na sua marinha através da construção de navios tecnologicamente mais adequados à navegação atlântica já não seriam susceptíveis de ser aplicados no ataque às presas originárias da América do Sul portuguesa. As cargas de trigo, transportadas nos pequenos navios do Reino que se dedicavam a esse tráfego praticado nos portos da costa atlântica de Marrocos, nunca se tinham revelado muito atractivas para os corsários de Argel, apesar deste cereal se negociar a 10,5 Patacas de Argel /*Sâ*<sup>292</sup>, durante o ano de 1807, nos mercados da grande cidade da Regência. Agora nem como recurso se poderiam perspectivar os ataques às embarcações nacionais de reduzida tonelagem, já que o bloqueio da Royal Navy impedia o acesso ao porto de Lisboa e limitava o tráfego cerealífero a valores residuais. Para capturar presas de tão diminuta importância e de tão escasso valor comercial, o corso argelino não necessitava de passar ao Atlântico, bastavam-lhe os pequenos navios gregos, sicilianos, sardos, esperando sempre que se lhes deparasse uma qualquer embarcação de uma das potências do Norte da Europa que continuavam a traficar no Mediterrâneo e com quem estivessem temporariamente em guerra. A tudo isto juntava-se um pormenor que não se devia de forma alguma desprezar; a concorrência no Atlântico de outros navios corsários – ingleses, franceses, americanos, insurgentes sul-americanos –, sobretudo nas águas portuguesas e espanholas, tinha aumentado de forma assinalável.

A conjuntura interna de Argel ressentira-se da nova situação internacional, durante a governação de Ahmed Khaznadar, apesar das qualidades naturais deste governante, de alguns sucessos do corso argelino e dos feitos dos seus *raïs*. A estabilidade do poder turco tinha sido posta em causa em vários locais do seu espaço geográfico, sem contar com as ameaças sentidas a Leste por parte do *bey* de Tunes. A derrota dos exércitos argelinos na regência de Tunes e as naturais baixas que esta causou nas fileiras dos janízaros de Argel, fez grassar o

---

<sup>291</sup> *Apud* Malyn Newitt e Martin Robson, *op. cit.*, p. 38. Na nossa dissertação de mestrado *Portugal e o Magrebe nos finais do Antigo Regime*, defendemos a centralidade do aprovisionamento cerealífero nas relações entre Marrocos e Portugal.

<sup>292</sup> Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane I. Monnaies, Prix et Revenues (1520 – 1830)*, p. 115.

descontentamento no seio da milícia que cresceu com as sanções aplicadas pelo *dey* aos sobreviventes, a quem reprovou a falta de bravura e combatividade. A 9 de Novembro de 1808, estes últimos sublevaram-se, invadiram a Djénina e apoderaram-se do seu principal inquilino que decapitaram.

A partir da morte de Ahmed Khaznadar até à conquista de Argel pelas tropas francesas, cinco *deys* vão suceder-se no governo da regência: Ali El-Ghesal sobreviverá apenas quatro meses, morrendo assassinado a 7 de Fevereiro de 1809; o seu sucessor Hadj Ali-Pacha (1809-1815), homem de grande crueldade, adepto de punições públicas e com quem Portugal se viu obrigado a negociar Tratados de Tréguas e Paz e o resgate dos seus cativos, será estrangulado por elementos da milícia a 22 de Março de 1815. Mohammed Khaznaji<sup>293</sup>, grande-tesoureiro do seu predecessor, permanecerá apenas alguns meses no poder, será estrangulado, pelos chefes do *odjak*, na sequência de um caso de falsificação detectado nos livros de pagamentos e pensões da milícia que mandara investigar. Suceder-lhe-á Omar Pacha (1815-1817), convertido grego, que, apesar de visíveis qualidades como governante, acabará também assassinado. Nunca conseguiu livrar-se do estigma que representou o bombardeamento de Argel pelas esquadras de Lord Exmouth e do vice-almirante holandês Van Capellen, em Agosto de 1816, e das negociações entabuladas com o comandante da frota britânica do Mediterrâneo, redundando numa capitulação que o *odjak* sempre repudiou, sabendo que as condições impostas conduziriam inevitavelmente ao seu fim como elemento determinante do poder argelino. Após o assassinato do *dey* pelos oficiais da milícia, estes designaram como seu sucessor Ali-Khodja que ciente da influência daqueles que o guindaram à chefia do governo se refugiou com o Tesouro e arquivos da administração no interior da *casbah*, onde será protegido por uma guarda pessoal de oito mil homens, da qual farão parte seis mil *kuluglis*. Os seus esforços para restabelecer a ordem, procurando temperar o domínio dos janízaros – o que se pode comprovar pela escolha do elemento *kulugli* numa tentativa de contrabalançar ou anular o poder turco do *odjak* – levarão a uma nova revolta desta tropa anatoliana que acabará por ser esmagada pela nova guarda pessoal do *dey*<sup>294</sup>. Ali-Khodja morrerá em 1 de Março de 1818 na sequência de uma das muitas epidemias de peste que assolaram Argel. Será por fim a vez de Hussein Khodjet el-Kheil que protagonizou o mítico episódio do *coup d'éventail* com o cônsul francês Deval, supostamente na origem da

---

<sup>293</sup> *Khaznaji*, tesoureiro.

<sup>294</sup> Daniel Panzac, *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée 1800-1820*, p. 246.

expedição punitiva levada a cabo pelas tropas francesas, por ordem de Carlos X, contra a regência de Argel<sup>295</sup>.

Se por um lado terá que se ter em consideração o confronto entre os poderes continental e atlântico no continente europeu, não podemos ignorar as explicações que os representantes do poder político que permaneceram em Portugal tentavam fazer passar à regência de Argel, através do encarregado de negócios desta em Gibraltar, o judeu de origem portuguesa Aaron Cardoso, com o objectivo de dissuadir o seu curso de franquear o Estreito e conseguir a paz e a libertação dos portugueses cativos no banho da grande urbe magrebina:

O commercio de Portugal para o Mediterraneo acha-se reduzido a huma total nullidade; e o das suas Ilhas e Brazil, comboyado, por navios de guerra, não offerece objecto de preza, ou interesse aos corsarios e marinha dessa Regencia. Os captivos feitos em embarcaçoens menores e miseráveis, offerece sim hum objecto de vingança, mas de nenhum modo de proveito á mesma Regencia; ao mesmo passo que cauza a desgraça dos infelizes portuguezes, e afflicção a Portugal de os não poder resgatar.<sup>296</sup>

Mas será sobretudo a entrada em cena de um novo poder que irá mudar de forma substancial a correlação de forças no confronto dos representantes argelinos do espaço mediterrânico com os seus oponentes atlânticos, levando ao falhanço dos vários pressupostos estratégicos que lhe tinham estado na origem.

Depois da Declaração de Independência, os Estados Unidos viram o seu comércio ameaçado pelos corsários das regências norte africanas e do Império Xarifino, quando, numa clara tentativa de afirmação externa, demandavam o Mediterrâneo. Um novo pavilhão, até então desconhecido dos *raïs* argelinos, enfrentava no Atlântico o desafio da Royal Navy e do curso que o enxameava, arriscando no *mare nostrum* a vida e a liberdade de homens e mercadorias, que navegavam sob a sua protecção. Enquanto como colónia, fazendo parte do Império Britânico, os seus navios rumavam ao Mediterrâneo, o pavilhão britânico revelou-se eficiente pela imunidade que lhes proporcionava. Logo que a ex-colónia inglesa da América do Norte ascendeu à independência, esta deixou de existir. O curso magrebino passou a exercer a sua actividade predatória sobre a marinha mercante da nova nação americana, numa acção, se não concertada, pelos menos tolerada, pela antiga potência colonial, fazendo afluir

---

<sup>295</sup> Kamal Chehrit, *Les Janissaires*, p. 145.

<sup>296</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 455, Cópia da carta de Cipriano Freire de Andrade para o cônsul geral e encarregado de negócios de S. A. o Dey de Argel em Gibraltar, Lisboa, Palácio do Governo, 21 de Janeiro de 1809.

ao seu Tesouro os rendimentos do Mediterrâneo e Atlântico e estrangulando o comércio externo da sua antiga colônia.

Toda esta questão está muito bem resumida num panfleto do mercantilista inglês John Baker-Holroyd, Lord Sheffield, intitulado *Observations on the Commerce of the American States*, publicado no ano de 1783: “It is not probable the American States will have a very free trade in the Mediterranean; it will not be the interest of any one of the great maritime powers to protect them from the Barbary States. If they know their interests, they will not encourage the Americans to be carriers – that the Barbary States are advantageous to the maritime powers is obvious (...) The Americans cannot protect themselves from the latter; they cannot pretend to a navy”<sup>297</sup>. Na realidade estava usar-se o mesmo procedimento que desde sempre as potências europeias tinham também adoptado em relação às regências magrebina e ao Império Xarifino, quando pretendiam sufocar-lhes o desenvolvimento comercial, mantendo o tráfico no Mediterrâneo como um exclusivo das marinhas mercantes das nações da sua margem norte.

Foi no ano de 1783 que os navios da nova república americana tiveram o seu primeiro confronto com o corso magrebino. Duas embarcações mercantes que depois de deixarem o porto de Marselha cruzavam o Mediterrâneo estiveram perto de cair nas mãos dos corsários argelinos. Nos portos europeus do *mare nostrum* abundavam os espões das regências, os homens de obscuros negócios que com facilidade faziam chegar aos lugares que interessavam da costa norte-africana informações acerca do tráfico marítimo com origem nos portos cristãos. Embora se suspeite que a informação relativa à saída destes dois navios teve origem em agentes ingleses, de imediato largaram de Argel nove corsários para os perseguir. Os americanos conseguiram escapar para a protecção das costas espanholas, tendo daí atingido o estreito de Gibraltar. Apesar do insucesso da tentativa do corso argelino, este facto chamou a atenção aos corsários magrebinos que estavam na presença de potenciais e muito lucrativas presas.

Quando no final de Setecentos os comerciantes americanos se confrontaram, no Mediterrâneo e nas águas adjacentes a este mar interior, com os navios armados em corso das potências magrebina, não tinham a noção que a resolução deste conflito, de momento, se encontrava algures nas costas do Atlântico, dominadas pelos grandes poderes marítimos

---

<sup>297</sup> Apud Joshua E. London, *Victory in Tripoli. How America's War with the Barbary Pirates Established the U.S. Navy and Shaped a Nation*, p. 26.

européus. Os acontecimentos necessitam ser analisados a partir de Londres, tanto como a partir de Argel ou Filadélfia. No final de 1784 e início de 1785, ao mesmo tempo que deslocavam para o Mediterrâneo uma esquadra para proteger a navegação mercante de Sua Majestade Britânica, os ingleses faziam circular pelo espaço europeu, relatórios sobre as verdadeiras e hipotéticas capturas de navios americanos pelo curso de Argel. Os prejuízos para a navegação americana foram imediatos. Em *The Papers of Thomas Jefferson*, encontra-se a informação de um Henry Martin que lhe foi dirigida, espelhando bem as consequências dos relatórios com origem nas autoridades inglesas, alertando para o perigo que corriam as cargas transportadas em embarcações americanas: “In consequence of theses reports, the underwriters at Lloyds will not insure a American Ship to Cadiz or Lisbon for less than 25 percent whereas the customary insurance for English vessels is no more than 1 ¼ or 1 ½ percent and therefore no American Ship has any chance of getting freight either to Spain or Portugal”<sup>298</sup>.

O lugar dos Estados Unidos da América no mundo, depois de 1783, estava bem longe daquele idealizado pelos americanos e que deveria ter tido lugar após a independência. Fraca e desunida internamente, atacada externamente por via da conjuntura internacional que enfrentava, a nova nação, tentava com dificuldade ser a vanguarda de uma nova ordem. Por outro lado, embora reconhecendo a sua independência, a Inglaterra tratava o novo país, do ponto de vista das normais relações de comércio, como uma colónia. A nação americana responderia a este desafio pelo crescimento económico e a expansão territorial do início do século XIX que cimentaram a unificação política, trazendo no entanto consigo, embora ainda em estado larvar, as condições propícias a uma outra secessão e profunda ruptura social, aquela que conduziria à guerra civil<sup>299</sup>.

No ano de 1784, teve lugar um acontecimento que obrigou a clarificar a posição americana face ao que ambicionava ser o seu papel no teatro estratégico do Mediterrâneo, decorrente da capacidade que demonstrasse para resolver os seus próprios conflitos internos e a aptidão que revelasse para enfrentar a concorrência das grandes potências europeias que dominavam o espaço atlântico. No dia 11 de Outubro, como já foi referido, os corsários marroquinos capturaram o brigue americano *Betsey*. Um outro episódio teve lugar, três meses apenas, depois do apresamento do *Betsey* e este com repercussões substancialmente maiores

---

<sup>298</sup> *Apud* Frank Lambert, *The Barbary Wars*, p. 16.

<sup>299</sup> Jean-Michel Lacroix, *Histoire des États-Unis*, p. 114.

para o relacionamento dos Estados Unidos com os poderes magrebinos. Dois navios americanos e respectivas tripulações foram capturadas, desta vez, pelo corso argelino, lançando nos banhos da Regência mais vinte e um cativos. As embarcações eram a escuna *Maria* que de Boston rumava ao Mediterrâneo, comandada pelo capitão Isaac Stevens, capturada a 24 de Julho, junto ao Cabo S. Vicente, e o *Dauphin*, registado em Filadélfia, apresado perto de Cádiz sob o comando de Richard O'Brien no dia 30 de Julho de 1785. Desta vez, ao contrário do que acontecera quando da captura do *Betsey*, o reino espanhol não pôde exercer a sua mediação, já que o Tratado assinado com Argel em Junho de 1785, conduziu para além da evacuação do presídio de Orão, da troca de cativos e da cessação das hostilidades entre as duas potências, ao levantamento do bloqueio do Estreito, permitindo a passagem do corso argelino para o Atlântico<sup>300</sup>.

Depois das capturas da década de oitenta do século XVIII, alguns estudiosos americanos, entenderam prestar maior atenção a tudo o relacionado com corso magrebino. Um dos primeiros a empreender essa tarefa foi Mathew Carey na sua *Short Account of Algiers*, publicada em Filadélfia no ano de 1794. Baseada essencialmente nas descrições de cônsules e cativos cristãos, é exemplo do que será a futura atitude dos Estados Unidos em relação às potências magrebina. Carey escreveu uma obra na qual pretendeu mais entender do que condenar diferentes hábitos culturais, sobretudo crenças e práticas religiosas. Será essa perspectiva perante o “outro”, temperada de um saudável pragmatismo, que também presidiu à tradução da *Relation de la Captivité & Liberté du Sieur Emanuel d'Aranda, Jadis Esclave à Alger; Où se trouvent plusieurs Particularités de l'Affrique, dignes de remarque*, datada de 1796 e assinalada por Ch. Evans no seu dicionário bibliográfico<sup>301</sup>, que marcará a abordagem de sucesso, nas suas várias implicações, da nova nação americana à questão magrebina.

Se por um lado as relações dos Estados Unidos com o Império Xarifino se podiam considerar normais, conseguindo mesmo passar sem problemas de maior o conturbado reinado de Mulei Yazid, em relação à regência de Argel a situação não era idêntica e esteve na origem de uma das mais interessantes controvérsias no seio do poder político americano, que rapidamente passou para a sua opinião pública, marcando os primeiros anos da História dos Estados Unidos. A ineficácia das várias tentativas de abordagem do poder americano à

---

<sup>300</sup> Joshua E. London, *Victory in Tripoli*, p. 28.

<sup>301</sup> Referimo-nos à obra deste autor americano *A chronical dictionary of all books and periodical publications printed in the United States of America, from the genesis of printing in 1639 down to and including the year 1820*.



oligarquia turca, conduzindo ainda os destinos da regência de Argel, no desejo de obter a libertação dos seus concidadãos nos banhos argelinos, desencadeou uma interessante discussão entre John Adams e Thomas Jefferson no Verão de 1786. O debate centrava-se em torno da questão de saber se era melhor resistir e combater o corso magrebino, ou pagar o “tributo” que este exigia para não molestar os navios americanos, fazer cativas as suas tripulações e causar prejuízos de monta no seu comércio com o espaço mediterrânico.

John Adams, que mais tarde haveria de ficar famoso por ser um adepto da confrontação no campo da política externa e um daqueles que mais pugnaram pela criação da marinha de guerra dos Estados Unidos, deixou que o pragmatismo falasse mais alto, e após uma inteligente análise conjuntural, optou pela diplomacia em detrimento da força. Para Adams revelava-se, sob o ponto de vista financeiro, mais benéfico para a nação americana o pagamento das usuais quantias exigidas pelas potências magrebina para a conclusão de um qualquer tratado ou a libertação dos seus cativos, que a construção e manutenção de uma força marítima capaz de projectar o poder militar da nova nação para um longínquo teatro estratégico. Além do mais, Adams também pensava ser difícil convencer os seus compatriotas a suportarem os custos inerentes à construção de vários navios de guerra, sendo também pouco receptivo à ideia, manifestada por Jefferson, de uma coligação internacional com vista a erradicar definitivamente o corso magrebino.

Thomas Jefferson, que no futuro haveria de liderar o movimento que recusava a construção de uma força naval, defendendo com firmeza o uso de medidas económicas para alcançar objectivos de política externa, advogou uma expedição punitiva contra os corsários das regências magrebina. Estava convencido que esta última solução, levada naturalmente a cabo por uma marinha de guerra que ainda não existia, mas que era fundamental construir de raiz, custaria talvez o mesmo que um possível “tributo”, sendo todavia mais económica no longo prazo e, sobretudo, uma solução mais honrosa para novo poder americano carente ainda de afirmação interna e externa. No início de 1793, Thomas Jefferson que tinha regressado do seu posto diplomático em Paris, então desempenhando o cargo de Secretário de Estado, depois de várias tentativas, goradas, de nomear um agente para negociar a paz com Argel, designou para essa missão o coronel David Humphreys, ministro dos Estados Unidos em Portugal. O reino português foi sempre considerado pelo poder político norte-americano, em finais de Setecentos e inícios de Oitocentos, como um local chave de onde deveriam partir todas as aproximações às potências magrebina. Devido à morosidade das comunicações

transatlânticas, Humphreys apenas recebeu as instruções emanadas do seu governo em finais de Setembro do mesmo ano. Entretanto, já a conjuntura interna argelina, devido à sua natural fluidez, tinha mudado de forma substancial, tendo os corsários, entre os meses de Outubro e Novembro, capturado onze navios mercantes americanos<sup>302</sup>.

Depois de vários anos de avanços e recuos, marcados por discussões entre Federalistas, liderados pelo Secretário do Tesouro Alexander Hamilton, e os Democratas-Republicanos de Thomas Jefferson, os primeiros mais ligados aos interesses comerciais dos Estados da fachada atlântica do Norte dos Estados Unidos, os segundos, mais de acordo com as conveniências dos Estados agrícolas do Sul, os negociadores americanos, chegaram finalmente a entendimento, em Setembro de 1795, com a regência de Argel na pessoa do *dey* Hassan El-Khaznadj.

Para superar condicionalismos impostos pela política interna americana e agilizar decisões, foi necessária a suposta conclusão duma Trégua com Portugal, negociada pelo cônsul inglês em Argel, Charles Logie, no ano de 1793<sup>303</sup>, que libertava o Estreito da vigilância da esquadra portuguesa que o cruzava em permanência e de algum modo funcionava como obstáculo à livre circulação do curso argelino. Para apressar uma decisão de George Washington, do Congresso e dos partidos que esgrimiam argumentos a favor da compra da paz, ou de uma acção armada<sup>304</sup>, bastou que a ocidente tivessem desaparecido da cena política Muhammad ben Abdallah e depois Mulei Yazid, e a renovação da paz com Marrocos se pusesse com alguma acuidade para que um acordo com Argel se revelasse premente.<sup>305</sup>

---

<sup>302</sup> Joshua E. London, *op. cit.*, p. 39. Albert Devoulx no *Registre des Prises Maritimes*, apenas dá conta da captura de quatro presas de nacionalidade americana referente ao ano de 1793: “Résumé de l’année 1793: 15 prises dont 4 américaines, 3 hollandaises, 2 gênoises et 6 sans indication de nationalité, donnant un produit de 1,352,317 fr. 45c.” in *Le Registre des Prises Maritimes*, p. 55. A disparidade entre estes dois dados, mais radica em nós a ideia que se devem encarar com muito cuidado os números fornecidos acerca das presas efectuadas pelo curso magrebino e neste caso particular o argelino. Os cônsules das potências europeias por todo o Magrebe eram praticantes convictos em exagerar os dados das presas efectuadas pelo curso das Regências e do Império Xarifino na tentativa de legitimar a sua imprescindibilidade nos postos que ocupavam.

<sup>303</sup> Fernando de Castro Brandão, *Portugal, e as Regências de Argel, Tunes e Tripoli*, pp. 49-54.

<sup>304</sup> O historiador naval norte-americano Craig Symonds resume este conflito a uma confrontação entre os adeptos e opositores da criação de uma marinha de guerra americana. Para uma informação mais aprofundada sobre este tema ver, Craig L. Symonds, *Navalists and Antinavalists. The Naval Policy Debate in the United States, 1785-1827*, 1980.

<sup>305</sup> A política externa norte-americana assume, no final do século XVIII, a complementaridade das relações com as potências magrebínas. Portugal já o tinha admitido, quando da assinatura do Tratado Luso-Marroquino de 1774, ao encetar aproximações às outras realidades políticas magrebínas: Argel, Tunes e Trípoli. Sobre esta

Na sua mensagem ao Congresso de 23 de Junho de 1797, o presidente John Adams, privilegiou dois objectivos da política externa americana: a necessidade de alcançar um acordo para o fornecimento de meios marítimos à regência de Argel e a premência em nomear agentes para os postos diplomáticos no Magrebe. Como representante da nação americana em Argel o Congresso ratificou o nome de Richard O'Brien com poderes de supervisão sobre todas as delegações diplomáticas dos Estados- Unidos no Magrebe. Para Trípoli e Tunes, Adams escolheu dois candidatos: William Eaton como cônsul em Tunis e James Cathcart como representante americano em Trípoli. Cathcart, como O'Brien, tinha passado por uma estadia no banho da regência argelina, experiência à qual juntava a de antigo secretário do próprio *dey* então no poder. A escolha de Eaton é mais dificilmente explicável à luz de critérios relacionados com anteriores estadias no Magrebe ou em outras potências do Islão. Eaton nunca tinha saído, até então, do território americano e também não possuía qualquer experiência diplomática. Pensamos que a sua nomeação se deveu à inquestionável coragem, já então bastas vezes demonstrada na Guerra da Independência e em batalhas nos territórios Índios, nas quais alcançou o posto de capitão, mas também ao estreito relacionamento com Timothy Pickering, o Secretário da Guerra.

Se dúvidas se colocassem quanto à importância que os Estados Unidos votavam às relações com as regências magrebina e o Império Xarifino, todo o processo que envolveu as nomeações dos cônsules americanos afastam-nas sem qualquer hesitação. Adams sujeitou a designação de Eaton à aprovação do Congresso – procedimento impensável em qualquer potência europeia da época – sendo o capitão americano ouvido por este último em 7 de Julho de 1797. Entretanto, enquanto esperava por navio que o transportasse, bem como a Cathcart, ao seu novo posto no Norte de África, Eaton aproveitou para se informar melhor sobre o Magrebe, partindo de Filadélfia a 22 de Dezembro de 1798<sup>306</sup>.

Quando Eaton e Cathcart aportaram a Argel, a caminho de Tunes e Trípoli, existia um outro *dey* na Regência. O cônsul geral O'Brien via-se agora obrigado a ser portador de

---

complementaridade nas relações com as potências magrebina ver, António Jorge Afonso, *Portugal e o Magrebe nos finais do Antigo Regime*, 1998.

<sup>306</sup> Nos Estados Unidos de final do século XVIII circulavam obras referentes ao Islão. Se levanta dúvidas a qualidade científica de algumas delas, mais dirigidas a um público consumidor do pitoresco, a mesma interrogação não se põe acerca de outras e do papel formativo que com toda a certeza desempenharam em muitos dos seus dirigentes. Tudo indica que William Eaton, antes de rumar ao Magrebe, leu a tradução inglesa do clássico do Abbé Volney, *Travels Throuhg Egypt and Syria*, editada em Nova Iorque no ano de 1798. Thomas Jefferson possuía, também, na sua biblioteca particular, uma tradução do Alcorão de autoria do académico inglês George Sale, editada em Novembro de 1734.

mais presentes para o novo governante e seus ministros, como era de boa prática nas potências magrebins. Caso não o fizesse, corriam o risco de não serem ratificados, pelo poder então em Argel, os anteriores acordos com os Estados Unidos. As muito peculiares relações com os poderes magrebins foram marcadas, não só pelas instruções emanadas de Filadélfia, mas também pela personalidade muito própria dos seus agentes no terreno.

A 17 de Setembro de 1800, deu entrada no porto de Argel uma fragata de vinte e quatro peças com a bandeira dos Estados Unidos. Esta embarcação, o USS *George Washington*, comandado pelo capitão William Bainbridge, era o primeiro navio de guerra americano a penetrar no Mediterrâneo. Bainbridge era portador do “tributo” exigido pelo *dey* Mustapha Pacha e de uma longa lista de produtos com os quais as autoridades americanas pretendiam iniciar frutuosas relações comerciais com a regência argelina. Como muitos oficiais da então recente marinha de guerra americana, o comandante do *George Washington* não aceitava de bom grado o pagamento a “piratas” de protecção para navegar no Mediterrâneo, facto que considerava desonroso para o seu país e marinha de guerra. Os mais altos representantes dos Estados Unidos em Argel, nesse momento, O’Brien e Bainbridge, pugnavam por uma política mais dura em relação aos poderes magrebins. O cônsul, porque o seu conhecimento e experiência assim o ditavam, e Bainbridge porque a noção de honra que defendia a isso aconselhava<sup>307</sup>. A situação, do ponto de vista da política externa, estava a tornar-se problemática e rapidamente se agravou com um incidente directamente relacionado com William Bainbridge e o navio sob o seu comando.

No dia 19 de Setembro de 1800, Mustapha Pacha, invocando que os Estados Unidos ainda se encontravam em dívida para com ele, informou O’Brien e Brainbrige que lhes dava a “honra” de lhe prestarem um pequeno favor. Este estava relacionado com o transporte da habitual embaixada de Argel a Constantinopla, deslocação que se deveria efectuar sob o pavilhão argelino. A viagem, que acabou por ter lugar, mereceu de William Eaton o seguinte comentário, “History shall tell, that the United States first volunteered a ship war, equipped, a carrier for a pirate. It is written. Nothing but blood can blot the impression out (...) Will nothing rouse my country!”<sup>308</sup>.

---

<sup>307</sup> Joshua E. London, *op. cit.*, p. 3.

<sup>308</sup> *Apud* Joshua E. London, *ibidem*, p. 85.

A viagem do *George Washington* ao Império Otomano, redundou num retumbante êxito para Bainbridge e num enorme fracasso para o enviado da Regência que não conseguiu justificar, perante Selim III (1761-1808), a razão do poder turco em Argel se encontrar em paz com a França, nação em guerra com o Império Otomano e também com outras potências com quem a Sublime Porta se encontrava em paz<sup>309</sup>. Por sua vez, Bainbridge, deixou uma impressão muito favorável junto do poder turco, permitindo-lhe a obtenção por parte do *kapudan pasha*<sup>310</sup> de um *firman*<sup>311</sup> que lhe garantia segurança e protecção em todos os portos do Império e, naturalmente também, nos das regências turcas do Norte de África, das quais, formalmente, o Império Otomano era ainda suserano. Em 21 de Janeiro de 1801, William Bainbridge regressou a Argel, onde o *dey* exigiu o retorno do navio de guerra americano a Constantinopla. A recusa do comandante do *George Washington* e do cônsul dos Estados - Unidos em acederem a estas exigências marcou o início de um conflito que atingiu o seu cume no confronto, em 1815, entre Stephen Decatur e Hamidou Ibn Ali que selou o fim da importância das acções do corso argelino no Mediterrâneo e Atlântico.

O novo presidente americano Thomas Jefferson (1801-1809) não era de forma alguma indiferente ao relacionamento com as potências magrebina e ao conhecimento que tinha da experiência, ainda recente, de Bainbridge. A maioria dos políticos norte-americanos repudiava a situação que o seu país enfrentava no Norte de África, não apenas pelas humilhações e confiscos a que este era regularmente sujeito, mas também pelo tratamento que ali, ainda há não muito tempo, os seus compatriotas tinham sofrido. Condicionado pela posse de uma incipiente marinha de guerra, constituída por seis fragatas, Jefferson, abordou a resolução do problema magrebino. Em Março de 1801, sugeriu ao governo o envio de uma esquadra para o Mediterrâneo que, numa demonstração de poder, reduzisse à obediência as regências magrebina. Depois de várias discussões no seio do gabinete americano e a perda de alguns navios mercantes no Mediterrâneo<sup>312</sup>, os Estados Unidos vão decidir-se finalmente por uma intervenção neste teatro estratégico.

---

<sup>309</sup> Embora o *George Washington* tenha zarpado de Argel arvorando o pavilhão da Regência, já em alto mar Bainbridge içou a bandeira americana, sendo com ela hasteada que atravessou o Bósforo. Este episódio esteve na origem da boa imagem que o comandante do *George Washinton* deixou junto à Sublime Porta.

<sup>310</sup> *kapudan pacha*, *kapudan-ı derya*: grande-almirante.

<sup>311</sup> *Firman*: decreto imperial.

<sup>312</sup> Em 25 de Setembro de 1800, um brigue americano de Nova Iorque, o *Catherine*, sob o comando do capitão James Carpenter, quando rumava a Livorno foi apresado por corsários da regência de Trípoli com toda a sua tripulação e carga.

A 15 de Maio de 1801 o governo americano reuniu-se. A primeira questão posta por Jefferson foi a seguinte: deveriam os Estados Unidos enviar uma força naval para o Mediterrâneo? Em caso afirmativo, qual deveria ser a sua missão? Mais uma vez foi acordado a efectuação dum cruzeiro da esquadra americana pelo *mare nostrum*, sugerindo todavia que o presidente evitasse a declaração de guerra, para a qual seria obrigatória a aprovação do Congresso, ficando-se apenas pela retaliação armada. Desta vez, porém, o governo exigiu uma acção imediata e na sequência desta exigência, optou-se pelo envio duma esquadra composta por quatro navios<sup>313</sup>.

A recepção à esquadra norte americana não podia ter sido melhor por parte dos seus cônsules no Magrebe, sempre arrostando com enormes dificuldades para lidar com as pressões dos poderes que governavam as regências. William Eaton escreveu no seu Diário, “Here commences a new era in the annals of the United States and Barbary”<sup>314</sup>. No entanto, esta primeira incursão das forças navais americanas não se saldou propriamente por um sucesso. Se um dos objectivos era sujeitar definitivamente a regência de Trípoli, pois esta exigia para si as mesmas condições em que tinha sido assinada a paz com Argel, ele não se realizou e o curso tripolitano continuou a ser uma ameaça à marinha mercante americana que rumava ao Mediterrâneo e aos seus atractivos mercados. Uma conclusão tem de se extrair da acção do governo e da sua, recém-criada, marinha de guerra: resolvendo deixar rapidamente os seus conflitos internos e iniciando a construção de raiz de uma marinha, capaz de se projectar na defesa dos objectivos dos Estados Unidos para o outro lado do Atlântico, o poder americano soube escapar ao espartilho dos interesses e conflitos da velha política europeia, para rapidamente se tornar uma voz a ter em conta na definição da geoestratégia no ocidente mediterrânico.

Em Fevereiro de 1802, o Congresso reconheceu finalmente a declaração de guerra da regência de Trípoli. Como consequência uma nova esquadra foi remetida para o Mediterrâneo, desta vez sob o comando do comodoro Richard Morris e composta por quatro fragatas e uma escuna. Este destacamento naval não teve melhor sorte que o anterior. Depois de dois anos de guerra naval, Trípoli continuava a ser um sério obstáculo ao comércio e navios americanos.

---

<sup>313</sup> Joshua E. London, *op. cit.*, p. 94.

<sup>314</sup> Idem, *ibidem*, p. 100.

No ano de 1803 teve lugar um acontecimento que marcou as hostilidades contra as regências magrebina no Mediterrâneo, levadas a cabo pelos Estados Unidos. No mês de Maio uma nova força naval foi enviada para substituir aquela que ainda se encontrava cruzando o ocidente do *mare nostrum*. O principal objectivo era resolver o contencioso que se prolongava entre Trípoli e a nação americana. Comandava a Esquadra, que era composta por seis navios, o comodoro Edward Preble <sup>315</sup>. Um dos navios desta força, o *Philadelphia*, durante o bloqueio ao porto de Trípoli, foi apresado pelas forças da regência que se viu, sem grande esforço, já que o navio se encontrava encalhado, em poder de 307 homens que constituíam a sua tripulação, incluindo o seu comandante, William Bainbridge <sup>316</sup>.

Será no final do mesmo ano de 1803 que os americanos capturarão uma embarcação que, navegando sob pavilhão otomano e comandada por um turco, se dirigia a Trípoli. De imediato foi rebaptizada com o nome de *Intrepid* e aparelhada para uma missão especial a esta regência magrebina. O plano era simples. O *Intrepid* navegaria rumo ao porto de Trípoli, sob o comando do tenente Stephen Decatur, com uma tripulação escondida no seu interior, excepção feita a dois marinheiros vestidos à turca que interpelariam em língua franca, normalmente usada no Mediterrâneo, o piloto que os haveria de conduzir ao seu local de atracação. Acompanhava-o outra embarcação dos Estados Unidos, o *Siren* comandado pelo tenente Charles Stewart, que teria como missão cobrir a sua retirada. Já nas águas do porto, no qual se acreditava que entraria com facilidade por ser uma embarcação que o frequentava habitualmente, abordaria o *Philadelphia*, entretanto já transformado no mais importante navio de todas as regências magrebina, tentando reduzi-lo a cinzas. No dia 16 de Fevereiro de 1804, Stephen Decatur completou com sucesso a missão que o tinha levado às águas de Trípoli e tornou famoso no seio da marinha americana, regressando no dia 19 a Siracusa sob os aplausos da esquadra de Preble ali estacionada.

---

<sup>315</sup> Para aquilatar da importância que os Estados Unidos concediam à sua nova marinha de guerra, pode-se mencionar que Preble se tinha distinguido no comando de um navio de guerra americano em missão no Oceano Índico.

<sup>316</sup> A captura do *Philadelphia* pelas tropas de Yusuf Qaramanli teve origem numa sucessão de erros por parte do comando do navio americano que culminaram na perda de documentos, negligentemente não destruídos por Bainbridge, dos quais Qaramanli se apoderou, permitindo-lhe entrar no conhecimento da estratégia que a Esquadra americana tencionava seguir no seu cruzeiro no Mediterrâneo. Mas, sobretudo, a perda deste navio deixou-o em condições de ser facilmente recuperado e poder vir a constituir a mais importante embarcação corsária de todas as Regências magrebina. As forças de Qaramanli viam os seus activos aumentados pela incorporação de uma embarcação considerada muito desenvolvida tecnologicamente. Contrariamente às outras regências magrebina, as tropas de Trípoli não eram constituídas por elementos originários da Anatólia e a habitual milícia de janízaros turcos, com todos os riscos inerentes à sua existência, nomeadamente o de insubordinação, não tinha lugar na regência tripolitana.

A opinião pública americana sentiu-se ultrajada pela perda do navio de guerra da sua nação e sobretudo pelas consequências imediatas que dela resultaram: a queda em cativeiro de mais de trezentos dos seus compatriotas. Depois de múltiplas vicissitudes marcadas pelas tentativas de resolução da crise com as Regências à luz da nova conjuntura interna da nação americana, a 26 de Março de 1804 o Congresso aprovou uma lei no sentido de proteger o comércio e os marinheiros dos Estados Unidos contra a violência das potências “barbarescas”. Esta consignava a imposição de um novo imposto sobre as importações com vista a subsidiar a construção de navios de guerra que iriam aumentar substancialmente o poder da nova marinha americana. Autorizava também o presidente dos Estados Unidos a ordenar acções de guerra contra a regência de Trípoli ou qualquer outra das que o poder político americano designava como “Barbary Powers”. O novo “Fundo Mediterrânico”, resultante deste “imposto de guerra”, ao qual de imediato foi atribuído um milhão de dólares, seria extinto logo que a paz com Trípoli fosse alcançada.

Na sequência da destruição do *Philadelphia*, outros ataques ao porto de Trípoli serão lançados pelas forças navais americanas no Mediterrâneo, todos votados ao fracasso, ou pelo menos de duvidosa eficácia, e será também em plena movimentação das forças sob o seu comando que Preble tomará conhecimento da sua destituição como comandante da esquadra do Mediterrâneo, sendo substituído nessa função por Samuel Barron, comodoro da marinha de guerra americana. Barron ficaria assim com o comando da maior esquadra americana que o *mare nostrum* até então vira cruzar as suas águas. A importância que os Estados Unidos atribuíam ao ocidente mediterrânico, à questão tripolitana e à afirmação da sua supremacia sobre as regências magrebins e o Império Xarifino, levava-os a comprometer nesta acção bélica seis fragatas, dois bergantins e três escunas, representando um poder de fogo de 288 peças<sup>317</sup>. Era sem qualquer dúvida uma força marítima considerável para uma nação recente.

As posições agressivas do cônsul dos Estados Unidos junto da regência de Tunes, William Eaton, em defesa dos interesses do seu país em breve o vão transformar numa personagem muito incómoda no teatro da complicada política magrebina. Em 1803, face às dificuldades que lhe eram colocadas pelas autoridades desta regência, iniciará a viagem de regresso aos Estados Unidos de onde voltará, pouco tempo depois, novamente rumo ao Mediterrâneo, como passageiro da fragata *President* comandada por Barron. Durante essa

---

<sup>317</sup> Joshua E. London, *op. cit.*, p. 191.



viagem tentará convencer o novo comandante das forças navais americanas, da exequibilidade do seu plano para pôr fim ao problema que Trípoli representava para o seu país.

A importância do plano de acção de William Eaton pode medir-se pelo sucesso que na realidade conseguiu alcançar na solução da questão tripolitana, abrindo caminho para uma prática que marcará as intervenções dos Estados Unidos no campo da sua política externa. A solução de Eaton consistia no apoio militar e marítimo americano a Ahmad Qaramanli, o irmão mais velho no exílio do então pacha de Trípoli Yusuf Qaramanli, no sentido deste promover uma revolta na Regência que o levasse ao poder e aí se constituísse como defensor dos interesses americanos no ocidente mediterrânico. Para aquilatar da consecução dos objectivos que este audacioso plano consignava e do seu resultado, podemos invocar a opinião manifestada pelo Papa Pio VII (1800-1823) de que os Estados Unidos tinham feito mais pela causa da Cristandade num curto espaço de tempo que todas as nações cristãs durante séculos. Era talvez uma opinião extremada, mas que tinha de ser lida à luz da nova conjuntura internacional de finais de Setecentos e inícios de Oitocentos. Com o problema da regência de Trípoli regularizado, ficava apenas em aberto a questão argelina e Stephen Decatur, o herói de Trípoli, então já como comodoro, irá encarregar-se de a resolver em Junho de 1815 com a eliminação física de Hamidou Ibn Ali. Escorados neste retumbante sucesso sobre a última figura icónica do curso da Regência, os americanos aportaram a Argel em 29 de Junho desse mesmo ano e obtiveram sem grandes delongas a assinatura de um novo Tratado no qual não estava incluído o pagamento de qualquer importância, mas sim a libertação de todos os seus compatriotas ali cativos. Em Julho, Decatur dirigiu-se a Tunes, depois a Trípoli, para restabelecer as relações dos Estados Unidos com aquelas regências que, em Setembro, receberam a visita de uma esquadra americana sob o comando do então já comodoro William Bainbridge<sup>318</sup>.

A centralidade do reino português foi sempre considerada pelos Estados Unidos como fundamental na resolução do problema magrebino. Da parte de Portugal chegou também a pôr-se a hipótese duma aliança com esta nova nação para anular os inconvenientes do curso argelino para a navegação nacional. A incerteza das relações com Argel, antes das substanciais diferenças sentidas no quadro estratégico atlântico, levaram a que o Reino, entre 1805 e 1807, tivesse enviado para a Legação de Portugal em Filadélfia, três ofícios com indicações contraditórias em relação a uma possível aliança com os Estados Unidos. Em

---

<sup>318</sup> Daniel Panzac, *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée. 1800-1820*, p. 226.

Dezembro de 1805, de Queluz, era enviado um ofício ao cônsul de Portugal, Joseph Redmaker, avisando-o “(...) que mais não toque no ponto de que fôra incumbido de se conterem em sujeição as Potencias Berberescas, visto que presentemente cuida esta Corte em ajustar com os argelinos hum Tratado de Paz e o Resgate dos portuguezes que conservão em escravidão”<sup>319</sup>. Perante a impossibilidade de alcançar um acordo com Argel no ano seguinte, em Julho, António Araújo de Azevedo<sup>320</sup> voltou a escrever ao cônsul em Filadélfia, informando-o que a corte julgava ser mais proveitoso continuar a guerra com os argelinos. Pensava o poder em Lisboa ser de utilidade geral uma Convenção entre as potências interessadas na defesa do comércio mediterrânico. Ideia para a qual já tinha sido contactado o encarregado de negócios dos Estados Unidos em Portugal, estando este de acordo com a proposta de Lisboa, acrescentando mesmo que o seu governo se prestaria a ela. O que se pedia ao representante português era para sondar os Estados Unidos sobre a hipótese de uma tal Convenção<sup>321</sup>. Pensamos que não deve ter sido recebida qualquer resposta do governo americano, já que em Fevereiro de 1807, Lisboa insistia novamente junto do cônsul português, “Espero que, logo que o estado da sua saude lho permita, haja Vossa Mercê de hir á Cidade de Washington, propor ao Governo a Convenção contra os argelinos, e dar-me logo parte do seu resultado.”<sup>322</sup>.

O governo de Lisboa ao propor à recente nação americana uma aliança que visasse a defesa do comércio mediterrânico, naturalmente incluindo medidas militares, seguia na esteira do que já algumas vozes na Europa preconizavam e do que outras, em conjuntura bastante mais complicada, também iriam defender no futuro. O autor da *Memoire concernant le système de paix et de guerre que les Puissances Européennes pratiquent à l'égard des Régences barbaresques* defendeu-o. Sidney Smith pugnou por uma solução idêntica, quase três décadas depois, na *Mémoire sur la nécessité et les moyens de faire cesser les pirateries des États Barbaresques*. O vencedor de Acre, o homem que fizera recuar Bonaparte e liderara o bloqueio ao porto de Lisboa no ano de 1807, era um especialista em questões árabes, língua que também falava, e um profundo conhecedor do Mediterrâneo.

---

<sup>319</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as legações portuguesas, Washington, Liv. 160, Despachos, Ofício de António de Araujo de Azevedo para Joseph Rademaker, Palácio de Queluz 11 de Dezembro de 1805.

<sup>320</sup> António Araújo de Azevedo – Primeiro conde da Barca, Ministro dos Negócios Estrangeiros e da Guerra.

<sup>321</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as legações portuguesas, Washington, Liv. 160, Despachos, Ofício de António de Araujo de Azevedo para Joseph Rademaker, Palácio de Mafra, 23 de Julho de 1806.

<sup>322</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as legações portuguesas, Washington, Liv. 160, Ofício de António de Araujo de Azevedo para Joseph Rademaker, Palácio de Mafra, 23 de Fevereiro de 1807.

Sidney Smith reparou, com algum espanto, que enquanto se discutia a abolição do tráfico negreiro na costa ocidental de África, permitia-se que os “piratas turcos” continuassem a oprimir através da prática do corso as potências europeias, o seu comércio e as suas populações<sup>323</sup>. Esta prática, segundo Smith, impossibilitava a navegação, no Mediterrâneo ou no Atlântico, num navio mercante sem recear ser abordado por aqueles “piratas” e reduzido à “escravatura”. O almirante inglês argumentava que nem o pavilhão otomano permitia a navegação mercante ao abrigo do corso de Argel, reconhecendo que os meios militares empregues pelas potências cristãs eram, não só insuficientes, mas também contraproducentes, na medida em que geralmente resultavam no reforço do poder das regências<sup>324</sup>. Enaltecendo o papel repressivo da Ordem de Malta sobre o corso magrebino, criticando a decadência a que as potências cristãs a tinham deixado chegar, Sidney Smith, defendia a sua reactivação na defesa dos interesses europeus e a substituição de estados “piratas” por governos interessados na prática do comércio em harmonia com todas as nações civilizadas<sup>325</sup>. A criação de uma força internacional, anfíbia, que não dependendo de qualquer pavilhão, vigiasse em permanência as costas de África e impusesse um bloqueio às forças navais das regências, acabaria por impedir os habitantes destas de continuar as suas “piratarías” em prejuízo do legítimo comércio<sup>326</sup>. Em Smith, como em Hénin, o comércio assumia um papel redentor na conversão civilizacional das potências “barbarescas”. Na realidade seria a prática comercial, aliada ao uso da força sabiamente doseada, quando tal fosse necessário, que erradicaria o corso magrebino e aproximaria os seus praticantes das boas práticas da civilização europeia. Para esse objectivo iria contribuir o pragmatismo e necessidade de afirmação externa da nação americana actuando à revelia do tempo e dos circunstancialismos europeus.

Em finais de 1807 a conjuntura interna portuguesa alterou-se substancialmente como resultado de mudanças no teatro estratégico europeu. Nos anos seguintes a preocupação do Reino foi a de assegurar a neutralidade no conflito que teve lugar entre os Estados Unidos e a Inglaterra. Para isso foram remetidos por D. Miguel Pereira Forjaz dois importantes ofícios

---

<sup>323</sup> Sidney Smith, *Mémoire sur la nécessité et les moyens de faire cesser les pirateries des États barbaresques*, p. 1.

<sup>324</sup> Idem, *ibidem*, p. 4.

<sup>325</sup> Idem, *ibidem*, p. 5.

<sup>326</sup> Idem, *ibidem*, p. 6.

para o cônsul português Joseph Rademaker<sup>327</sup>. O primeiro, informando que tendo Portugal conhecimento que se declarara a guerra entre a nação americana e a Inglaterra, ordenava ao representante diplomático do Reino que informasse o governo americano, ter assumido o seu homólogo português “a mais perfeita neutralidade” naquele conflito<sup>328</sup>. O segundo, enviado apenas cinco dias depois, levará apenas a portaria, expedida em 18 do mesmo mês, na qual determinava o príncipe regente “(...) que enquanto durar a presente guerra, que se rompêo entre a Graã Bretanha, e os Estados Unidos da America, não sejam admitidas nos portos destes Reynos de Portugal, e Algarves as prezas que as duas naçoens belligerantes fizerem huma á outra”<sup>329</sup>. Acrescentavam os governantes portugueses que o seu desejo era manter a boa harmonia que “felizmente” existia entre as duas nações, Estados Unidos da América e Portugal.

A partir da segunda década do século XIX, as preocupações portuguesas irão centrar-se maioritariamente no Atlântico. Já antes, em finais de Setecentos, o Grande Oceano era um mar de desvairadas gentes, espaço propício à acção do curso de muitas nações. Em Junho de 1797, o cônsul português em Tânger, Jorge Pedro Colaço, informou que “Quantidade de corsarios pequenos francezes em festão estas costas desde Larache athe Saffy, só com o objecto de destruir o nosso comercio que esta fazendo neste continente.”<sup>330</sup>. E embora os maiores receios estivessem relacionados, nesta época, com a operacionalidade dos corsários de Argel, conforme expressa o cônsul português num outro ofício de Fevereiro de 1797, “Tambem se sabe que a Fragata Argelina chegou segunda vez a Gibraltar; que a pouca distancia no Mediterraneo cruzão outros Corsarios, do que pode reccar-se que alguns delles se rezolvão passar ao Occiano”<sup>331</sup>, a realidade confronta-nos, na já citada *Nota das Embarcaçoens Portuguezas apreçadas pelos Francezes*, com as depredações do curso francês.

---

<sup>327</sup> D. Miguel Pereira Forjaz – Secretário do Governo da Regência para a Guerra Negócios Estrangeiros e Marinha. Foi um dos elementos do Conselho da Regência a quem ficou entregue o governo do país quando a corte se retirou para o Brasil

<sup>328</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Washington, Liv. 160, Despachos, Ofício de D. Miguel Pereira Forjaz para Joseph Rademaker, Lisboa, 15 de Agosto de 1812.

<sup>329</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Washington, Liv. 160, Ofício de D. Miguel Pereira Forjaz para Joseph Rademaker, Lisboa, 20 de Agosto de 1812.

<sup>330</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de Jorge Pedro Colaço para Luís Pinto de Sousa Coutinho, Tânger, 29 de Junho de 1797.

<sup>331</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 299, Ofício de Jorge Pedro Colaço para Luís Pinto de Sousa Coutinho, Tânger, 11 de Fevereiro de 1797.

Na segunda década do século XIX, Portugal encontrava-se sob a protecção inglesa. Charles Stuart, enviado extraordinário a Argel e ministro plenipotenciário de Sua Magestade Britânica em Lisboa, não se coibiu de o relembrar, numa carta em árabe, dirigida a Hadj Ali-Pacha, *dey* de Argel, e da qual foi portador o enviado português cuja missão era trazer para a pátria o último grupo de cativos portugueses ainda no banho da Regência<sup>332</sup>. Mas não eram apenas as depredações sobre as marinhas mercantes e de guerra portuguesas com o seu inevitável cortejo de sofrimento, efectuado pelas embarcações argelinas, que constituíam um problema. O curso no Atlântico, em finais de Setecentos e nas primeiras décadas do século XIX, era também uma questão de difícil resolução para pequenas potências que não possuíam marinhas dimensionadas, no aspecto técnico e humano, para lhe fazer frente.

Aos habituais praticantes de curso no Atlântico juntaram-se os corsários sul-americanos, entre os quais se destacavam os colombianos. Durante toda a segunda década do século XIX foram frequentes os ofícios dirigidos ao nosso cônsul junto do governo americano protestando contra o apresamento de navios mercantes portugueses. O problema atingiu tal dimensão que o governo de Lisboa se viu na obrigação de ameaçar os Estados Unidos com represálias que passavam por conceder às “Potencias rivaes da União vantagens commerciaes”, caso as depredações sobre a navegação mercante do Reino não cessassem.

Em Novembro de 1812, o cônsul português nos Estados Unidos foi informado que a escuna *Ligeira* tinha sido tomada por um corsário americano<sup>333</sup>. No ano de 1813, temos conhecimento de mais apresamentos, desta vez do bergantim *Amizade*<sup>334</sup> e do brigue *Bizarro*<sup>335</sup>. Embora o Reino tivesse recebido a informação dos Estados Unidos, dirigida a D. Miguel Pereira Forjaz, de que o “(...) negocio de pirataria tem diminuído muito consideravelmente pella falta dos meios que se lhe tem tirado; pela opposição que tem encontrado no sistema de introduzir as prezas aqui”<sup>336</sup>, teve lugar em 1817, mais uma de muitas abordagens a navios portugueses, que os “(...) subditos dos Estados Unidos estão

---

<sup>332</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Livro 382, Tradução da Carta que Mr. Stuart escreveu ao Dey de Argel, Lisboa, 12 de Maio de 1802.

<sup>333</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e Consulados portugueses, Washington, Livro 158, Ofício de D. Miguel Pereira Forjaz para Joseph Rademaker, Palácio do Governo, 24 de Novembro de 1812.

<sup>334</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e Consulados portugueses, Washington, Livro 158, Ofício de D. Miguel Pereira Forjaz para Joseph Rademaker, Palácio do Governo, 15 de Fevereiro de 1813.

<sup>335</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e Consulados portugueses, Washington, Livro 158, Ofício de D. Miguel Pereira Forjaz para Joseph Rademaker, Palácio do Governo, 10 de Abril de 1813.

<sup>336</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Estados Unidos da América, Cx.273, Ofício de Joaquim José Vasques para D. Miguel Pereira Forjaz, Nova Iorque, 19 de Julho de 1815.

cometendo, em nome dos chamados independentes da America hespanhola, contra os commerciantes vassallos de Sua Magestade, com o aprezamento do brige = S. João Protector =”<sup>337</sup>. No mesmo ano, o cônsul português em Nova Iorque informou que perto das Ilhas dos Açores, um “(...) corçario que foi armado, (segundo dizem as Gazetas,) em Baltimore aprezou o navio portuguez Marques de Pombal no qual foi posto hum capitão de preza chamado Doane Rich”<sup>338</sup>.

Em Novembro de 1818, três navios portugueses caíram nas mãos do corso americano: a galera *D. Miguel Pereira Forjaz*, o bergantim *Paquete do Porto* e o navio *Globo*, cujo proprietário era o negociante da praça de Lisboa Jerónimo d’Arantes<sup>339</sup>. Mas se dúvidas existissem quanto à real dimensão do corso atlântico e dos prejuízos que este causou ao comércio português, a *Relação dos Requerimentos de reclamações de Presas feitas por Corsarios...* elaborada pela Real Junta do Comércio Agricultura Fábricas e Navegação era elucidativa. Segundo este documento, encontravam-se em poder do Desembargador que servia de Procurador Fiscal, depois de terem sido informados pela Contadoria e pelo Desembargador Juiz Conservador, 57 requerimentos de 50 requerentes; em poder do Desembargador Juiz Conservador, depois de já informados pela Contadoria, 106 requerimentos de 98 requerentes; na Contadoria do Tribunal para informar, 57 requerimentos de 50 requerentes. Parte dos requerimentos eram relacionados com reclamações do casco, aparelhos, fretes e parte da carga dos navios apresados; outros compreendiam, além do casco e fretes, a reclamação da perda total da carga, pertencente a diversos carregadores; outros de simples carregadores<sup>340</sup>.

Não eram todavia apenas os navios americanos que exerciam a sua actividade corsária no Atlântico. A estes tinham também de se juntar, para além dos corsários das outras potências atlânticas, os novos insurgentes oriundos da América do Sul. Lancemos mão para o ilustrar de um extracto duma notícia publicada pelo *Correo Mercantil de Cadiz*:

---

<sup>337</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e Consulados portugueses, Washington, Livro 158, Ofício de D. Miguel Pereira Forjaz para Joseph Rademaker, Palácio do Governo, 5 de Dezembro de 1817.

<sup>338</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Estados Unidos da América, Cx.273, Ofício de Joaquim José Vasques para o conde da Barca, Nova Iorque, 30 de Agosto de 1817.

<sup>339</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e Consulados portugueses, Washington, Livro 158, Ofício de D. Miguel Pereira Forjaz para José Correia da Serra, Palácio do Governo, 14 de Novembro de 1818.

<sup>340</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e Consulados portugueses, Washington, Livro 158, Relação dos Requerimentos de reclamações de Presas feitas por Corsarios que até ao presente tem sido dirigidos á Real Junta do Commercio Agricultura Fabricas e Navegação, ordenada alfabeticamente pelos nomes dos Reclamantes, com destinação da estação, em que actualmente se achão, Lisboa, 19 de Agosto de 1819.

Dia 6. En este dia entró de la Habana la Fragata Española Alianza, capitan D. Francisco Quintana con azucar; caoba y palo en 56.dias, á D. Segismundo Moret. Declara esta Capitan, que el dia 31. del pasado en la latitude N. 36° 17, y longitude 5° 17 al O. de Cadiz fué apresado por un Bergantin-goleta de Buenos-Ayres nombrada La Independencia del Sur; su Capitan el Ten.te Coronel de aquel Gobierno D. Diego Chagter, armado com 2.. Cañones de á 9.., 2.. de á 18 , 10.. obuses de á 12.. y 75.. hombres de Tripulacion, Caxas de azucar, y otras frioleiras del Buque. Que el dia 2.. del corriente le transbordo al Capitam D. Jozé Badia, un passageiro y doce individuos correspondientes al Bergantim Atrevido, que procedente de la Habana para Malaga lo habia apresado el 29. Del pasado y remetidolo á Buenos Ayres. Que el Capitan del Corsario lo advertió cruzaba en las inmediaciones de este Puerto una Goleta Pirata, cuyo Capitan es Portugues.<sup>341</sup>

Em Junho do mesmo ano, José Gonçalves Vieira já tinha remetido para o Rio de Janeiro um exemplar do referido *Correo Mercantil de Cadiz* em que referia mais uma vez a questão do momento relacionada com os numerosos corsários insurgentes que demandavam as imediações dos principais portos da Península em busca de presas:

CAPITANIA DEL PUERTO. = En este dia ha entrado de Habana el bergantin español Diamante, su capitan D. Jaime Sanz, con azucar y palo tinte, en 44 dias. Este buque fué apresado el 24 del corriente por una goleta insurgente de Buenos-Ayres 20 leguas al O. Del Cabo de San Vicente, 1 a que despues de haberle robado todos los papeles, le puso á su bordo 39 individuos correspondientes al bergantin españole S. Andres, fragata Atrevida Catalana, y bergantin Sereno, apresados el 1º. el dia 23, y los otros dos el 24 del corriente. Quando dexó en libertad á este buqene Diamante siguió el insurgente vuelta del Norte, dando caza á la goleta española Leona, que procedente de la Habana se dirigia á este puerto. Cadiz 26 de Junio de 1816.<sup>342</sup>

Em 18 de Outubro de 1816, o cônsul português em Cádiz voltou novamente a informar Lisboa que aumentara o número de corsários insurgentes “(...) sobre o Cabo de San Vicente, os quaes tendo aprezado varias embarcaçoens hespanholas procedentes de America, tabem parece que hum delles saqueou a galera portugueza denominada Aguiá do Douro, que do Porto seguia viagem para as ilhas de Cabo Verde”<sup>343</sup>.

No final da segunda década de Oitocentos, só muito esporadicamente o curso magrebino se atrevia a afrontar a concorrência no Atlântico. Temos todavia conhecimento da surtida de um corsário tunisino que cruzava as costas do norte da Europa e nos é transmitida através do cônsul português em Gibraltar, “(...) fundeou nesta bahia a corveta de guerra tunezuna = Jabure =, seu commandante o almirante Mustapha, armada com vinte e seis peças,

---

<sup>341</sup> *Correo Mercantil de Cadiz*, Nº 64, 9 de Agosto de 1816.

<sup>342</sup> *Correo Mercantil de Cadiz*, del Viérnes 28 de Junio de 1816.

<sup>343</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Cx. 259, Ofício de José Gonçalves Vieira para D. Miguel Pereira Forjaz, Cádiz, 18 de Outubro de 1816.

e tripulada com duzentos homens vinda de cruzar da costa de Holanda, onde tinha feito duas prezas amburguezas, huma carregada de trigo, e outra de algodão, e arroz,”<sup>344</sup>. Certamente animadas com o sucesso do cruzeiro ao largo das costas da Holanda, duas corvetas da regência de Tunes, transportando 150 tripulantes, cada uma, armadas com 18 e 20 peças, respectivamente, zarparam do porto marroquino de Tânger rumo ao Atlântico<sup>345</sup>. No entanto muita coisa tinha entretanto mudado ao longo das costas atlânticas. O curso magrebino, apesar de alguns, esporádicos, sucessos, nunca mais viria a amedrontar aquelas paragens. O seu mar era o Mediterrâneo.

A arrogância dos corsários sul-americanos atingia tal dimensão que chegavam a penetrar no Mediterrâneo para ali disputarem o território de caça do corso argelino com as outras regências magrebínas e as potências cristãs da sua margem Norte<sup>346</sup>. As depredações dos corsários insurgentes não cessaram e José Gonçalves Vieira, voltou a informar Lisboa que tinha arribado a Cádiz um bergantim espanhol, apresado, quatro léguas marítimas a Sul do Cabo de Santa Maria, quando se dirigia à Galiza. Esta acção fora levada a cabo por um corsário, arvorando o pavilhão colombiano, que depois de o saquear lhe deixou a bordo 14 tripulantes de outras duas embarcações espanholas, apresadas anteriormente<sup>347</sup>.

Na realidade, por muito brilhante que tenha sido a campanha americana no Mediterrâneo nas duas primeiras décadas do século XIX, ela inscreveu-se na longa série de intervenções navais de intimidação, decididas por cada estado em função dos seus interesses imediatos e ao sabor das conjunturas do momento. No entanto, os anos 1815-1820 conheceram neste particular domínio uma inovação de monta: a sua internacionalização. Esta teve fundamentalmente a ver com a publicação no ano de 1814 da já várias vezes citada obra de Sidney Smith *Mémoire sur la nécessité et les moyens de faire cesser les pirateries des États barbaresques*, endereçada pelo almirante inglês aos governantes europeus interessados na resolução definitiva da questão do Mediterrâneo. As suas propostas não recolheram senão um interesse muito limitado, nomeadamente da própria Inglaterra, que como potência

---

<sup>344</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Gibraltar, Cx. 282, Ofício de José Agostinho Parral para D. Miguel Pereira Forjaz, Gibraltar, Fevereiro de 1817.

<sup>345</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Gibraltar, Cx. 282, Ofício de José Agostinho Parral para D. Miguel Pereira Forjaz, Gibraltar, 25 de Abril de 1817.

<sup>346</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Cx. 260, Ofício de José Gaspar Vieira para D. Miguel Pereira Forjaz, Cádiz, 4 de Abril de 1820.

<sup>347</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Cx. 260, Ofício de José Gonçalves Vieira para o marquês de Palmela, Cádiz, 20 de Fevereiro de 1824.



dominante saída da nova ordem internacional, não poderia nunca perder o controlo de tudo o que pudesse vir a ter lugar no espaço mediterrânico e perturbar o acesso à Rota das Índias.

O ressentimento inglês perante os sucessos americanos manifestou-se pela organização de duas expedições contra a Argel no ano de 1816 que visaram sobretudo reafirmar a sua iniciativa na bacia ocidental do Mediterrâneo. No dia 15 de Outubro de 1815, um corsário proveniente de Tunes atacou a ilha de Santo Antioco ao sul da Sardenha, fazendo cativos 160 dos seus habitantes. As consequências desta incursão foram quase imediatas já que a “escravatura barbaresca” tinha sido unanimemente condenada pelos participantes no Congresso de Viena e a conclusão que se impôs foi a necessidade da actuação inglesa. Foi uma decisão que não encontrou grandes objecções por parte do poder político britânico já que apenas lhe foi necessário que ao ressentimento suscitado pelo sucesso da sua antiga colónia num espaço geoestratégico, preponderante para os seus interesses, se juntasse o facto de na realidade a Grã-Bretanha ser a verdadeira potência naval do Mediterrâneo nas primeiras décadas do século XIX.

No início de 1816, Lord Exmouth, comandante da esquadra britânica no Mediterrâneo, foi encarregado de organizar na Primavera desse mesmo ano um cruzeiro das forças sob o seu comando que se deslocaria às regências magrebina de Argel, Tunes e Trípoli. Esta expedição tinha como objectivo fundamental, para além de sedimentar o papel da Inglaterra como potência dominante, informar as entidades políticas norte-africanas das decisões do Congresso de Viena e, sobretudo, de as fazer respeitar. O almirante inglês deixou o porto de Livorno a 4 de Março de 1816 e chegou a Argel no dia 1 de Abril.

Em Argel, depois de algumas vantagens obtidas do *dey* para os habitantes das ilhas Jónicas, então sob autoridade inglesa, e de Tratados de Paz assinados em nome de outras pequenas potências mediterrânicas – Piemonte-Sardenha, Duas Sicílias – Lord Exmouth conseguiu o resgate de 357 cativos sicilianos. A sua missão de redentor prosseguiu em Tunes e Trípoli, onde foi recebido com muita cortesia. Todavia teve de regressar a Argel no dia 14 de Maio, já que a sua exigência de os cativos ainda no banho serem considerados prisioneiros de guerra se gorara.

O reencontro com o *dey*, na presença do cônsul inglês Mc Donell, revelou-se tumultuoso e acabou por redundar num rotundo fracasso. O governante argelino recusou renunciar à prática do corso e perante as ameaças de Lorde Exmouth de retirar o cônsul do seu

país para bordo dos navios e bombardear Argel, ordenou a prisão dos súbditos ingleses na Regência. A 19 de Maio, perante a acalmia da situação, trocaram-se entre as duas delegações os habituais presentes e a esquadra inglesa rumou a Gibraltar de onde se dirigiu depois a Inglaterra.

Os escassos resultados da expedição de Lord Exmouth às regências magrebina motivaram inúmeras críticas por parte de toda a Europa do seu tempo, incluindo na própria Inglaterra. Estes eram decepcionantes quando comparados com aqueles obtidos pelos americanos um ano antes. O almirante inglês foi criticado pela sua missão se ter praticamente reduzido ao resgate de cativos e, quanto à regência de Argel, a potência magrebina que efectivamente contava no espaço geoestratégico do ocidente mediterrânico, se ter contentado com as boas intenções no que dizia respeito ao futuro estatuto dos europeus no banho argelino. Perante este quadro, a guerra era inevitável, e os tempos que se seguiram foram totalmente dedicados a organizar uma nova expedição, sempre sob as ordens de Lord Exmouth, largando esta das Ilhas Britânicas a 28 de Julho de 1816. A 19 de Agosto aportou a Gibraltar onde a aguardava a esquadra do vice-almirante holandês Van Capellen. Estava matizada de tons internacionalistas, com a participação holandesa, bem ao gosto das restantes potências europeias, a intervenção inglesa.

A 24 de Agosto, Lord Exmouth abandonou o refúgio de Gibraltar rumo a Argel. Ao ataque marítimo pretendia juntar-se o desembarque de forças terrestres. Na impressionante força naval britânica, composta por quinze navios, destacavam-se o navio-almirante *Queen Charlotte* de três cobertas, armando com 104 peças, e o *Impregnable* de 98. A estes juntava-se uma flotilha de 55 navios, aprestados em Gibraltar, e constituída por 37 chalupas canhoneiras, 10 chalupas municadas com morteiros e outras oito armadas de foguetes Congreve. A força de Van Capellen compunha-se de cinco fragatas, quatro de 40 peças e uma de 30, e uma corveta de 18. Totalizava a esquadra britânica e holandesa, 736 canhões com um efectivo que rondaria os 8.000 homens.

A flotilha anglo-holandesa chegou no dia 28 de Agosto ao largo de Argel e de imediato foi enviado um *ultimatum* aos governantes argelinos. Consistia este na libertação, sem condições, de todos os cativos na posse da Regência, no reembolso das quantias pagas na última expedição pelos cativos então resgatados e na renúncia por parte do poder argelino à prática do corso e conseqüente tomada de cativos. Perante a recusa do *dey*, deu-se início a um violento bombardeamento que apesar da resistência argelina, comprometida pela

desproporcionalidade dos meios empregados, causou aos sitiados baixas calculadas em dois mil homens. Face a esta realidade o *dey* viu-se obrigado a aceitar as condições de Lord Exmouth. No dia 30 de Agosto, dois dias apenas depois de a esquadra anglo-holandesa ter fundeado ao largo de Argel, o governo argelino assinava um Tratado de Paz no qual se obrigava a libertar sem qualquer resgate a totalidade dos 1642 cativos ainda na sua posse<sup>348</sup>, abolir a escravatura e indemnizar os ingleses no exorbitante montante de 382.500 patacas espanholas. A 31 de Agosto Lord Exmouth dava conta desta importante vitória ao *bey* de Tunes e ao pacha de Trípoli, instando-os a libertar qualquer cativo que ainda estivesse nestas regências. No dia 5 de Setembro a frota anglo-holandesa deixou Argel rumo a Gibraltar. Ali, depois de recompor as tripulações e de efectuar algumas reparações, dirigiu-se para as Ilhas Britânicas que atingiu no dia 6 de Outubro. Os anos de 1815 e 1816 tinham-se revelado fatais para a regência de Argel – a morte de Hamidou Ibn Ali, a derrota perante os Estados Unidos, o colapso frente à força expedicionária comandada por Exmouth – que nunca mais se recomporia destes desaires, embora a solidariedade islâmica tivesse tentado colmatar as deficiências do poder argelino. O pacha do Egipto e o sultão de Marrocos ainda procuraram, por razões de manutenção do equilíbrio geoestratégico no ocidente mediterrânico, repor os efectivos destruídos, permitindo no ano seguinte a saída de alguns navios argelinos e colocando de novo na ordem dia, embora sem a dimensão anterior, a questão do curso magrebino, que voltaria a ser abordada pelas potências europeias no Congresso de Aix-la-Chapelle em Novembro de 1818.

E em Portugal, após estes desenvolvimentos, como foi encarada a nova situação geoestratégica no ocidente mediterrânico? Contrariando um pouco a ideia de que com o Tratado com Argel de 1813 tudo se tinha aquietado nas águas do Estreito, a informação para o Rio de Janeiro, enviada pelos governadores do reino em Setembro de 1818, dava conta que se mantinha uma esquadra portuguesa naquele espaço com o objectivo de impedir a passagem dos corsários tunisinos<sup>349</sup>. Esta representação tinha sido remetida no seguimento de uma outra na qual se publicitava a oferta por dois comerciantes portugueses da praça de Gibraltar de um xaveco que tinham comprado, armado e equipado à sua custa, com dez peças de calibre nove

---

<sup>348</sup> Neste número ainda se encontrava 1 português, embora a maioria fosse constituída por sicilianos e napolitanos. (1110 sicilianos e napolitanos; 68 piemonteses e sardos; 174 romanos; 6 toscanos ; 226 espanhóis; 1 português ; 7 gregos ; 28 holandeses ; 18 ingleses ; 2 franceses ; 2 austríacos.), in Daniel Panzac, *op. cit.*, p. 241.

<sup>349</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 397, Representação dos governadores do reino enviada para o Rio de Janeiro, Lisboa, 30 de Setembro de 1818.

e obuses de doze. À embarcação era reservada a observação dos corsários tunisinos de pequena tonelagem, função que estava vedada aos navios da esquadra portuguesa, dadas as suas dimensões. Prometiam os comerciantes, se fosse necessário, armar uma outra embarcação do mesmo tipo. O então comandante da esquadra em serviço no Estreito, José Maria Monteiro, denominou-a *O Bom Português*<sup>350</sup>.

Na realidade muito tinha mudado desde o desaparecimento de Hamidou Ibn Ali e do bombardeamento de Argel pelas forças inglesas e holandesas em Agosto de 1816. A 31 de Julho de 1820, o cônsul português em Gibraltar, José Agostinho Parral, transmitiu para o Reino que “Huma carta de pessoa fidedigna datada de Mahon em 3 do corrente diz que a Esquadra argelina voltou para Argel, conduzindo trez prezas toscanas e tres tunezinas; que devia tornar a sahir quinze dias depois da sua chegada; /porem não faz menção de datas; / e que existem desavenças entre a Regencia de Tunes e a de Argel.”<sup>351</sup>. A esquadra de Argel voltava ao seu espaço geoestratégico natural e o poder argelino a movimentar as suas peças no xadrez político do espaço magrebino.

Em Outubro de 1824, novamente José Agostinho Parral, informava que uma esquadra da recém-criada marinha de guerra dos Estados Unidos, procedente de Argel, aportara a Gibraltar, confirmando a notícia da saída daquele porto do Magrebe de outra formação argelina de seis navios composta por corvetas, brigues e escunas<sup>352</sup>. O que havia de novo nesta notícia era o facto de a marinha americana já ser uma presença visível no Mediterrâneo, situação à qual não seria estranha a permanência do já então pouco relevante curso argelino naquele espaço.

No final da década de vinte do século XIX, Portugal tem na regência de Argel um procônsul de seu nome Jean Bertuzzi. Foi por intermédio deste que nos chegaram informações, não só relativamente ao que foram as relações da Regência com o Reino, mas também em relação às condições em que a oligarquia turca exercia o seu poder. O curso argelino continuava a circular entre o Levante e as costas magrebinas. E se há sinal mais notório da prudência com que este se dedicava à sua prática, bem distante da arrogância de

---

<sup>350</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 397, Informação dos governadores do reino para o Rio de Janeiro, Lisboa, 4 de Março de 1818.

<sup>351</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 422, Carta de José Agostinho Parral para D. Miguel Pereira Forjaz, Gibraltar, 31 de Julho de 1820.

<sup>352</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 391, Carta de José Agostinho Parral para o Conde de Suberra, Gibraltar, 20 de Outubro de 1824.

outros tempos, é o facto da recusa da permissão a um corsário de Trípoli para comercializar uma embarcação hamburguesa que tinha apresado a nove milhas de Lisboa, de onde partira com destino a Hamburgo. Esta presa transportava carga pertencente a negociantes portugueses e, embora o *raïs* tripolitano, um convertido inglês, a tivesse tentado negociar em Argel, Jean Bertuzzi afirmava: “J’ai dons sçu qu’il avoit demandé permission au Dey de vendre la dite cargaison ici, mais que le Dey a eu la prudence de la lui refuser”<sup>353</sup>.

A factores externos que não controlava, juntava também a regência argelina uma conjuntura interna muito fluida. Ali-Khodja, um dos últimos *deys*, teve a noção exacta de que estava em causa a sobrevivência da Regência enquanto esta tivesse apenas como base de sustentação o elemento turco que compunha o *odjak*. No entanto, era já demasiado tarde para seguir um outro rumo e o seu posicionamento no campo da política externa só acentuava essa noção. Foi, todavia, tortuoso este processo de nacionalização do poder argelino, sempre interrompido por reacções dos diversos grupos que compunham a sociedade da regência, e ao qual o desembarque francês de 1830 poria inevitavelmente fim, sem no entanto lhe explorar as potencialidades<sup>354</sup>.

A 18 de Fevereiro de 1826 o procônsul português escreveu ao conde de Porto Santo, transmitindo-lhe que um brigue mercante francês proveniente de Esmirna tinha atracado em Argel a dezasseis desse mesmo mês e desembarcado cento e cinquenta anatólios para servirem nas tropas turcas do *odjak*<sup>355</sup>. Ao mesmo tempo que tentava inverter a situação

---

<sup>353</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Carta de Jean Bertuzzi para o Conde de Porto Santo, Argel, 3 de Novembro de 1825.

<sup>354</sup> A 22 de Agosto de 1837, Alexis de Tocqueville publicou em *La Presse de Seine-et-Oise* a *Seconde Lettre sur l’Algérie*. Nesta obra dá-nos a imagem do Imperador da China que, desembarcando em França à frente de um numeroso exército, se apodera de Paris e das suas principais cidades, para depois, mesmo antes de se dar ao trabalho de ordenar a sua leitura, destruir todos os registos públicos, dispersar a administração e deportar a classe dirigente francesa. Conclui depois este autor que o Imperador da China, mesmo possuindo tesouros e um poderoso exército, nunca conseguiria administrar o território francês. Tocqueville parte deste exemplo para criticar a administração francesa que procedeu de forma semelhante na Argélia ao reunir todos os Turcos, desde o *dey* até ao mais humilde elemento do *odjak*, exilando-os. Com o fim de melhor fazer desaparecer os vestígios da anterior dominação, os franceses, queimaram registos administrativos e documentação que poderia ter perpetuado o que tinha sido feito antes da invasão. A conquista tinha trazido consigo o medo de misturar o passado com o presente e, segundo Tocqueville, os chineses, de quem se socorrera como metáfora, não teriam feito melhor. Concluía com alguma ironia que do antigo governo só se tinha preservado o bastão e o *yatagan* como meios de repressão policial sobre os naturais da antiga Regência. Tudo o resto se tornara francês.

Passados quase dois séculos, um historiador argelino, Kamal Chehrit, afirmava: “Après le mal turc, dont le joug fut supporté au nom d’une fraternité islamique aux principes bafoués et devoyés par un absolutisme des plus hideux, les pauvres populations algériennes allaient goûter à 132 années de mal français.”, in *Les Janissaires*, p. 145.

<sup>355</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx.271, Ofício de Jean Bertuzzi para o conde de Porto Santo, Argel, 18 de Fevereiro de 1826.

interna com que se debatia, o poder argelino nunca abdicou do corso, que embora já praticado quase exclusivamente no Mediterrâneo, ainda lhe proporcionava alguns, escassos, proventos.

Albert Devoulx em *La Marine de La Régence d'Alger* revelou-nos números da decadência a que chegou a marinha de guerra argelina na década que precedeu o desembarque francês. No ano de 1816 compunham aquela força quinze embarcações (cinco fragatas; quatro corvetas; duas goletas; uma meia-galé; três brigues). O bombardeamento de Argel, efectuado pelas esquadras de Lord Exmouth e do almirante Van Capellen, irá reduzir de forma substancial os efectivos argelinos e proporcionar à solidariedade islâmica ocasião para se manifestar. No ano de 1817 as embarcações da marinha de guerra argelina estão reduzidas a sete: três brigues, duas polacras e duas goletas. Dos brigues, dois comprados pela Regência; das polacas, uma presente do *bey* de Tripoli e a outra adquirida pelas autoridades argelinas; das goletas, uma construída em Livorno e a outra sobrevivente do ataque das esquadras europeias de Agosto de 1816<sup>356</sup>. No ano de 1818 a recuperação irá continuar e dela farão parte duas fragatas, uma oferta do sultão otomano e a outra do imperador de Marrocos, bem assim como uma grande corveta que foi construída nos arsenais de Argel. Nesse ano as forças argelinas já totalizavam onze navios armando com 252 peças<sup>357</sup>. Em 1820, uma corveta foi enviada de Constantinopla, contava já a marinha da Regência com quatorze embarcações e 320 canhões<sup>358</sup>. No ano de 1821 de um total de quinze navios, Argel tinha enviado oito para auxiliar o sultão otomano na luta contra os gregos, tendo-se perdido uma corveta e um brigue em Alexandria, e sendo outro demolido em Constantinopla. Uma goleta tinha ficado sob as ordens do grão-senhor<sup>359</sup>.

No ano de 1822, ainda segundo Albert Devoulx, a marinha de guerra argelina encontrava-se reduzida à sua expressão mais simples: um brigue de oito canhões<sup>360</sup>. Três anos depois, em 1825, as forças navais de Argel eram compostas por duas goletas, armando 24 canhões. No entanto para este mesmo ano a solidariedade islâmica continuava a desempenhar um papel de alguma importância já que a Regência voltara novamente a enviar oito navios da

---

<sup>356</sup> Albert Devoulx, «La Marine de la Régence d'Alger», p. 417.

<sup>357</sup> Idem, *ibidem*, p. 417.

<sup>358</sup> Idem, *ibidem*, p. 418.

<sup>359</sup> Idem, *ibidem*, p. 418.

<sup>360</sup> Idem, *ibidem*, p. 418.

sua frota ao sultão otomano para o auxiliar nas guerras de independência grega<sup>361</sup>. Não termina Albert Devoulx o seu registo dos activos da marinha argelina, sem adensar as dúvidas que nos suscitam os valores fornecidos. Relativamente ao ano de 1827, último do qual o historiador francês nos dá conta, os activos navais da Regência totalizariam dezasseis embarcações – três fragatas, três corvetas, dois brigues, uma polaca, cinco goletas, dois xavecos – armando 398 canhões<sup>362</sup>. A questão que se levanta quanto à dimensão destes números prende-se com o facto de apenas um ano antes, Devoulx nos informar que a marinha argelina era composta por duas goletas e um xaveco, armando com 40 canhões<sup>363</sup>. Como era possível, sem uma razão plausível que o explicasse, no curto espaço de um ano o número de navios quase quintuplicar e totalidade das peças com que armavam decuplicar?

A 14 de Junho de 1813 foi celebrado o Tratado de Paz Luso-Argelino, praticamente sem alterações às instruções que tinham levado consigo de Lisboa os negociadores portugueses. Acrescentou-se-lhe apenas um artigo separado, pelo qual Portugal se obrigava a liquidar o valor de 500 mil duros de Argel<sup>364</sup>. O não cumprimento por parte de Portugal do estipulado neste artigo, levou a que ele fosse alvo de várias tentativas de renegociação por parte das autoridades de Lisboa. Uma delas foi levada a cabo por Carlos Matias Pereira, Abraão Cardozo e Felício Calvet que rumaram à Regência, portadores de instruções do marquês de Palmela, datadas de 30 de Dezembro de 1824. O objectivo da deslocação tinha fundamentalmente a ver com a tentativa de alteração do artigo secreto do Tratado de 1813 no sentido de este ser mais conforme “ao estado reduzido das Rendas Publicas de Portugal”. Partiram os enviados portugueses na fragata inglesa *Lively*<sup>365</sup>, transportando 36.000 pesos duros de Espanha, valor das prestações em atraso.

---

<sup>361</sup> Idem, *ibidem*, p. 419.

<sup>362</sup> Idem, *ibidem*, p. 419.

<sup>363</sup> Idem, *ibidem*, p. 419.

<sup>364</sup> Fernando de Castro Brandão, *Portugal, e as Regências de Argel, Tunes e Trípoli*, p. 89. Este é o artigo secreto do Tratado Paz com Regência de Argel: “Portugal obriga-se a pagar depois da assignatura deste Tratado por huma vez somente 500\$000 duros Argelinos de quarenta muzunas: no fim de cada anno em lugar de munições de Guerra, que pagão a Argel as mais Nações, 24\$000 Duros de Hespanha: e no fim de cada dois anos (em lugar do presente Consular) 16\$000 tambem de Hespanha, e nada mais. He isto em que se conveio.”(ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Instruções para os Sres. Carlos Mathias Pereira, Aaron Cardozo, e Felicio Calvet, Lisboa, Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, 30 de Dezembro de 1824).

<sup>365</sup> A tutela inglesa era de tal forma explícita que o *dey*, de acordo com o relato que destas negociações fez um dos enviados, Carlos Matias Pereira, perguntou aos portugueses “Dizei-me porque viestes em huma Fragata Ingleza, não tem Portugal embarçoens suas?” (ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Mç.1825).

Em 18 de Março de 1826, enviados portugueses aportam novamente a Argel. Desta vez traziam consigo ordens para o procônsul Jean Bertuzzi que compreendiam um pedido de audiência ao *dey*, não sem que antes tivesse lugar uma conferência entre o enviado português e o representante do Reino em Argel, tentando combinar estratégias para enfrentar as autoridades argelinas. Antes de formalizarem a razão que ali os tinha conduzido, afirmaram os enviados portugueses serem portadores de 2.250 folhas de cobre e 50 barris de pólvora, cujo valor deveria ser deduzido do presente anual. Depois da solicitação para poderem ser pagos os presentes bianuais em dinheiro e não em géneros, como o estipulado no Tratado de Paz de 1813, os enviados e o procônsul português, abordaram o assunto principal. Relacionava-se este com a promessa efectuada pelo *dey* a Carlos Matias Pereira de diminuir o presente que Portugal pagava anualmente, logo que o Brasil estivesse inteiramente desligado do Reino. Era chegada a altura da promessa ser cumprida, já que “a independencia d’aquelle Imperio estava reconhecida”<sup>366</sup>. No entanto o *dey* não se mostrou receptivo às propostas portuguesas, centrando-se então as discussões sobre o preço que os enviados pretendiam que fosse atribuído às folhas de cobre remetidas para Argel. A pretensão da Regência era que o plasmado no artigo secreto do Tratado de 1813 se mantivesse, cabendo a Portugal ser indemnizado pela sua ex-colónia do montante que pensasse caber-lhe nos valores a remeter às autoridades turcas. Acrescentava ainda o *dey* desejar “que Sua Magestade Imperial e Real lhe communicasse por escripto o resultado que tivesse das negociações com o Brazil, arespeito deste endemnizar Portugal da parte correspondent”<sup>367</sup>.

Em meados de 1826 o curso argelino continuava a limitar o seu raio de acção ao Mediterrâneo, sobretudo ao seu espaço ocidental. As presas, na sua maioria, eram pequenas embarcações mercantes de cabotagem ao alcance da operacionalidade dos seus xavecos que os caminhos sinuosos da “diplomacia” da Regência potencializavam<sup>368</sup>.

---

<sup>366</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Gregório Pegado para o conde de Porto Santo, Bordo da Corveta Urania surta no Tejo, 19 de Abril de 1826.

<sup>367</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Gregório Pegado para o conde de Porto Santo, Bordo da Corveta Urania surta no Tejo, 19 de Abril de 1826.

<sup>368</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Jean Bertuzzi para o conde de Porto Santo, Argel, 15 de Junho de 1826. Neste ofício o pro-cônsul português menciona também uma Esquadra argelina acabada de regressar do Levante, composta por duas fragatas de 60 e 48 peças, duas goletas, uma polacra e um brigue. Esta Esquadra estava em campanha durante cerca de ano e meio e perdido um brigue que lhe tinha sido queimado pelos gregos, a que se juntara a perda de metade de toda a sua tripulação. Não encontramos nas obras dos autores que se dedicam ao estudo desta matéria, referência a embarcações de semelhante dimensão para este período. Encaramos, portanto, com algumas reticências esta informação.



A 17 de Agosto de 1826, teve lugar um acontecimento em Argel bem indicativo de que algo tinha mudado no ocidente mediterrânico, depois da intervenção dos Estados Unidos neste espaço estratégico: a entrada no mais importante porto da Regência de uma goleta destacada para escoltar “(...) un gros bâtiment Hollandois á tres Mâts de la portée de 400 Tonneaux, ayant á son bord 7000 quintaux de bois de campêche et quelques sigars, et qui fût arrêté par les Corsairs d’Alger á une vingtaine de Milles de distance de Marseille sous le prétexte que son Passeport n’était pas un regle n’ayant pas le Scontrino ordinaire”<sup>369</sup>. Em torno deste apresamento levantou-se uma interessante questão. O navio tinha largado de Curaçau rumo a Campêche no Golfo do México, onde carregara com destino a Gibraltar carga consignada ao cônsul dos Estados Unidos da América ali em funções. Os cônsules dos Países-Baixos e dos Estados Unidos, potências detentoras, respectivamente, do casco e carga do navio apresado, de imediato reclamaram a sua devolução. Hussein Khodjet el-Kheil, então o *dey* no poder, não querendo deliberar sozinho acerca da devolução do navio e da carga, convocou o *Divan*, bem como todos os cônsules europeus e o dos Estados Unidos<sup>370</sup>. O cônsul holandês e americano recusaram comparecer, já que, segundo eles, este era um assunto que só dizia respeito aos seus governos e ao poder argelino, e apenas entre estes a questão deveria ser decidida. A contenda girou em torno da identidade dos verdadeiros proprietários da carga que as autoridades de Argel, invocando um deficiente preenchimento dos conhecimentos de embarque que a sustentavam, afirmavam ser espanhola. Para libertar o carregamento consignado ao cônsul americano em Gibraltar, exigia o *dey* o pagamento de uma garantia, o que lhe foi por este de imediato recusado. Na sequência de várias reuniões, acabou por se acordar na devolução do casco e carga, satisfazendo-se o governante argelino apenas com a emissão de um recibo por parte dos recebedores dos bens apresados pelo seu curso. Para a resolução deste caso, o procônsul português invocava um argumento, dificilmente entendível, à luz do que tinha sido a dimensão do curso da Regência alguns anos atrás, mas perfeitamente aceitável, tendo em conta a nova conjuntura mediterrânica e atlântica, e que se prendia com o reconhecimento por parte dos poderes magrebins da existência de uma nova potência marítima a ter em conta no cenário internacional, “(...) il est

---

<sup>369</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Jean Bertuzzi para o conde de Porto Santo, Argel, 23 de Agosto 1826.

<sup>370</sup> A convocatória dos cônsules das potências europeias e dos Estados Unidos para assistirem a uma reunião do *Divan* de Regência de Argel é bem elucidativa de que algo estava a mudar nas relações de poder entre os vários estratos que compunham a sociedade argelina, de como a conjuntura externa tinha forçado essa mudança e, sobretudo, da presente debilidade da sua marinha armada em curso.

probable que cette affaire acevoit fini mal, si le Consul ne fût lui-même chez le Dey, que ne voulant pas se brouiller avec une Puissance Maritime comme les Etats Unis”<sup>371</sup>.

A movimentação da esquadra argelina, ou o que restava dela, continuava fundamentalmente a ter lugar no Mediterrâneo. Todavia, o *mare nostrum* e as suas imediações eram cada vez mais lugares frequentados por novas bandeiras, representando recentes nações. Em Setembro de 1826, continuando a seguir as informações de Jean Bertuzzi, a regência de Argel, apoderou-se de um falucho colombiano que se acolhera à protecção das suas costas depois de ter escapado de Gibraltar, onde estava apresado<sup>372</sup>. Em Outubro do mesmo ano uma força marítima argelina, ainda segundo o procônsul português, efectuava o seu cruzeiro ao longo das costas espanholas do Mediterrâneo, apresando três xavecós espanhóis entre as Ilhas Baleares e as costas da Catalunha. Dizia-se também, estar pronta a sair uma outra esquadra composta por uma fragata de 44 peças e outros seis pequenos navios e que rumaria ao Mar Adriático, onde perseguiria os navios do Papa<sup>373</sup>.

Jean Bertuzzi ainda permaneceu em Argel o tempo suficiente para dar conta do famoso episódio do *coup d’eventail*, acção mítica, que supostamente terá desencadeado a invasão francesa da Regência. Não se limitou, contudo, ao pitoresco do episódio e deu conta no seu relato das causas próximas que lhe estiveram na origem:

Le Dey attendoit depuis long tems du Gouvernement de France une réponse relative à une somme de sept Millions de francs qu’il réclame de la France. Il se plaignêt donc au Consul du retard qu’on mettait a lui donner cette réponse. Le Consul lui répondi que l’eu par son canal qu’on la lui enverra quand on voudra le faire. Il paroi que le Dey soupçonant peut être que le Consul pourroit avoir des raisons particulières pour empêcher que cette réponse lui fût envoyée, en fut fortement irrité.

---

<sup>371</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Jean Bertuzzi para o conde de Porto Santo, Argel, 23 de Agosto de 1826.

<sup>372</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Jean Bertuzzi para Francisco de Almeida, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, Argel, 28 de Setembro de 1826.

<sup>373</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Jean Bertuzzi para Francisco de Almeida, Argel, 11 de Outubro de 1826. Embora acreditemos e defendamos que até à data do desembarque francês na Regência, o corso de Argel se restringiu, fundamentalmente, ao Mediterrâneo, colocamos bastantes dúvidas quanto aos efectivos que nos são fornecidos por Jean Bertuzzi. Para alicerçar esta convicção socorremo-nos dos relatórios enviados pelo almirante Duperré para as autoridades francesas em Paris, dando conta do estado em que encontrou a marinha argelina no ano de 1830. Estes relatórios estão publicados por Moulay Belhamissi in *Histoire de la Marine Algerienne (1516-1830)*, p. 169. O procônsul português continuou, todavia, a enviar notícias para o Reino sobre uma suposta recomposição das forças marítimas argelinas “Le 18 du courant [Abril de 1827] on a lancé á la mer une nouvelle goëlette de guerre de 18 Pièces de Canon. On va s’occuper aussitôt de la construction d’un vaisseau rasé à deux Ponts qui sera percé pour 60 Pièces de Canon.”, (ANTT, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Jean Bertuzzi para D. Francisco de Almeida, Argel, 25 de Abril de 1827).

Il reprocha ensuite au Consul d'avoir fait placer des canons sur le Fort François près de Bonne en pleine contravention, dit il, aux Traités existant. Il est probable que le Consul lui ait répondu avec trop vivacité ; mais le fait est que le Dey en colère frappa le Consul du bout d'eventail d'ont le manche est en bois, et qu'il tiens constamment dans sa main pour chasser les mouches.<sup>374</sup>

No ano de 1828, Jean Bertuzzi está em Lisboa. Foi de uma hospedaria da Rua Arco de Bandeira, nº 59, que escreveu ao visconde de Santarém, informando-o da situação que deixara em Argel e da sua própria com que se via confrontado no quotidiano. O ainda procônsul português fazia o balanço dos valores em débito para com a Regência e tecia considerações acerca do carácter daquele que viria a ser o último *dey* argelino: “(...) j'ajouterais même que le Dey présent, quoique d'un caractère extrêmement avare, est peut être le meilleur Chef qui ait régné à Alger, et le moins violent, en le comparant avec ses prédécesseurs”.<sup>375</sup> Depois Bertuzzi expunha o já habitual rol de queixas com que se debatiam os representantes diplomáticos portugueses que serviam no Magrebe, entre outras, salários em atraso e falta de fundos para liquidar os habituais presentes às autoridades de Argel.

Não conhecemos a resposta do governo português. Sabemos, no entanto, que nos meses de Novembro e Dezembro de 1829 Bertuzzi se encontra em Gibraltar, ali permanecendo pelo menos até ao dia 10 de Janeiro de 1830. Em 18 de Janeiro do mesmo ano, damos conta da sua estadia em Lisboa e das constantes deslocações a Gibraltar. A 20 de Março, novamente em Lisboa, num ofício dirigido ao visconde de Santarem afirmava: “Venant d'arriver aujourd'hui de Gibraltar, j'ai l'honneur d'en donner part à Votre Excellence. Dès que j'aurais l'entrée libre je me ferait un devoir de me présenter pour attendre ses ordres”<sup>376</sup>. No mês de Junho de 1830 as tropas francesas desembarcavam em Sidi Ferrouche e o arcebispo de Paris saudava a conquista de Argel como uma vitória da Cristandade sobre o Islão<sup>377</sup>.

\*\*\*

---

<sup>374</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Jean Bertuzzi para D. Francisco de Almeida, Argel, 21 de Julho de 1827.

<sup>375</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Jean Bertuzzi para D. Francisco de Almeida, Lisboa, 20 de Junho de 1828.

<sup>376</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Jean Bertuzzi para o visconde de Santarém, Lisboa, 20 de Março de 1830.

<sup>377</sup> Mohammed Arkoun, *La pensée arabe*, p. 98.

A conjuntura atlântica mudou de forma substancial nas primeiras décadas do século XIX. A análise dos dados que nos são fornecidos no estudo de António Lopes, Eduardo Frutuoso e Paulo Guinote indicam-nos que o número de navios provenientes do Brasil registou significativo decréscimo entre os anos de 1806 e 1815. Uma alteração tão drástica na rentabilidade das rotas transoceânicas que tinham Portugal como destino final afectou os pressupostos em que assentava a desejada recuperação do curso de Argel.

A política interna da Regência foi naturalmente atingida por toda a involvência internacional do início do século XIX. Os cinco últimos *deys* que se sucederam no governo até 1830 viveram momentos de grande tensão interna provocados pela pressão exercida sobre o curso argelino. Um desses momentos, para além da morte de Hamidou Ibn Ali, foi o bombardeamento de Argel pelas esquadras de Lord Exmouth e do vice-almirante Van Capellen no ano de 1816 que esteve na origem do assassinato de Omar Pacha (1815-1817) e subida ao poder de Ali Khodja (1817-1818). Foi também neste período que um novo actor fez a sua entrada na cena internacional. Os Estados Unidos vão dirimir conflitos internos na projecção dos seus interesses comerciais em direcção ao Mediterrâneo, tentando em simultâneo marcar as opções das potências europeias naquele espaço geoestratégico. No ano de 1783 teve lugar o primeiro de muitos encontros da nova nação americana com o curso magrebino.

A importância de Portugal para a resolução da questão magrebina, sobretudo no que à regência de Argel dizia respeito, foi sempre sublinhada pelo poder norte-americano. Da parte do reino português, também se encarou por várias vezes a hipótese de uma aliança com esta nova nação, tendo em vista erradicar os inconvenientes do curso das regências para a navegação internacional. A proposta portuguesa, visando defender o comércio mediterrânico, incluindo medidas militares, trilhava o caminho apontado por muitos que na Europa já tinham reflectido sobre a matéria e antecipava o que outros, como Sidney Smith, preconizariam alguns anos mais tarde. Em Smith a prática do comércio assumia um papel redentor na conversão civilizacional das potências “barbarescas”. Para Smith, teria de ser o comércio, aliado ao uso da força, sabiamente doseada, que erradicaria o curso magrebino e aproximaria as suas populações das boas práticas da civilização europeia.

No final de 1807 a situação política portuguesa alterou-se radicalmente como resultado dos conflitos que grassavam na cena internacional. Portugal já avisara o governo americano que praticaria “a mais perfeita neutralidade” no conflito entre a Inglaterra e os

Estados Unidos. Em Novembro de 1818 três navios portugueses foram apresados pelo corso norte-americano e a perda de outros começou a fazer parte das relações dos requerimentos e reclamações de presas feitas pelo corso de diversas nações elaboradas pela Real Junta do Comércio Agricultura Fábricas e Navegação. Entretanto o *Correo Mercantil de Cadiz* publicou dados muito circunstanciados sobre os novos corsários insurgentes provenientes da América do Sul que cruzavam o Atlântico e penetravam no Mediterrâneo. Toda esta movimentação corsária no Atlântico levou a que só muito esporadicamente o corso magrebino se atrevesse a cruzar o Estreito e para competir com aqueles que lhe disputavam um espaço que ele tinha almejado dominar. Pressionada pela intervenção americana no Mediterrâneo, que se inscreveu na longa série de acções de intimidação, decididas por cada potência europeia em função dos seus interesses conjunturais, a Inglaterra resolveu reforçar a sua participação naquele espaço de forma mais activa.

Os anos de 1815 e 1816 revelaram-se cruciais para a regência de Argel – a morte Hamidou Ibn Ali, a derrota face aos Estados Unidos, o bombardeamento de Argel pelas forças inglesas e holandesas – que nunca conseguiu recuperar dos desaires então sofridos. O pacha do Egipto e o soberano Alauíta, ainda tentaram contribuir para a reactivação do corso argelino, essencialmente por razões de manutenção do equilíbrio geoestratégico no ocidente do Mediterrâneo, mas já era tarde demais. A questão do corso “barbaresco” iria ser abordada pelas potências europeias no Congresso de Aix-la-Chapelle em Novembro de 1818.

Em Argel, o corso, ou o que restava dele, regressou ao seu espaço natural, o Mediterrâneo. A Lisboa chegavam notícias da perda de influência do poder turco ao recusar a comercialização no seu espaço geográfico de presas – cascos e cargas – efectuadas por outros poderes magrebinos. Ali Khodja, derradeiro *dey* de Argel, tentou ainda evitar a implosão da regência alterando-lhe a base de sustentação social. Não foi fácil este esforço de nacionalização do poder argelino, sempre interrompido, por reacções dos diversos grupos que compunham o seu corpo social, e ao qual a intervenção francesa pôs fim.

A sempre eterna questão da verdadeira dimensão da marinha argelina que se volta a colocar para este período final não é pacífica. Albert Devoulx, em *La Marine de la Régence d'Alger*, dá-nos conta de números e regista alterações que na nossa opinião não são fiáveis, ou pelo menos carecem de uma explicação que as sustente. No ano de 1826 o corso continuava praticamente circunscrito ao Mediterrâneo e à sua bacia ocidental. As presas eram em grande parte constituídas por pequenas embarcações mercantes de cabotagem que as acções

diplomacia da Regência ainda potencializavam. Por outro lado, corsários de outras proveniências e bandeiras, até então desconhecidas para o curso argelino, como era o caso da colombiana, iniciavam a sua abordagem ao tráfego mediterrânico.

No entanto, a real dimensão da marinha de Argel está bem traduzida na carta do almirante Duperré para o seu ministro da marinha e das colónias, datada de 9 de Julho de 1830. Dizia este oficial superior da marinha francesa ter encontrado no porto de Argel uma velha fragata desarmada, uma corveta, quatro brigues de 10 canhões e vários outros pequenos navios.

O poder turco de Argel, que desejara encontrar na passagem da sua marinha armada em curso ao Atlântico com carácter de permanência um meio de resolver contradições internas profundas, via agora esse mesmo espaço geoestratégico, e aqueles que o dominavam, infligir-lhe um decisivo revés. Mais uma vez o Atlântico derrotara o Mediterrâneo. Em Junho de 1830, as tropas francesas desembarcavam em Sidi Ferrouche e o arcebispo de Paris saudava a conquista de Argel como uma vitória da Cristandade sobre o Islão.



## 3 O combate português ao curso magrebino

### 3.1. A acção dos navios que patrulhavam o Estreito

As várias esquadras portuguesas que cruzaram no estreito de Gibraltar durante final do século XVIII e princípios do XIX revelaram-se importantes nas tentativas que o Reino levou a cabo para impedir o curso das regências de passar ao Atlântico. A situação militar nas águas do sul da Península era um problema de monta para algumas potências de reduzida dimensão que por aí eram obrigadas a fazer transitar as suas marinhas mercantes. No caso português foram tomadas algumas medidas que tentaram fazer face às dificuldades vividas na zona do Estreito. A 8 de Maio de 1781 a Junta do Comércio, tendo em conta os perigos com que se defrontavam os navios mercantes portugueses no tráfego do Atlântico e Mediterrâneo, fez publicar as *Instrucções, Pelas quaes se devem regular os Vassallos desta Coroa, Homens de Negocio, Proprietarios, Capitães e Mestres de Navios, para segurança do seu Commercio marítimo, e livre Navegação para os Pórtos Estrangeiros...*, e nelas, entre outras, consignava o procedimento a seguir para aquelas embarcações que demandavam o Mediterrâneo: “As Embarcações Portuguezas que forem passar o Estreito de Gibraltar, seja de parte do Oceano, ou do Mediterraneo, o poderão fazer livremente, levando os seus papeis, e carregações, na fórma acima referida, e evitando na entrada do Estreito toda a occasião de suspeita com a Praça de Gibraltar, em quanto se achar bloqueada.”<sup>378</sup>.

Na realidade nem sempre os objectivos que foram atribuídos à Armada Real conseguiram ser alcançados. A Marinha Portuguesa foi, neste período, alvo de uma profunda tentativa de renovação que as circunstâncias impunham mas que factores endógenos e exógenos dificultaram. Constatando a urgência desta acção Latino Coelho, referindo-se ao início de Setecentos, afirmava:

A decadência da marinha portuguesa era chegada a tal extremo que já os barbarescos, aqueles mesmos a cujo seio as armas portuguesas, tinham levado a desolação e o extermínio, se afoutavam a afrontar a bandeira de Portugal. Em Maio de 1714, vindo os argelinos exercer o seu terrível curso mesmo em frente do porto de

---

<sup>378</sup> *Instrucções, Pelas quaes se devem regular os Vassallos desta Coroa, Homens de Negocio, Proprietarios, Capitães e Mestres de Navios, para segurança do seu Commercio marítimo, e livre Navegação para os Pórtos Estrangeiros...*, p. 4.



Lisboa, fôra necessário coligir improvisamente a fôrça marítima, resumida em quatro naus, para que saindo a foz do Tejo, embargasse o passo à ousadia mussulmana.<sup>379</sup>

Este pequeno extracto, embora datado e pleno de ressentimento em relação aos poderes magrebinos, que colocavam em causa, pela sua actuação uma marinha e um passado que se pretendiam gloriosos, espelha bem o estado em que se encontrava a Armada portuguesa nos primeiros anos de Setecentos, estando na origem dos comentários depreciativos de um dos expoentes máximos do curso saletino, Abdallah ben Aïsha e que o cônsul J. B. Estelle, sempre demasiado severo nas apreciações aos feitos de armas dos portugueses, reproduz em algumas das suas *Mémoires*<sup>380</sup>. Foi esta a marinha de guerra que os seus reformadores encontraram no final do século XVIII<sup>381</sup>.

Embora para alguns autores, Martinho de Melo e Castro tenha sido o grande obreiro desta renovação<sup>382</sup>, para outros, ela foi o resultado duma acção já iniciada pelo marquês de Pombal, através do seu irmão Francisco Xavier de Mendonça Furtado, e que viria a ser concluída pelo conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho<sup>383</sup>. A obra levada a cabo por estes legisladores, tendo em conta os inevitáveis constrangimentos criados a montante pelas despesas inerentes à reconstrução de Lisboa e a imobilização, em consequência do terramoto, dos estaleiros da Ribeira da Naus, foi um cometimento de monta<sup>384</sup>. Mas o principal obstáculo

---

<sup>379</sup> Latino Coelho, *História política e militar de Portugal desde os fins do séc. XVIII até 1814*, vol.II, p. 351.

<sup>380</sup> Segundo Roger Coindreau “Si l’on en croit J.B. Estelle, les bâtiments portugais de Salé eurent une conduite lamentable. Les quatre navires corsaires des raïs Abd er-Rahman et Abdallah ben Aïcha, Roussay et Fennich purent rentrer au port, en juillet 1694, sous le nez des Portugais qui se bornèrent tout au plus à les canonner «de si loin qu’ils ne pouvaient leur faire aucun mal». Devant ces piteuses démonstrations, le gouverneur de Salé assurait qu’il fallait que tels vaisseaux fussent des juifs, et les enfants criaient tout haut: «Voyez ce que viennent de faire les poules de mer (...) C’est ainsi que les Mores appellent les Portugais». In *Les corsaires de Salé*, p. 196.

<sup>381</sup> Sobre esta matéria ver: António Henriques Cabaça Baptista, *O ressurgimento da marinha portuguesa no último quartel do século XVIII*, 1957; António Marques Esparteiro, *Causas do declínio da Marinha Portuguesa no século XIX (1793-1834)*, 1975-76; Abílio Ferreira Cruz Júnior, *A política naval na segunda metade do século XVIII*, 1999 e *O mundo marítimo português na segunda metade do século XVIII*, 2002; José António Rodrigues Pereira, *A Marinha Portuguesa na época de Napoleão. Vol. I (1793-1807). A Armada e a Europa*, 2005; Jorge Manuel Moreira Silva, *A Marinha de Guerra Portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da Regeneração (1821-1851). Adaptação a uma nova realidade*, 2009; António José Telo, *História da Marinha Portuguesa. Homens, doutrinas e organizações*, 1999.

<sup>382</sup> Defendem a importância da acção do ministro de D. Maria I, Henrique Alexandre da Fonseca «Martinho de Melo e Castro. Notável Ministro da Marinha», in *Revista da Armada*, 1984, e Quirino da Fonseca «A Marinha Portuguesa sob a gerência de Martinho de Melo e Castro (1770-1795)», in *Revista da Marinha*, 1938.

<sup>383</sup> Optam pela segunda tese, Abílio Ferreira da Cruz Júnior em *A política naval na segunda metade do século XVIII*, 1999, e António Henriques Cabaça Baptista em *O ressurgimento da marinha portuguesa no último quartel do século XVIII*, 1957.

<sup>384</sup> Abílio Ferreira da Cruz Júnior, *A política naval na segunda metade do século XVIII*, p. 12.

foi aquele que resultou da falta de pessoal habilitado com preparação naval<sup>385</sup>. Esta situação redundou num conjunto de legislação dirigida para a criação de profissionais da Armada durante o reinado de D. José e que iria prolongar-se no de D. Maria I. O corpo de leis direccionou-se também para outros campos da logística da Armada como a saúde naval, construção, administração, justiça e disciplina, ensino e abastecimento das forças marítimas. Martinho de Melo e Castro, não ignorava que uma marinha forte e bem organizada, além de bom material e pessoal adestrado que dele soubesse tirar partido, requeria também uma eficiente administração. Muitos cargos referentes à administração da marinha eram exercidos em regime de hereditariedade. O resultado foi ruinoso, fraudes e abusos que, com prejuízo da Fazenda Naval, levou à publicação do alvará de 3 de Junho de 1793, introduzindo uma radical reforma nos serviços administrativos da marinha<sup>386</sup>.

Em meados do século XVIII não havia uma formação específica de oficiais e os seus quadros mais apetrechados tecnicamente provinham em grande parte do exército. Os únicos que recebiam preparação adequada em terra eram os pilotos. Não havia classe de sargentos e a marinagem era recrutada como “voluntários da corda”<sup>387</sup> ou no seio do pessoal da marinha mercante, sendo o grosso da guarnição constituída por tropas de infantaria do exército, para o combate nas abordagens ou desembarques, e de artilharia para guarnecer as peças existentes a bordo<sup>388</sup>. As instituições académicas e o seu saber vão repercutir-se, através da Universidade de Coimbra e do Colégio dos Nobres, na criação da Academia Real de Marinha no ano de 1779 que ministrava cursos aos futuros quadros da Armada. Esta formação só seria concluída em 1782 com a criação da Real Companhia de Guardas Marinhas e da Real Academia de Guardas Marinhas. O Corpo Militar da Armada ficaria completo quando em 1799 foi criada a Brigada Real de Marinha, com três Divisões – artilheiros, fuzileiros e lastradores –, que tinha como objectivo fornecer de pessoal as guarnições de navios, anteriormente oriundas do exército.

---

<sup>385</sup> Será sempre necessário ter em conta que uma embarcação de guerra do século XVIII exigia uma tripulação numerosa, da ordem de quatrocentos a seiscentos homens para o caso duma nau de 64 a 74 peças, devidamente artilhada. A manobra do velame duma destas embarcações exigia dezenas de homens em cada um dos seus mastros. A artilharia exigia igualmente muitos homens.

<sup>386</sup> António Henriques Cabaça Baptista, *O Ressurgimento da Marinha Portuguesa no Último Quartel do Século XVIII*, pp. 44-45.

<sup>387</sup> Voluntários da corda: Elementos arrebanhados em rusgas, geralmente constituídos por vadios e indigentes, e destinados a completar as guarnições dos navios de guerra.

<sup>388</sup> Abílio Ferreira da Cruz Júnior, *op. cit.*, p. 16.

Sobre o apetrechamento teórico que devia reger os ensinamentos ministrados aos futuros oficiais da Armada portuguesa podemos constatar que ele deveria ser uma preocupação latente no pensamento de um dos seus reformadores, Martinho de Melo e Castro. No já citado “Para segurar o curso contra os argelinos, atendendo ao tempo em que elles costumão fazer os seus armamentos, forças destes, e modo de tripular as suas embarcaçoens; se deve ter presente o seguinte”, enviado ao governante português em Maio de 1786, Jacques Filipe de Landerset, mais precisamente no nº 15 deste documento, avisa: “Parece-me que seria muito útil, que as nossas náos tivessem a carta do Estreito de Gibraltar, feita por ordem do Duque de Choiseuil, no anno de 1761, por Bellin, engenheiro da marinha de França, donde se extrahio a copia da parte, que incluza remeto: e igualmente tivessem os nossos officiaes da marinha os Rudimentos de Tactica Naval, por D. Joze de Mazarredo Salazar, Chefe da Esquadra no serviço de Sua Magestade Catholica.”<sup>389</sup>. Ignoramos se foi reproduzida em Portugal a Carta do Estreito de Gibraltar ou se teve a divulgação aconselhada por Landerset, no entanto pensamos que circulava nos meios académicos a obra de José de Mazarredo y Salazar existindo um exemplar na Biblioteca Central de Marinha em Lisboa.

O campo da construção naval foi um dos considerados prioritários por aqueles que se abalançaram à renovação da marinha portuguesa. Desde há séculos que a Ribeira das Naus era o principal Arsenal do Reino. O Terramoto de 1755, com o seu inevitável cortejo de destruições na zona ribeirinha de Lisboa, terá submergido a Ribeira das Naus. A situação deve ter atingido uma dimensão tal que, apenas duas semanas após o fatídico acontecimento, em 14 de Novembro, Pombal, através duma portaria, determinava o estabelecimento da Ribeira das Naus no mesmo local que tinha ocupado antes do grande sismo que destruiu Lisboa e em 1759 foi lançada à água a primeira embarcação construída naquele remodelado local, a nau *Ajuda*. A construção de novas embarcações foi entretanto decorrendo regularmente nos estaleiros do Arsenal, noticiando a *Gazeta de Lisboa* que “A 27 do passado [Junho] vierão Suas Magestades, e Real Familia de *Queluz* a esta Cidade ver lançar ao mar huma bella fragata novamente construida de 40 peças, denominada o *Golfinho* e *N. S. do Livramento*, e voltarão no mesmo dia para *Queluz*”<sup>390</sup>.

---

<sup>389</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Caixa 271, Ofício de Jacques Filipe de Landerset, Cartagena, 2 de Maio de 1786.

<sup>390</sup> *Gazeta de Lisboa*, Num. 27., Terça feira 2 de Julho 1782.

O Arsenal foi sendo melhorado ao longo dos anos, destacando-se o seu dique, iniciado em 1788, durante o governo de Martinho de Melo e Castro, concluído em 1792/93, sendo mais tarde reformado em 1797<sup>391</sup>. Nele já era possível, docando os navios, levar a cabo grandes reparações e limpezas de casco<sup>392</sup>. Ao longo de cinquenta anos, entre 1750 e 1800, existiram significativas variações nos efectivos de pessoal do Arsenal da Ribeira das Naus que acompanharam inevitavelmente as mudanças da conjuntura interna do reino. Sebastião José de Carvalho e Melo deu guarida a construtores de navios, altamente qualificados, provenientes de Inglaterra, aos quais juntou mais de trezentos operários habilitados com as novas técnicas de construção naval. No entanto, a grande crise financeira que eclodiu já no final do reinado de D. José levou a sua filha, D. Maria I, a prescindir de cerca de seiscentos funcionários dos quase três mil que desempenhavam funções nos estaleiros do Arsenal, este já então sob a superintendência de Martinho de Melo e Castro como Secretário de Estado da Marinha. Poucos anos depois, revitalizou-se a actividade neste local de construção naval, passando a sair dali novos navios e sendo também recuperados aqueles que se encontravam em mais adiantado estado de degradação.

A análise dos activos navais que saíram do Arsenal da Ribeira das Naus é importante para aquilatar se o esforço empreendido por Portugal em finais de Setecentos teve a correspondente contrapartida no terreno face à deterioração da situação do ponto de vista estratégico no ocidente do Mediterrâneo. A reflexão sobre a legislação produzida pelas autoridades portuguesas, tidas como as grandes impulsionadoras da renovação da nossa marinha, leva-nos a questionar a sua verdadeira repercussão no seio deste corpo militar.

---

<sup>391</sup> Abílio Ferreira da Cruz Júnior, *op. cit.*, p. 21.

<sup>392</sup> De notar que estamos num período em que foi introduzido o revestimento do casco dos navios com chapas de cobre, sistema que tinha sido experimentado com sucesso em Inglaterra, para evitar o ataque do taredo e prolongar assim a vida útil dos navios, reduzindo os períodos de querenagem para limpeza de fundo, melhorando ao mesmo tempo o seu desempenho náutico. Este material era geralmente importado de Inglaterra ou da Suécia. Efectuaram-se reparações deste género na Ribeira da Naus a navios com pavilhão marroquino e importou-se cobre para posteriormente ser enviado para a regência de Argel na tentativa de apressar a conclusão de um Tratado de Paz e depois no âmbito da satisfação das cláusulas desse mesmo Tratado concluído no ano de 1813.

Em 6 de Março de 1812, D. Miguel Pereira Forjaz ordenou ao provedor da Casa da Índia que “(...) passe as ordens necessárias para quem a Mesa do Consulado da Entrada e Sahida da Casa da Índia se não exiga Direito algum pelo Embarque de 120 quintaes de Folha de Cobre novos, e 40 quintaes de Pregos, que Abdarham commandante da Polaca Argelina, surta no Tejo pretende embarcar a bordo da mesma Polaca Argelina, para conduzir a Argel”, (AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Ordem de D. Miguel Pereira Forjaz para o Provedor da Casa da Índia, Palácio do Governo, 6 de Março de 1812).

Quanto à construção naval temos obrigatoriamente de ter em conta dois tipos fundamentais de navios: as naus e as fragatas. No que respeita às naus existiram dois períodos importantes de construção: até 1770 e depois de 1775. Entre estas duas datas não se construíram novas naus. Quanto às fragatas houve construções regulares nas cinco décadas já mencionadas, sendo a média de 7,5 fragatas por década. Outro aspecto importante é a vida média de cada navio, verificando-se assim que as construções, efectuadas até cerca de 1765, têm uma vida útil de dez a quinze anos e que as outras embarcações construídas a partir dessa data atingem com frequência quarenta anos de duração<sup>393</sup>. Cruz Júnior acaba concluindo, ao contrário de Quirino da Fonseca e Henrique Alexandre da Fonseca, que não tem fundamento a opinião de que o marquês de Pombal pouco interesse votou à marinha, devendo-se a Martinho de Melo e Castro a grande dinamização da construção naval.

Ao tempo da administração de Martinho de Melo e Castro, a Marinha de Guerra portuguesa estacionada no Continente contava com 13 naus, 14 fragatas, 1 corveta, 9 bergantins e 2 charruas, além de alguns navios menores como cúteres, iates, escunas e corsários<sup>394</sup>. Em 1803, um ano após a perda da *Cisne* para a regência de Argel, os efectivos navais da marinha de guerra portuguesa eram constituídos por 13 naus; 15 fragatas; 11 bergantins; 4 correios; 5 charruas; 10 iates e 4 canhoneiras. Ou seja, 69 embarcações de guerra com cerca de 1710 peças<sup>395</sup>. Em 1800, segundo os cálculos de Cruz Júnior apontando números ligeiramente superiores aos do comandante Esparteiro<sup>396</sup>, a marinha de guerra de Portugal contava nos seus activos com 12 naus e 22 fragatas<sup>397</sup>. Um número semelhante ao do reino da Suécia, mas perdendo nitidamente no cotejo com a Espanha e revelando-se de grande inferioridade em relação à marinha inglesa que para igual período possuía cem vezes mais navios do que o reino português. Em 1814, segundo António Henriques Cabaça Baptista, a

---

<sup>393</sup> Abílio Ferreira da Cruz Júnior, *op. cit.*, p. 22.

<sup>394</sup> António Marques Esparteiro, *Causas do declínio da Marinha Portuguesa*, pp. 3-4.

<sup>395</sup> Abílio Ferreira da Cruz Júnior, *op. cit.*, p. 23.

<sup>396</sup> Segundo o comandante Esparteiro, a Armada contava em 1800 com 13 naus e 16 fragatas, 3 corvetas, 17 brigues e 8 charruas, além de outros navios menores, in António Marques Esparteiro, *Causas da decadência e do ressurgimento da Marinha*, p. 27. No entanto, para o mesmo ano de 1800, o mesmo autor aponta in *O almirante marquês de Niza*, p. 9, os seguintes efectivos para a Marinha de Guerra no continente: 13 naus, 16 fragatas, 3 corvetas, 7 bergantins e 8 charruas.

<sup>397</sup> Abílio Ferreira da Cruz Júnior, *op. cit.*, p. 27.

marinha portuguesa contava com 11 naus, 12 fragatas, 14 bergantins e 16 outras embarcações<sup>398</sup>.

De acordo com Cruz Júnior, citando o comandante Esparteiro, as forças navais portuguesas estavam organizadas da seguinte forma: Esquadra do Estreito; Esquadra de Guarda-Costas; Esquadra dos Açores; Esquadrilha de Fiscalização; Esquadra de comboio; Navios de Guarda-Costas. Esta compartimentação operacional não excluía que no Brasil e na Índia se encontrassem forças navais para segurança do comércio marítimo que ali se desenrolava<sup>399</sup>. Apesar desta relativa dimensão naval para uma pequena potência, a marinha inglesa era frequentemente solicitada a dar protecção ao comércio português que tinha lugar no Atlântico e a coadjuvar a Esquadra do Estreito na sua acção entre o Sul atlântico da Península Ibérica e o Mediterrâneo ocidental. No entanto em finais século XVIII, entre os anos de 1793 e 1798, são várias as acções de colaboração que os navios portugueses empreenderam com as esquadras inglesas operando no Atlântico e Mediterrâneo<sup>400</sup>.

As acções levadas a cabo nos reinados de D. José e D. Maria I em prol da renovação da marinha portuguesa não tiveram continuidade já que para suceder a D. Rodrigo de Sousa Coutinho foi chamado João Rodrigues de Sá e Melo Menezes e Souto Maior, visconde de Anadia, embaixador em Berlim, que superintendeu os assuntos da marinha até ao ano de 1807. A administração do visconde de Anadia coincidiu com nova fase de declínio da marinha portuguesa, diminuindo lentamente as embarcações de guerra e imobilizando muitas outras por carência de reparações<sup>401</sup>.

Resta-nos agora indagar, face à documentação que consultámos, a real aplicação a bordo dos navios da Marinha no teatro estratégico do Mediterrâneo Ocidental e do Atlântico Sul das medidas congeminadas pelos governantes que a tutelavam. A missão de conter o curso das regências era o principal objectivo das esquadras que operavam no Estreito. Até ao

---

<sup>398</sup> António Henriques Cabaça Baptista, *O Ressurgimento da Marinha Portuguesa no Último Quartel do Século XVIII*, p. 13.

<sup>399</sup> Abílio Ferreira da Cruz Júnior, *op. cit.*, p. 28.

<sup>400</sup> Esquadra do Estreito – “Actuava no estreito de Gibraltar e Mediterrâneo com o fim de manter livre o nosso comércio das incursões dos piratas marroquinos, argelinos, tripolinos e tunesinos. A sua base era Algeciras ou Gibraltar”, in António Marques Esparteiro, *O almirante marquês de Niza*, p. 9. Contudo, convém lembrar que depois de 1774 (Tratado de Paz com Marrocos) o curso xarifino deixou de constituir uma preocupação de maior para o reino português.

<sup>401</sup> António Henriques Cabaça Baptista, *O Ressurgimento da Marinha Portuguesa no Último Quartel do Século XVIII*, p. 62.

ano de 1799, os comandantes dos navios portugueses para exercer a sua missão socorriam-se de todo um conjunto de informações que lhes eram enviadas, do ocidente do Mediterrâneo, pelos três principais consulados que o Reino possuía nesse espaço geográfico: Tânger, Cádiz e Gibraltar.

Em Tânger e demais postos de Marrocos, na esteira de Bernardo Simões Pessoa, cônsul em Mogador entre os anos de 1773 e 1779, pontificavam os Colaço, uma dinastia de diplomatas que marcou durante mais de um século as relações com os sultões Alauítas, desfrutando da parte destes duma reputação inatacável e da qual Portugal tirou basto proveito<sup>402</sup>. No ano de 1798, João António França enviou para Portugal uma *Nota dos Portos da Barbaria dos quaes se pode extrahir Trigo, principiando de Salé para o Sul te o porto de St. Cruz, cuja poderá servir para intelligencia dos mencionados na Informação sobre o Commercio* na qual, entre vários, mencionou as características de um dos portos da costa atlântica de Marrocos:

Saffy dista 15 legoas de Mazagão; a cidade he cercada da provincia de Abdá fértil em trigo, e lans que antigamente se exportavão para Marselha. O porto he mui perigoso por motivo do vento Sul que ahi reina, e a barra infeliz por nella morrerem, como tem morrido muitas gentes afogadas; alem disto quando as chuvas são muitas, e continuadas não deixa de occazionar encomodo igual ao succedido no ano de 1701, que entrando rapidamente de noite huma grande evazão de agoas dentro da cidade, vindas de hum rio vizinho á mesma, demolio, e destruhio diversos efeitos do paiz, e trigo, que os mouros, e hebreos tinhão em armazens.<sup>403</sup>

Era uma informação típica das muitas enviadas pelos nossos representantes junto dos poderes magrebinos, as quais serviam para fundamentar decisões que poderiam vir a ser tomadas no reino em relação ao Magrebe na sua globalidade.

Em Gibraltar o consulado português era de responsabilidade, em finais de Setecentos e início de Oitocentos, de António Parral que remetia assiduamente para o Reino e esquadras portuguesas cruzando o Estreito informações, muitas delas recebidas de Tânger, acerca da movimentação do curso das regências magrebina e da composição das suas forças navais:

---

<sup>402</sup> Para o conhecimento da extraordinária importância da família Colaço na condução dos negócios diplomáticos do Reino em Marrocos consultar a obra de Jorge Forjaz *Os Colaço. Uma família portuguesa em Tânger seguido de «Memórias Tangerinas» de Alexandre Rey Colaço* e a nossa dissertação de mestrado *Portugal e o Magrebe nos finais do Antigo Regime*.

<sup>403</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 389, Nota dos Portos da Barbaria dos quaes se pode extrahir Trigo, principiando de Salé para o Sul te o porto de St. Cruz, cuja poderá servir para intelligencia dos mencionados na Informação sobre o Commercio, [1798].

Agora as 2 ½ da tarde, passa hum buque, que por toda o figura pairesse galiota inimiga, com o rumo a Cabo Espartel, o que avizo ao Comandante da Esquadra O senhor. Antonio Januario do Valle com a incluza que se servirá mandar-lhe entregar no mesmo instante; e Vossa Mercê poderá da sua parte privenir a qualquer mestre portuguez que saya para poniente, que tenha cuidado, não seja sorprendido na sua viagem por aquelle buque, que não hé deste Reino.<sup>404</sup>

De Cádiz era enviado significativo manancial informativo, essencial para quem se pretender abalançar ao estudo do ocidente mediterrânico entre as duas últimas décadas do século XVIII e as primeiras do século XIX. Contudo, estes três consulados não estavam limitados a funções que se podem classificar de simples recolha e transmissão de dados sobre o curso das regências. Especialmente em Cádiz e Gibraltar prestavam apoio logístico fundamental às esquadras e navios da marinha de guerra portuguesa que cruzavam o Estreito, sendo também o porto do sul de Espanha local de extrema importância para o auxílio às pequenas embarcações, sobretudo as oriundas dos portos da costa algarvia, que ali se dirigiam em busca dos atractivos fretes do transporte de sal espanhol e ao mesmo tempo se dedicarem à prática do contrabando. O representante português em Cádiz afirma-o sem hesitações, quando diz que “Os Cahiques Portuguezes do Algarve que navegão para Gibraltar. Continuão em transportar para estas Costas e Algarve Generos de Contrabando”<sup>405</sup>.

A eterna carência de fundos com que os comandantes dos navios de guerra portugueses se defrontavam era resolvida por Salomão Benoliel, judeu a quem o Reino muito ficou a dever. Entre 1799, data do apresamento do bergantim *Lebre pequeno*, e 1813, ano do Tratado de Paz com a regência argelina, as informações sobre o curso magrebino, sobretudo o de Argel, terão origem na oficialidade do bergantim português e da fragata *Cisne*.

Não se pode de forma alguma considerar que tudo corria no melhor dos mundos quando Martinho de Melo e Castro prosseguiu, aprofundando, a reestruturação da marinha de guerra portuguesa. As deserções, problema com que as esquadras do Estreito sempre se confrontaram, eram numerosas. Henrique Ribeiro Neves, no final da década de oitenta do século XVIII, fornece-nos dessa situação um exemplo elucidativo “(...) acabo de receber a carta do Comandante da Esquadra de 8 do Corrente escrita na bahia de Gibraltar em que me ordena remeta para essa por via do Algarve os marinheiros que encontrar nesta que têmão

---

<sup>404</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Cópia da carta de Jorge Pedro Colaço para o cônsul António Parral, Tânger, 24 de Julho de 1791.

<sup>405</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Cx. 259, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para Luís Pinto de Sousa Coutinho, Cádiz, 24 de Junho de 1794.



dezertado da Esquadra dos quais se achão dois prezos que remeterei na primeira o cazião de embarcação”<sup>406</sup>. Anos mais tarde o problema ainda se mantinha pois o cônsul português em Cádiz voltava a enviar um ofício, desta vez a António Araújo de Azevedo, afirmando que cumprindo ordens de Donald Campbell, chefe da esquadra portuguesa no Mediterrâneo, no sentido de proceder à prisão dos desertores dos navios de guerra e mercantes, informava: “Até hoje já se achão na cadeya á minha disposição “23” marinheiros compreendidos na ordem do Comandante da Esquadra, e outros que estão nos corsarios particulares, hespanhoes, e francezes; (...)”<sup>407</sup>.

Para além do problema que eram as permanentes deserções, temos de ter em conta outros relacionados com a deficiente qualidade de alguns comandantes dos navios que compunham as esquadras. A 4 de Abril de 1787, José Mello Breyner, coronel do mar e comandante em chefe da Guarda Costa, de bordo da nau *Medusa* fundeada em Algeciras, enviou ao cuidado de Martinho de Melo e Castro, um ofício muito crítico acerca da actuação do então comandante da fragata *Cisne* que tinha encalhado junto a Algeciras a “hum tiro de balla da terra”, pondo em perigo a própria embarcação. O relato de Mello Breyner é demolidor para o comandante da fragata. Afirmando que nunca vira um navio de guerra em maior estado de confusão, continuava dizendo:

(...) não havia comandante, nem guarnição; o primeiro estava com desmaios, e a guarnição como costuma soceder quando não tem quem os governe (...). Este comandante sempre foi de pouca actevidade, e presentemente não esta capaz de continuar no comando da fragata, porque abateo-se inteiramente, e a sua guarnição tem perdido totalmente o credito que podia ter nelle, tem hum corpo de ofeciaes de marinha aquele mais inhabil, de modo que os officiaes de artilharia e infantaria com os soldados forão quaze as únicas peçoas daquella guarnição que fazião deligencia no que podião para salvar a fragata.<sup>408</sup>

Já no ano de 1785, Bernardo Ramires Esquível, elaborara um *Plano de protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade necescita fazer ao comercio e navegação mercantil nas serconstancias em que nos achamos*<sup>409</sup>. A 30 de Agosto de 1790, na variada

---

<sup>406</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 419, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para Martinho de Melo e Castro, Cádiz, 18 de Novembro de 1788.

<sup>407</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Caixa 259, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para António Araújo de Azevedo, Cádiz, 27 de Junho de 1806.

<sup>408</sup> AHU, Fundo Norte de África, Caixa 416, Ofício de José de Mello Breyner para Martinho de Melo e Castro, Algeciras, 4 de Abril de 1787.

<sup>409</sup> BCM, Manuscritos séculos XVII-XX, Ms. 133, *Plano de protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade necescita fazer ao comercio e navegação mercantil nas serconstancias em que nos achamos* / Bernardo Ramires Esquível, [1785]. Da importância deste oficial da Marinha Real e do reconhecimento que

correspondência que troca com Martinho de Melo e Castro, Ramires Esquível denuncia um procedimento frequentemente seguido por alguns dos oficiais da marinha de guerra portuguesa em serviço no Estreito. Afirmava este oficial superior da Armada:

Aqui me pediu o Capitão Tenente Daniel Tompson Licença para hir a Malaga no bergantim Lebre que comanda (...); eu lhe respondi admirandome de huma tal proposta, que em Malaga não havia negocio algum de serviço porque qualquer noticia de argelinos vinha logo por terra, e que as embarcaçoens de guerra de Sua Magestade vinhão cruzar contra os piratas inimigos impedindo a passagem do Estreito, e não para hirem carregar vinho a Malaga, fazer extravio da prata de que recebem hum, e meio por cento de premio.<sup>410</sup>

Não devia ser caso isolado o apontado no ofício remetido a Martinho de Melo e Castro, já que um ano depois Ramires Esquível escrevia ao cônsul português em Gibraltar, António Parral, para que este efectuasse diligências no sentido de averiguar se após a chegada do navio *Neptuno* e *Paquete Remédios* se tinham ali comercializado mantimentos desencaminhados dos navios da Armada Real<sup>411</sup>. A implicação em negócios pouco claros não se restringia apenas aos oficiais da marinha de guerra portuguesa, antes se revelava um fenómeno que atingia transversalmente todas as camadas da tripulação que preenchiam os navios da Armada e também da marinha mercante. Já no ano de 1800, o governador de Safim enviara uma carta a Jorge Pedro Colaço, dando-lhe conta que tinham chegado àquele porto da costa atlântica de Marrocos, vinte e uma embarcações mercantes portuguesas comboiadas por três de guerra “(...) huma das quaes he do chefe que as governa”<sup>412</sup>.

A denúncia destes procedimentos juntava-se a muitas outras de entre as quais destacamos a relacionada com a deficiente operacionalidade de alguns navios cuja missão era patrulhar as águas do Estreito. A 19 de Maio de 1790, Ramires Esquível oficiara Martinho de Melo e Castro, desta vez de bordo da nau *Coração de Jesus Maria Primeira*, fundeada em

---

haveria de vir a beneficiar por parte do Reino, damos nota da notícia publicada no Seg. Supp. à *Gazeta de Lisboa*, Numero II – 16 de Janeiro de 1802: “Tendo presentes os serviços, que me tem feito Bernardo Ramires Esquível, do meu Conselho, desde os Primeiros Postos Militares que tem occupado, ate o de Almirante da Armada Real, que exercita com dignidade, fidelidade e préstimo; querendo gratificar, e remunerar os seus bons, e dilatados serviços, com a distinção que elles merecem: e attendendo a outros justos motivos, muito dignos da minha Real contemplação; hei por bem fazer-lhe mercê, em remuneração, do Titulo de Barão da Villa de Arruda, em sua vida. Palacio de Queluz em 17 de Dezembro de 1801.”

<sup>410</sup> AHM, Correspondência do tenente-general Bernardo Ramires Esquível 1790/1791, Ofício de Bernardo Ramires Esquível para Martinho de Melo e Castro, Gibraltar, 30 de Agosto de 1790.

<sup>411</sup> AHM, Ofício de Bernardo Ramires Esquível para António Parral, bordo da nau *Meduza* surta na baía de Gibraltar, 31 de Agosto de 1791.

<sup>412</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Caixa 415, Carta do governador de Safim para Jorge Pedro Colaço, Safim, [Agosto de 1800].

Gibraltar, “(...) do pouco andar da fragata Tetis que não he boa para evolucoens nem para curso que se os argelinos sobeçem que todos os navios da Esquadra andavam tam pouco podião passar livremente inda que o Estreito estivesse cheio deles”<sup>413</sup>.

O exposto no *Plano de protecção...* e as denúncias acerca do comportamento dos marinheiros sob as suas ordens por este oficial superior da Armada, cruzando a “Boca do Estreito”, teve tradução nas instruções remetidas por Martinho de Melo e Castro, em pleno ímpeto reformista da nossa marinha de guerra no ano de 1792. Fazendo referência a, pelo menos, nove ofícios que Esquível lhe enviara entre 8 de Novembro de 1791 e 15 de Dezembro do mesmo ano, o governante português concluía que todos eles se podiam resumir a dois importantes pontos: “Primeiro, sobre o armamento dos argelinos: Segundo, sobre a escandalosa relaxação dos officiaes dessa Esquadra em que são compriendidos alguns de maior patente por dividas, e reprovado comercio.”<sup>414</sup>. Quanto ao primeiro ponto, o governo em Portugal, baseado nas informações recebidas dos vários postos do Magrebe e de todos os agentes que por ali circulavam, dava conta do conhecimento que possuía da verdadeira dimensão das forças argelinas e elaborou, fundado nesse mesmo conhecimento, o pensamento estratégico que deveria nortear a actuação e manutenção da esquadra do Estreito nas águas do Sul da Península. Mais, discorreu também sobre aquelas que pensava serem as intenções do curso de Argel, baseando a sua análise na dimensão de uma marinha de guerra que, tendo em conta os navios que a compunham, se destinava com toda a certeza “(...) a passar ao Oceano, logo que a esquadra portugueza deixar o Estreito, e por isso as suas embarçaõens são de maior forsa para poderem aguentar durante o Inverno os mares da costa de Portugal, e das ilhas dos Açores à espera dos navios do Brazil, e de outras partes”<sup>415</sup>.

Relacionado com o segundo ponto, Martinho de Melo e Castro comunicava ao então, ainda, comandante da Esquadra do Estreito que D. Maria I aprovara, reforçando, as instruções que o seu tenente-general enviara ao cônsul português em Gibraltar, António Parral, no sentido de este “(...) fazer as possíveis deligencias, para descobrir se algum official, dessa Esquadra, ou das que a ela se seguirem contrahe alguma divida, ou se directa, ou

---

<sup>413</sup> AHM, Correspondência do tenente-general Bernardo Ramires Esquível 1790/1791, Ofício de Bernardo Ramires Esquível para Martinho de Melo e Castro, Bordo da Nau Coração de Jesus Maria Primeira, 19 de Maio de 1790.

<sup>414</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Ofício de Martinho de Melo e Castro para Bernardo Ramires Esquível, Lisboa, 3 de Janeiro de 1792.

<sup>415</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Ofício de Martinho de Melo e Castro para Bernardo Ramires Esquível, Lisboa, 3 de Janeiro de 1792.

indirectamente, per si, ou por interposta pessoa se interessa em alguma sorte de commercio”<sup>416</sup>.

A 17 de Junho de 1796, na sequência dos problemas de disciplina que grassavam na Armada, o Conselho do Almirantado nas pessoas de José Sanches de Brito, António Januário do Valle e Pedro de Mendonça de Moura, elaborou o *Regimento provisional, para o serviço, e disciplina das esquadras e navios da Armada Real, que por ordem de Sua Magestade deve servir de regulamento aos commandantes da esquadras e navios da mesma Senhora*. No seu Preâmbulo afirmava-se ter sido aquele elaborado “(...) para melhor regimen, e economia das Embarcações de Guerra da Minha Armada Real, (...)”.

Um ano após a morte de Martinho de Melo e Castro – este falecera a 24 de Março de 1795 – e segundo informação enviada por António José Valente, comandando os navios no Estreito, para o então Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros da Guerra e Marinha Luís Pinto de Sousa Coutinho, em Maio de 1796, a esquadra portuguesa destinada ao “cruzadouro” era composta por uma nau – *Conde D. Henrique* –, duas fragatas – *Graça* e *Carlota* –, e dois bergantins – *Voador* e *Lebre*<sup>417</sup>. Todavia devemos considerar que nem tudo corria de feição entre os que se propunham continuar a renovação da marinha de guerra e aqueles outros que na prática deveriam aplicar as instruções que lhes eram dirigidas. No ano de 1797 o conde Linhares dirigiu a D. Francisco Xavier de Lima, 7º marquês de Niza e comandante da esquadra então surta no Tejo, uma carta onde pedia que este o informasse de tudo o que faltava à dita esquadra já que, segundo D. Rodrigo de Sousa Coutinho, se notava a pouca vontade dos comandantes das naus “em não quererem dezapegar-se do porto”<sup>418</sup>. O governante português continuava num tom muito severo criticando a desorganização que campeava na esquadra: “Hé pouco fundado, e inatendivel tudo o que allega o comandante da Nau S. Sebastião depois do que elle mesmo me disse hontem. Hé na verdade extraordinario

---

<sup>416</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Ofício de Martinho de Melo e Castro para Bernardo Ramires Esquivel, Lisboa, 3 de Janeiro de 1792.

<sup>417</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 429, Ofício de António José Valente para Luís Pinto de Sousa Coutinho, Gibraltar, 12 de Maio de 1796.

<sup>418</sup> BCM, Manuscritos dos Séculos XVII ao XIX, Cópia da carta de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para o marquês de Niza, Lisboa, [1797].

que naus a que há oito dias faltão apenas 50 ou 60 marinheiros, necessitem ainda oito dias para saberem pôr-se a postos, e exercitar-se.”<sup>419</sup>.

A 24 de Maio de 1802, o novo comandante da esquadra do Estreito, de bordo da nau *Afonso de Albuquerque* surta no ancoradouro de Gibraltar, remeteu para Lisboa, ao cuidado do visconde de Anadia, um ofício no qual teorizava sobre o tipo de embarcações que deviam ser utilizadas naquele cruzeiro. Segundo António José Valente “Os bergantins em outro tempo forão boas embarcaçoens para ajudar o cruzadouro; porem hoje que elles [argelinos] tem augmentado as suas forças, qualquer embarcação he muito superior as dos ditos Bergantins; por isso me parece não serve presente-mente para este serviço; pois cahindo para dentro do Estreito andão muito arriscadas. Dois bergantins fazem a despeza que faz huma fragata, e esta se poderá defender melhor do que os bergantins.”<sup>420</sup>. Depois, continuava debruçando-se sobre a perda da *Cisne*, apenas poucos dias antes, e, comentando o facto de saberem os argelinos serem as forças portuguesas naquele espaço diminutas, acrescentava estar convicto que com as calmas as nossas embarcações cairiam para dentro do Estreito, onde o corso argelino, agora reforçado com um novo e importante navio de guerra, naturalmente as esperaria.

Na realidade encontramos em António José Valente a teorização de um novo *modus operandi* que no seu entender deveriam seguir os navios da esquadra do Estreito: “O meio de intimidar estes barbaros, e talvez prezalos, herá hir para dentro do Estreito procuralos no lugar do seu corso”<sup>421</sup>. Porém para concretizar esta estratégia também eram necessários navios de bom andar o que não era o caso de alguns dos que compunham os efectivos da esquadra. Segundo o comandante dos navios portugueses, a nau *Princesa da Beira* e a fragata *Carlota* eram navios veleiros, logo adequados à estratégia que preconizava. No entanto a nau *Afonso de Albuquerque* era de muito pouco andar, motivo que António José Valente atribuía ao facto de esta “ter o cobre arregasado”.

Pensamos que a estratégia que sustentava dever ter a esquadra do Estreito uma atitude mais ofensiva em relação ao corso das regências magrebinas tinha os seus defensores em muitos dos oficiais superiores da Armada, contrariando as instruções emanadas de Lisboa.

---

<sup>419</sup> BCM, Manuscritos dos Séculos XVII ao XIX, Cópia da carta de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para o marquês de Niza, Lisboa, [1797].

<sup>420</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Ofício de António José Valente para o visconde de Anadia, Gibraltar, 24 de Maio de 1802.

<sup>421</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Ofício de António José Valente para o visconde de Anadia, Gibraltar, 24 de Maio de 1802.

Em 20 de Abril de 1803, Diogo José de Paiva e Sousa escreveu ao visconde de Anadia, confrontando-o com aquilo que pensava dever ser a actuação dos navios sobre o seu comando face às ordens e meios marítimos que possuía:

Por huma embarcação, que se escapou de Arzeu, por se livrar de estar ali demorada: tive a noticia de os argelinos terem fichado os portos; o que aquelles bárbaros costumão fazer quando querem botar os corçarios fora, para que se não saiba, nem a quantidade dos corçarios, nem o destino, que levão. Belissima occasião de os hir esperar; mas como não tenho embarçoens com que deixe o Estreito ciguro, e tive ordem para estacionar as embarçoens no Estreito nada poço fazer, mais que conservar-me á vélla com o mais piqueno Levante.<sup>422</sup>

Confirmando as ordens que alguns dos comandantes da esquadra contestavam, o chefe de divisão Joaquim José Monteiro Torres, futuro responsável pelos navios de guerra da marinha portuguesa operando nas águas do Estreito, rumou em Maio de 1804 em direcção à baía de Gibraltar. Consigo levava as ordens do visconde de Anadia acerca da forma como deveria ser efectuado o seu “cruzadouro”: “Depois de que tiver recebido o commando, e pela retirada do referido commandante, continuará vossa mercê a campanha segundo as instruçoens que delle tiver recebido, combinadas com o que lhe parecer mais conducente aos dois fins e objectos pricipaes deste armamento, que são 1º O vedar a passagem dos corsarios argelinos para o Oceano: e 2º O destruir as suas forças marítimas o seu uso”<sup>423</sup>.

O ano de 1806 foi terrível para a esquadra que cruzava o Estreito, marcado por um conjunto de factos que merecem uma análise mais detalhada. Em Fevereiro de 1806, Joaquim José de Castro Guedes, oficial da *Cisne* cativo em Argel, remeteu para Lisboa uma carta dirigida a seu pai que é um terrível libelo acusatório para a esquadra do Estreito e a sua actuação face ao curso argelino. Afirmava Castro Guedes que tinham chegado a Argel, com o seu inevitável cortejo de cativos, a galera *Anjo do Senhor* e um brigue português tomado junto a Gibraltar, estando no Estreito a esquadra que o deveria cruzar e “(...) tendo-se avizado esta mesma Esquadra, muito antes, de que sahião os argelinos; disserão que éra mentira; e que não podia ser!”. Perante o sucesso das forças inimigas, concluía o oficial da *Cisne*: “Pois apezar

---

<sup>422</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 426, Offício de Diogo José de Paiva e Sousa para o visconde de Anadia, Bordo da nau Afonso de Albuquerque à vela, 20 de Abril de 1803.

<sup>423</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Instruções do visconde de Anadia para o chefe de divisão Joaquim José Monteiro Torres, Palácio de Queluz, 12 de Maio de 1804.

de porem muitas embarcações portuguezas no Estreito; todas as destes bárbaros, hão de sair; porque estes arriscão-se a todo o perigo, e fazem a sua obrigação.”<sup>424</sup>.

Em Abril do mesmo ano, de Vila Viçosa, o visconde de Anadia enviou para Luís de Mota Feio, chefe de divisão e comandante da esquadra do Estreito, instruções para os seus navios. Entre elas avultava a que se prendia com o regresso a Portugal da nau *Afonso de Albuquerque* que pelo seu pouco andar se tornava manifestamente inadequada para aquela missão e que deveria transportar o antigo comandante da esquadra, capitão-de-mar e guerra Francisco José do Canto que vinha “(...) responder perante hum Conselho de Guerra, sobre a sahida para o Oceano, hostilidades comettidas contra a nossa bandeira, e entrada livre para o Mediterraneo, de huma fragata argelina, sem o minimo obstaculo da parte da nossa Esquadra”<sup>425</sup>.

Pode afirmar-se que de alguma forma o governo em Lisboa não ignorava a verdadeira dimensão dos problemas que enfrentavam os navios em serviço no Estreito e de como a sua actuação poderia atingir a imagem do Reino, interna e externamente. O visconde de Anadia chamava a atenção, ainda nas instruções remetidas a Luís de Mota Feio:

Conhece ao mesmo tempo [o príncipe regente], que a sua Marinha Militar tem necessidade de ser desafrontada das injurias há tempo á esta parte recebidas, as quaes a tem feito, na opinião publica, descer daquella brilhante gloria, que illustrou antigamente a nação portugueza e a fez famosa nas quatro partes do Mundo, e se manteve sempre sem mancha até a epoca da dezastrôza, e incomprehensivel perda da fragata Cisne, e do interpollado descuido, com que desde então se tem feito o serviço no Cruzeiro do Estreito; (...) Os navios que compoem a Esquadra Militar jamais deverão fundear em Algeciras, se não quando houver huma cauza urgente. O porto de Gibraltar, por todos os motivos, he preferivel, até para fazer cessar os rumores, que a tomada da galera = Anjo do Senhor = excitou nesta praça, os quaes são injuriozos ao zelo, e brio, que deve animar todo o militar, e muito mais o portuguez.<sup>426</sup>

Reconhecia-se assim o dano ao prestígio da Marinha de Guerra causado pela perda da *Cisne*, insistindo-se, contra a opinião de muitos prestigiados oficiais da Armada, no posicionamento dos navios que compunham a esquadra do Estreito em Gibraltar. No entanto entre estes oficiais, críticos em relação a muitas das opções estratégicas tomadas em Lisboa,

---

<sup>424</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Carta do 1º tenente Joaquim José de Castro Guedes para o seu pai, Argel, 23 de Fevereiro de 1806,

<sup>425</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Instruções do visconde de Anadia para Luis de Mota Feio, chefe de divisão e comandante da esquadra do Estreito, Vila Viçosa, 5 de Abril de 1806.

<sup>426</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Instruções do visconde de Anadia para Luis de Mota Feio, chefe de divisão e comandante da esquadra do Estreito, Vila Viçosa, 5 de Abril de 1806.

havia também a noção de que no Reino não eram tidas em conta as condições em que desempenhavam as suas missões. Luís de Mota Feio num longo ofício dirigido ao visconde de Anadia abordou precisamente esta matéria. Depois de afirmar que o aumento da operacionalidade do curso de Argel se devia fundamentalmente à inclusão nos seus activos navais da recém-tomada fragata portuguesa *Cisne*, Mota Feio prosseguia asseverando que nunca a esquadra portuguesa estivera tão activa e que os únicos obstáculos ao seu bom desempenho eram os sempre eternos problemas dos navios que chegavam a estar ancorados, por inoperacionalidade, seis meses, ou mais, depois de terem andado à vela bem poucos dias. A esquadra então com ordens para fundear em Algeciras – o que seria revogado pelas instruções de 5 de Abril de 1806 emanadas de Lisboa – sentia a falta do apoio logístico geralmente recebido em Gibraltar “(...) aonde hera o seu ancoradouro, o consul Parral que em hum momento era capaz de fornecer a Esquadra de mantimentos e de todo o necessario, como se verificou muitas vezes”<sup>427</sup>. Perante o que expunha não podia deixar de ser extremamente crítico em relação a algumas opiniões que circulavam em Lisboa, como aquelas veiculadas por alguns homens de negócio da principal praça do reino que “(...) devião ter em vista que á Marinha de Sua Alteza Real devem a maior parte das suas riquezas, para quando succedesse perderem, algum navio não gritarem contra a mesma Marinha, a quem são tão obrigados!”<sup>428</sup>. Terminava a sua exposição este oficial superior queixando-se da escassez dos mantimentos recentemente enviados de Lisboa e da falta e qualidade de fardamentos para as equipagens dos navios que, segundo ele, talvez fossem a razão de “algumas moléstias, que já vão grassando”.

O “cruzadouro” no Estreito tinha os seus míticos obstáculos e um deles, muitas vezes invocado para justificar dificuldades ou falhanços, era o sempre omnipresente *raïis* Hamidou Ibn Ali. A 5 de Julho de 1806 o comandante da fragata *S. João Príncipe* comunicou para o Reino ter a fragata *Minerva* tomado no dia 25 de Junho uma escuna argelina que era a mesma que apresara três embarcações portuguesas. No mesmo ofício informava que “No dia 29 do passado passou hum chaveco argelino para o Oceano e que esteve dentro da referida bahia, no

---

<sup>427</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 391, Ofício de Luís de Mota Feio para o visconde de Anadia, Bordo da nau Rainha de Portugal no porto de Algeciras, 8 de Março de 1806. Todavia não podemos deixar de mencionar que já em 26 de Outubro de 1801 o cônsul português em Gibraltar tinha avisado visconde de Anadia “(...) que os Judios que tem nesta suprido com Dinheiro para uso dos Buques de S. A. R., semetem representado, a grande tardança de pagamento no Real Erario, e prezenemente não querião tomar mais Letras por cauza da dita demora de pagamento”, (AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 415, Ofício de António Parral para o visconde de Anadia, Gibraltar, 26 de Outubro de 1801).

<sup>428</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 391, Ofício de Luís de Mota Feio para o visconde de Anadia, Bordo da nau Rainha de Portugal no porto de Algeciras, 8 de Março de 1806.



Oceano anda mais hum corsario latino tão bem argelino este tem dois mastros como hum cahique a ré e trás o arraes Hamido, na bahia de Tituão cruzão dois chavecos argelinos”<sup>429</sup> e continuava, justificando o seu insucesso, afirmando que o pouco andar da fragata que comandava impedira-o de perseguir e capturar o “Arraes Hamido”.

Em Agosto de 1806 o comandante da esquadra, Luís de Mota Feio, voltou a enviar um novo ofício ao visconde de Anadia onde, depois de referir o estado deplorável em que se encontravam alguns dos navios sob o seu comando, se congratulava por o serviço da esquadra ser feito à vista de muitos, nomeadamente os marinheiros ingleses que não lhe regateavam elogios. O que a ele, comandante, não lhe era de modo algum indiferente “(...) para compençar com o contrario, que talvez corra n’essa Cidade, espalhado pelos últimos [os nossos Nacionaes], e especialmente por esses meus senhores comerciantes, que nada os contenta, huma vez que julguem, em algum risco os seus particulares interesses, esquecendo-se, e ignorando o perigo a que neste cruzeiro estão expostos os navios de Sua Alteza Real e os seus fieis vassallos”<sup>430</sup>. Depois continuava, afirmando que a nau sob o seu comando tinha dificuldades com a mastreação e a equipagem reduzida, já que fora necessário preencher com tripulação as presas efectuadas, concluindo pela necessidade de evacuar os 227 mouros que tinha a bordo pois a sua presença era para estes como um tirocínio na arte de navegar. Não se esquecia, todavia, Luís de Mota Feio de lembrar as difíceis condições em que era executado o serviço no Estreito ao afirmar que o curso se fazia tão apertado, mesmo de noite, “(...) que o comandante da fragata S. João Príncipe [Rodrigo José Ferreira Lobo], a quem eu destinei o cruzeiro do Sul, achou-se com huma serração, em termos de se perder; e tão perto de terra, que fallou para hum penedo, supondo, que era hum barco”<sup>431</sup>. No entanto para o comandante da esquadra a ninguém era possível fechar o Estreito, achando-se capaz de o provar por “demonstrações inegáveis”. Não nos esqueçamos que Mota Feio era um dos mais acérrimos defensores da guerra ofensiva em relação ao curso argelino. Para ele, não se concluindo a paz, a solução era um rigoroso bloqueio ao porto de Argel na estação do ano em que este se

---

<sup>429</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Ofício de Rodrigo José Ferreira Lobo para o visconde de Anadia, Bordo da fragata S. João Príncipe à vela na baía de Gibraltar, 5 de Julho de 1806.

<sup>430</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Ofício de Luís de Mota Feio para o visconde de Anadia, bordo da nau Rainha de Portugal à vela no estreito de Gibraltar, 2 de Agosto de 1806.

<sup>431</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Ofício de Luís de Mota Feio para o visconde de Anadia, bordo da nau Rainha de Portugal à vela no estreito de Gibraltar, 2 de Agosto de 1806.

afigurava mais viável, o Verão<sup>432</sup>. Para a efectivação deste plano o oficial português não solicitava o aumento de forças, mas apenas uma melhor redistribuição destas que se traduziria na substituição dos dois bergantins que a esquadra possuía por duas fragatas, ficando o seu novo efectivo composto por duas naus e quatro fragatas, o que, no seu entender, não resultaria num grande aumento de encargos e redundaria em inegável incremento da sua capacidade operacional<sup>433</sup>.

Em Setembro de 1806 o *raïs* Hamidou Ibn Ali aparece-nos novamente na documentação relativa à actividade desempenhada pela esquadra do Estreito como resultado de uma acção empreendida contra uma embarcação argelina pela fragata *S. João Príncipe*. O seu comandante, Rodrigo José Ferreira Lobo<sup>434</sup>, recebera ordens do oficial da nau *Vasco da Gama* para correr a costa da “Berberia” até à latitude de Salé no intuito de encontrar uma escampavia<sup>435</sup> argelina que passara ao Atlântico. A embarcação argelina tinha-se recolhido a Salé, de onde saíra duas vezes para ir a corso sem, no entanto, fazer presa alguma. Estava armada com uma peça de quatro e possuía vinte homens de tripulação. O comandante da fragata portuguesa de imediato mandou armar uma lancha com um obus de dezasseis e guarnecê-la com uma tripulação de dezoito homens sob o comando do primeiro-tenente de mar João Pedro Luís da Silva, aguardando-se apenas para o início da acção que a barra de

---

<sup>432</sup> No entanto na sua avaliação estratégica Luís de Mota Feio cometia um erro de monta. Segundo este, seria possível fazer vergar pela fome a população de Argel já que tudo lhes vinha de fora, até o trigo. Pensamos que uma opinião deste género só pode ser circunstancial, pois de acordo com vários estudos a Regência era por norma exportadora de cereais. Só em casos de excepção – pragas ou secas – isso não se verificava.

<sup>433</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, 2ª Via do Ofício de Luís de Mota Feio para o visconde de Anadia, bordo da nau Rainha de Portugal surta na baía de Gibraltar, 15 de Maio de 1806.

<sup>434</sup> Rodrigo José Ferreira Lobo: Foi um dos muitos oficiais da Armada que aderiu à independência do Brasil e integrou a sua nova Marinha de Guerra. “De 1790 a 1798, embarcou nas fragatas *Minerva*, *S. João Príncipe*, *Carlota*, *S. Rafael* e *Tritão*, naus *Medusa* e *Príncipe da Beira*, e bergantim *Serpente*. De 1798 a 1808, comandou os bergantins *Lebre* e *Voador*, as fragatas *Andorinha*, *Princesa do Brasil*, *S. João Príncipe* e *Minerva*, e nau *Medusa*. – Comandante do bergantim *Lebre*, 1809, em que foi assumir o comando da Esquadra portuguesa no Mediterrâneo [Esquadra do Estreito]. Seguiu para Lisboa, onde assumiu o comando da Esquadra que lhe foi destinada, chefiando a Expedição a bordo da nau *Vasco*. – Comandante da Esquadra do Rio da Prata, a bordo da fragata *Tétis*, 1817. – Comandante, novamente, da Esquadra do Rio da Prata, 1825-1826. – Foi submetido a Conselho de Guerra, para se justificar da perda da fragata, sendo absolvido, 1807. – Submetido a Conselho de Guerra por haver a Esquadra Argentina [sic] [Argelina] passado o Estreito, à vista da Esquadra Portuguesa que êle comandava, sendo absolvido, 1815. – Em 1826, veio de Montevidéu, a bordo da charrua *Jurujoba*, sendo no mesmo dia da chegada, 28 de Julho de 1826, recolhido prêso à fortaleza da Ilha das Cobras, para responder a Conselho de Guerra. Foi absolvido por sentença do Conselho Supremo Militar, 1827. – Reformado em Almirante efetivo, 17-9-1833. – Faleceu, 15-12-1843”. In Comissão dos Centenários Portugueses, *Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*, pp. 382-383.

<sup>435</sup> Escampavia: Barco de pesca espanhol da costa andaluza. Embarcação à vela de casco fino, rápida, de dimensões que lhe proporcionavam a fácil aproximação de terra. Passou posteriormente, já em finais do século XIX e princípio do XX a ser usada pela marinha de guerra espanhola na perseguição ao contrabando marítimo e vigilância das embarcações de pesca.

Salé estivesse navegável<sup>436</sup>. Segundo Rodrigo José Ferreira Lobo a expectativa dos atacantes seria grande por o comandante da escampavia ser o “Famoso Hamido”<sup>437</sup>. O resultado da operação saldou-se por um rotundo fracasso do qual dá conta Jorge Pedro Colaço em ofício dirigido a James Scarnichia, comandante da esquadra operando no Estreito, no qual afirmava: “(...) [a lancha] foi enxovalhada pelo muito mar que fazia na barra, e della perecerão afogados dous homens”<sup>438</sup>.

Este caso e o outro narrado por Rodrigo José Ferreira Lobo no seu ofício de 5 de Julho, merecem, no nosso entender, que nos detenhamos sobre eles, pois são exemplos de como o nome do grande *raïs* argelino era usado com frequência para justificar insucessos, o que se por um lado poderia configurar um procedimento reprovável, por outro era sintomático da grande reputação de Hamidou Ibn Ali entre as marinhas que cruzavam o Mediterrâneo e o Atlântico.

Regressemos então ao tão decantado *Registre des Prises Maritimes* publicado por Albert Devoulx. Hamidou Ibn Ali aparece-nos trinta e quatro vezes no registo das presas efectuadas pelo corso de Argel, inicialmente como *raïs* e outras, a partir de 1807, como *koptan* (almirante). Entre 1797 e 1800, o *raïs* argelino comandou vários tipos de navios: corvetas; xavecós; polacras. A partir de 1802 Hamidou Ibn Ali surgiu nas entradas do *Registre des Prises...*, comandando fragatas e mesmo quando isso não foi explicitamente nomeado, como no ano de 1806, pensamos que dada a importância das capturas estas só podem ter sido efectuadas com embarcações de alguma dimensão, fragatas, corvetas ou xavecós<sup>439</sup>.

---

<sup>436</sup> “Salé tem hum rio do mesmo nome, que entra pela terra dentro cousa de cinco legoas; a barra na sua entrada he mudável por cauza dos mingoantes da maré, mas há Pilotos práticos para introdução dos Navios de lote de tres mil fanegas, e os conduzem té á Cidade que dista meia legoa da embocadura da barra onde as embarcações ficão algumas em seco”, (AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 389, Nota dos Portos da Barbaria dos quaes se pode extrahir Trigo, principiando de Salé para o Sul te o porto de St. Cruz, cuja poderá servir para intelligencia dos mencionados na Informação sobre o Commercio, [1798]).

<sup>437</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Ofício de José Rodrigo Ferreira Lobo para o visconde Anadia, bordo da fragata à vela em frente a Salé, 19 de Setembro de 1806.

<sup>438</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Ofício de Jorge Pedro Colaço para James Scarnichia, Tanger, 20 de Setembro de 1806.

<sup>439</sup> “Nº382. La rédaction du présent est dûe aux circonstances suivantes. L’na mil deux cent vingt, le vingt-huitième jour de Hidja (18 mars 1806), le raïs Hamidou a capturé des navires portugais et hambourgeois qui ont été vendus ici. Ceci est le partage du produit après le prélèvement du Bandjek et ds dépenses suivant l’usage. Et le salut. Produit: 224.242 fr. 87 c. – 774 parts à 114 rial, 5 huitièmes.”, in *Le Registre des Prises Maritimes*, p. 86.

Foi com a fragata construída por Mestre António em Argel no início do século XIX que alcançou os seus mais retumbantes êxitos<sup>440</sup>. Não é fácil entender que uma personalidade de tal importância, poucos anos antes, senhor da *al-burtughazia*, pudesse estar aos comandos de uma qualquer escampavia, como é afirmado na documentação com origem nos navios que cruzavam no Estreito a título de justificação de acções menos conseguidas. Sublinhando esta ideia, voltemos a Albert Devoulx, desta vez ao artigo “La marine de la Regence d’Alger ” que publicou na *Revue Africaine*. Os dados que nos fornece da composição da marinha argelina relativamente ao ano de 1806 são: “Année 1806. 3 frégates: 1 de 50 canons (neuve); 1 de 46; 1 de 44. – 2 polacres: 1 de 22; 1 de 6. – 1 goëlette de 16. – 5 chebecs: 1 de 32 canons; 1 de 28; 2 de 6; 1 de 4. – 1 pinque de 4 canons. – 1 bateau de 2 canons. – 2 felouques de 1 canon. Total: 15 navires, 268 canons.”<sup>441</sup>. Neste conjunto de navios não é mencionada qualquer escampavia que pudesse ter sido comandada pelo mais famoso *raïs* da Regência deste período.

O ano de 1806 regista ainda outro desaire da esquadra do Estreito com repercussão em Lisboa. Numa carta dirigida ao visconde de Anadia o capitão-tenente Paulo Freire de Andrade, cativo em Argel em consequência da perda da fragata *Cisne*, informava da chegada ao banho da Regência de 54 cativos portugueses provenientes do apresamento da galera *Anjo do Senhor* e da chalupa *Cristina* por uma fragata argelina “(...) que antes era a Cisne”<sup>442</sup>. Esta embarcação saíra e entrara posteriormente no Mediterrâneo desfeiteando os navios portugueses que cruzavam o Estreito. Paulo Freire de Andrade dava conta da “(...) alegria excessiva entre os Turcos, e Mouros por saberem que a fragata passou por meio d’uma Divisão Portuguesa que pretendia empedilos, e pela emportante preza que fizera: os agentes das nações aliadas de Portugal exzistentes se emtristessem por ouvirem os oprobios que se nos dizem, e pelo descuido da ditta Divisão”<sup>443</sup>. Os corsários magrebinos continuavam a passar o Estreito em pleno “cruzadouro” da esquadra que apesar de todos os constrangimentos e de alguns, esporádicos, sucessos contra o curso das regências, não conseguia impedir a sua passagem para o Atlântico.

---

<sup>440</sup> Albert Devoulx, *op. cit.*, pp. 74-75.

<sup>441</sup> Albert Devoulx, «La Marine de la Regence d’Alger», in *Revue Africaine. Journal des Travaux de la Société Historique Algérienne*, Numéro 77, Septembre 1869, p. 414.

<sup>442</sup> Jorge Pedro Colaço informou Luís de Mota Feio acerca do mesmo assunto especificando que a fragata argelina era a *al-burtughazia* (ex-*Cisne*), (AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Ofício de Jorge Pedro Colaço para Luís de Mota Feio, Tânger, 26 de Janeiro de 1806).

<sup>443</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 27 de Janeiro de 1806.

Aos construtores de navios, altamente qualificados, que o marquês de Pombal importara de Inglaterra juntaram-se os oficiais estrangeiros que vieram servir na nossa marinha de guerra, sobretudo os provenientes da Royal Navy que com inusitada frequência se correspondiam com as mais altas instâncias do seu país de origem<sup>444</sup>. Não foi todavia isenta de conflito a relação destes oficiais com os seus colegas portugueses que também serviam em postos idênticos na Armada. Embora fosse muitas vezes criticada a inveja e as intrigas dos oficiais portugueses o que levaria Donald Campbell a afirmar, quando do seu pedido de exoneração da Marinha Real em 27 de Dezembro de 1803, que o sistema de admitir oficiais estrangeiros para servir na Armada não era dos mais vantajosos para Portugal, a não ser que o estrangeiro fosse imune às intrigas com que era permanentemente confrontado<sup>445</sup>. A realidade coloca-nos perante a diferença de tratamento a que eram sujeitos os oficiais portugueses e que nos foi transmitida numa representação de um dos mais conceituados elementos da marinha de guerra, Luís de Mota Feio.

Em Setembro de 1806 o comandante da esquadra do Estreito enviou uma exposição ao visconde de Anadia. Nesta reafirmava que era possuidor de uma saúde pouco vigorosa, agravada pelo aparecimento dos primeiros sinais de escorbuto. Depois de enumerar o seu longo *curriculum* do qual sobressaía o serviço dos “Cruzeiros da América, por espaço de trinta, e tantos mezes” e o Governo da Paraíba, Mota Feio informava que estava no final de um período de oito meses como comandante dos navios cruzando o Estreito, lembrando ao mesmo tempo ao visconde de Anadia a sua nomeação para a Intendência da Marinha à qual faltavam apenas procedimentos burocráticos para se concretizar.

É todavia na diferença de tratamento em relação aos oficiais estrangeiros que serviam na Armada que Luís de Mota Feio centra a sua exposição. O oficial português depois de afirmar que a única remuneração que tinha eram os 250.000 réis de tença para os quais cativara quatorze anos de serviço, insistia na desilusão que para ele era “(...) ver despachar,

---

<sup>444</sup> Ver para este caso específico a correspondência trocada entre Donald Campbell e Lord Harrowby, Secretary of State for Foreign Affairs entre 14 de Maio de 1804 e 11 de Janeiro de 1805, na qual o oficial inglês servindo na Armada sugeria estratégias a seguir em relação ao Brasil pelo poder britânico e analisava a capacidade de sobrevivência do Reino caso lhe cortassem o abastecimento cerealífero com origem no Norte de África. Estes temas são abordados por Malyn Newitt e Martin Robson in *Lord Beresford e a Intervenção Britânica em Portugal 1807-1837*, 2004. António Henriques Cabaça Baptista publica todo um conjunto de dados biográficos referentes a oficiais estrangeiros – ingleses e franceses – que serviram na Marinha de Guerra portuguesa em finais de Setecentos e princípios de oitocentos in *O Ressurgimento da Marinha Portuguesa no Último Quartel do Século XVIII*, 1957.

<sup>445</sup> António Henriques Cabaça Baptista, *op. cit.*, p. 143.

como officiaes da minha mesma classe, dos quaes quatro herão estrangeiros, dois d’elles, a quinhentos mil Reis de Tença, e trez julgo, que a trezentos e sessenta, todos sem cativarem serviços, sendo hum dos ditos Cheffes o Campbell, a quem se deu quinhentos mil Reis, com supervivencia em sua mulher, e filha (...)”<sup>446</sup>.

Segundo Cabaça Baptista para os officiaes ingleses foi vantajosa a vinda para Portugal. Todos eles chegaram com soldos dobrados, conservando metade dos honorários que venciam em Inglaterra e ainda na maioria dos casos, entravam no nosso país para um posto superior<sup>447</sup>. Outros viram ainda os seus galões aumentados para dois ou mais postos<sup>448</sup>. Embora a acção de alguns officiaes estrangeiros não se tenha limitado apenas ao serviço da Armada, como o foi o caso de Donald Campbell que esteve envolvido em algumas missões diplomáticas em Tunis e Trípoli, a realidade é que muitos officiaes portugueses – Lázaro José de Brito, Luís de Mota Feio, José Joaquim da Rosa Coelho – também tomaram parte em inúmeras deslocações de caracter diplomático ao Magrebe. No caso concreto de Mota Feio, a fazer fé na sua representação ao visconde de Anadia, a recompensa não deve ter sido a mesma de Donald Campbell, uma pensão vitalícia de 500.000 réis que lhe foi atribuída em 6 de Junho de 1800<sup>449</sup> e outra que é possível ter existido, já que a sua viúva em Fevereiro de 1810 reclamava o pagamento de trinta e três meses de meio soldo ainda em dívida<sup>450</sup>.

Sem de alguma forma querermos negar situações em que a inveja e intriga existiram em relação a officiaes estrangeiros que serviram na marinha de guerra portuguesa – elas também tiveram lugar entre officiaes portugueses – não podemos também permitir que esses casos nos inibam de referir outros, como Luís de Mota Feio, levando-nos concluir que a inclusão de officiaes estrangeiros na Armada, ao abrigo da acção levada a cabo pelos seus

---

<sup>446</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Exposição de Luiz da Motta Feo, comandante da esquadra do Estreito para o visconde de Anadia, Nau Rainha de Portugal, 3 de Setembro de 1806.

<sup>447</sup> É necessário ter em conta que um dos officiaes que Bernardo Ramires Esquível proibiu de se deslocar a Cádiz por suspeita de ali ir fazer comércio, conforme officio deste para Martinho de Melo e Castro datado de Gibraltar de 30 de Agosto de 1790, foi Daniel Thompson, inglês ao serviço da Armada. Daniel Thompson serviu durante alguns anos em Gibraltar como piloto de embarcações ligeiras e de corso. Entrou ao serviço da marinha de guerra com o posto de tenente de mar que lhe foi concedido por decreto de 2 de Abril de 1786. Fez carreira na Armada e acompanhou a família real ao Brasil comandando o bergantim *Lebre*. Foi promovido a chefe de divisão em 8 de Março de 1808 e morreu no Rio de Janeiro no dia 25 de Outubro de 1815.

<sup>448</sup> António Henriques Cabaça Baptista, *op. cit.*, p. 93.

<sup>449</sup> Idem, *ibidem*, p. 141.

<sup>450</sup> Idem, *idem*, p. 142.

renovadores em finais de Setecentos e inícios de Oitocentos, propiciou entre estes e a oficialidade portuguesa situações de conflito por tratamento desigual<sup>451</sup>.

No dia 4 de Maio de 1810 teve lugar um acontecimento relacionado com a esquadra do Estreito que iria desencadear uma acesa polémica no Reino e levar a Conselho de Guerra o seu comandante Rodrigo José Ferreira Lobo. Esse acontecimento do qual Albert Devoulx nos deu conta, socorrendo-se de testemunhos de quem o presenciou, na sua obra *Le Raïs Hamidou*, consistiu na passagem do Estreito em direcção ao Atlântico e posterior regresso a Argel de uma esquadra argelina comandada pelo famoso Hamidou Ibn Ali e cuja oposição da força portuguesa que cruzava estas águas não foi, segundo muitos, a mais eficaz.

O autor da *Carta que de Lisboa escreve hum amigo a outro, official de marinha na Esquadra do Estreito...* colocou na sua missiva a questão de forma muito directa pedindo esclarecimentos sobre a “(...) sahida dos Argelinos para o Oceano, a sua entrada outra vez de dia no Estreito, e á vista da Esquadra Portugueza, o são, e salvo com que ella se escapou, parecendo quasi que levava huma carta de seguro”<sup>452</sup>. Estava em causa na actuação do chefe da esquadra Rodrigo José Ferreira Lobo o que levou à sua comparência perante um Conselho de Guerra. Era necessário aquietar os rumores “(...) que fazem presentemente o objecto das conversações de Lisboa, quer nas sociedades públicas, quer nas particulares”.<sup>453</sup>

A posição do comandante da esquadra está expressa num pequeno texto enviado aos oficiais que na altura se encontravam com ele a bordo da nau *Vasco da Gama* e no qual pretendia que estes atestassem a veracidade das suas afirmações para proceder ao recurso da primeira sentença que o considerava culpado na permissão da passagem para o Atlântico e regresso ao Mediterrâneo das embarcações argelinas:

O Chefe de Divisaõ Rodrigo Joze Ferreira Lobo põem na presença dos Senhores Officiaes de Marinha, que guarneciaõ a não Vasco da Gama no dia 26 de Abril do presente anno, a Memoria seguinte, para cada hum dos ditos Senhores dizer o seu parecer á pergunta que se lhe faz:

---

<sup>451</sup> Voltamos aqui a mencionar o ofício enviado por Bernardo Ramires Esquível a Martinho de Melo e Castro, datado de Gibraltar, 30 de Agosto de 1790, no qual denunciava o comportamento menos próprio de alguns oficiais da Armada que dispunham dos navios sob o seu comando para práticas comerciais em proveito próprio. Neste caso específico referia-se a Daniel Tompson, oficial inglês, prestando serviço na marinha portuguesa.

<sup>452</sup> *Carta que de Lisboa escreve hum amigo a outro, official de marinha na Esquadra do Estreito, em resposta à que delle recebo, Contando-lhe o successo do dia 4 de Maio, dia em que a Esquadra Portugueza se encontrou com a Argelina*, p. 5.

<sup>453</sup> Idem.

No dia 26 de Abril do presente anno, hindo a não Vasco da Gama de fronte da boca do Estreito de Gibraltar no bordo do Norte; com vento levante, avistei 3 fragatas e 1 brigantim com vento á pôpa, sahindo o Estreito, chegadas á Costa da Barbaria, e conhecendo que eraõ embarcaçoens de suspeita me dispus para as atacar, e quando tentei virar no bordo Sul para me aproximar á ellas me acalmou o vento, e a corrente me levou a Est da Bahia de Tanger, e as fragatas e brigantim tendo montado o Cabo d’Espartel, ficáraõ na Bahia de Jeremias; e como saltasse o vento ao Poente, quando a não estava a Est da referida bahia, fui obrigado á hir dar fundo na Bahia de Gibraltar, sendo este o motivo por que não ataquei as fragatas e o brigantim, tendo-lhe feito todas as diligencias. Pergunta-se se hé verdade o que acima refiro? – Quartel da Rua do Collegio dos Nobres, 2 de Dezembro de 1810. – Rodrigo Jozé Ferreira Lobo, Chefe de Divisão.<sup>454</sup>

Terçaram-se argumentos a favor e contra o comandante da esquadra do Estreito, embora não fosse a primeira vez que um oficial superior da Armada comparecia perante um Conselho de Guerra em consequência de um desaire frente ao curso argelino. O almirante que tinha sido recentemente nomeado para estar à frente dos destinos da marinha emitiu a sua avalizada opinião sobre a matéria. George Cranfield Berkeley invocou a sua condição de oficial estrangeiro para opinar sobre o “infeliz acontecimento de 4 de Maio do prezente anno”. Muitas das sentenças atribuídas, tanto neste como em outros casos semelhantes passados com a esquadra do Estreito, eram, segundo o almirante inglês, “(...) censuradas pelos reos, attribuindo-as mais á força da intriga, do que á verdade dos factos, como acontece com o Chefe Lobo neste mesmo cazo”<sup>455</sup>. Berkeley, equidistante entre réus e acusadores, embora crítico quanto ao modo como decorrera o julgamento, já que se deveria ter adoptado um método mais imparcial no Conselho de Guerra, permitindo aos acusados contestar as testemunhas pessoalmente, estava de acordo com a decisão dos juízes em absolverem os comandantes dos navios em serviço na esquadra e apenas considerarem culpado o da fragata *Amazona* que desobedecera aos sinais do seu chefe e às ordens verbais que este lhe dera, repetidas pelo segundo oficial. A *Amazona* era uma fragata veleira e baseada nessas características poderia ter obrigado o inimigo a bater-se, pois esteve muitas vezes à distância de um tiro de peça. A justificação que o comandante da fragata invocava de o chefe da esquadra ter feito sinal de reunião era, ainda segundo Berkeley, “(...) indigna de hum Official de merecimento, e corage, pois que os defeitos apparentes, ou reaes dos Chefes devem ser remediados, do modo possível pelo discernimento e actividade dos seus subalternos: Por tanto

---

<sup>454</sup> *Memoria dos acontecimentos mais notaveis pertencentes aos dois conselhos de guerra, feitos ao Chefe de Divisão Rodrigo Jozé Ferreira Lobo, Commandante da Esquadra do Estreito de Gibraltar, pelo encontro dos argelinos no dia 4 de Maio de 1810*, p. 19.

<sup>455</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 427, Parecer do Almirante Berkeley sobre o Conselho de Guerra efectuado a Rodrigo José Ferreira Lobo, Quartel-General da Marinha, 27 de Novembro de 1810.



julgo este Official incapaz de qualquer commando para o futuro, ainda mesmo quando seja absolvido”<sup>456</sup>.

A conduta do comandante da esquadra era também, a todos os títulos, reprovável e o almirante inglês enumerava os três pontos nos quais baseava o seu julgamento. O primeiro estava relacionado com o abandono do bloqueio no Estreito por parte da nau *Vasco da Gama*, deixando a esquadra exposta, para ir a Cádiz em socorro de uma nau, a *Maria I*, que se encontrava perdida, sendo qualquer das fragatas mais do que suficiente para lhe prestar apoio. Menos desculpável era ainda o tempo que se tinha demorado naquela baía depois de constatar a inutilidade da sua acção. O segundo ponto prendia-se com o regresso do comandante dos navios portugueses à zona do Estreito e à confrontação com as forças inimigas, sendo o navio sob o seu comando superior em forças a toda a esquadra argelina, não se entendia a indesculpável fraqueza por parte deste oficial. Finalmente, ao ver-se de novo face aos seus oponentes, agora com todas as forças reunidas e tendo entre elas alguns dos melhores navios portugueses, debaixo das baterias de Gibraltar sob as quais o inimigo desdenhou abrigar-se, gastou o tempo em sinais ininteligíveis e desnecessários para os seus navios, já que o de atacar e dar batalha não consta que os tivesse efectuado. As culpas que Rodrigo José Ferreira Lobo tentava passar de todo este caso para o comandante da *Amazona* só o inculpavam a ele, segundo opinião de Berkeley<sup>457</sup>.

A primeira sentença do Conselho de Guerra absolveu os comandantes das fragatas *Amazona* e *Fénix* e condenou o comandante da esquadra. O Conselho de Guerra condenou Ferreira Lobo tendo em conta o artigo que afirmava: “Todo o Official commandando huma Esquadra, ou Nau de Guerra ou qualquer que elle for, e que não tenha satisfeito inteiramente á Commissão de que for encarregado, e isto por ignorancia ou negligencia, será excuso do Serviço se for Official General, ou Capitão-de-Mar-e-Guerra.”<sup>458</sup>.

A segunda sentença de 23 de Maio de 1812, entretanto emitida na sequência de um novo Conselho de Guerra, acabou por confirmar a pena ditada na primeira, requerendo, no

---

<sup>456</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 427, Parecer do Almirante Berkeley sobre o Conselho de Guerra efectuado a Rodrigo José Ferreira Lobo, Quartel-General da Marinha, 27 de Novembro de 1810.

<sup>457</sup> Saturnino Monteiro in *Batalhas e Combates da Marinha de Guerra Portuguesa*, vol. VIII (1808-1975), 1997, pp. 26-29, expressa, quanto a este caso, uma opinião relativamente favorável a Rodrigo José Ferreira Lobo.

<sup>458</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 427, Cópia da 1ª Sentença proferida no Conselho de Guerra contra o Chefe, e mais Commandantes da Esquadra do Estreito, Lisboa em Conselho de Guerra, 15 de Novembro de 1811.

entanto, Rodrigo José Ferreira Lobo que todo o processo e respectivas sentenças fossem remetidos ao Rio de Janeiro para confirmação. O oficial português, dispondo de alta protecção junto da corte no Brasil, viu as suas pretensões atendidas conseguindo a publicação de um decreto que o ilibou de qualquer responsabilidade e condenou os dois comandantes das fragatas *Amazona* e *Fenix*.<sup>459</sup>

A 16 de Janeiro de 1815, a decisão sobre o chefe de divisão foi revista na base de que o “Processo continha – Nulidades – Imperfeições notáveis – E que a sentença era fundada em provas, assim chamadas; porém que humas não existião, e outras, sendo analizadas, se deviaõ, avaliar diversamente”<sup>460</sup>. Depois de mandar estudar o processo por “pessoas inteligentes e zelosas” do seu real serviço, o príncipe regente concluiu pela confirmação da punição a José Joaquim Xavier Velasco e Antonio Correia Manuel Torres de Aboim, respectivamente comandantes da *Amazona* e *Fenix*, para de seguida declarar Rodrigo José Ferreira Lobo, evitando a efectuação de um terceiro Conselho de Guerra, “(...) completamente innocente e livre de toda e qualquer imputação, que lhe podesse provir dos tristes acontecimentos dos dias 26 de Abril, e 4 de Maio de 1810, em que houveraõ os encontros com a Esquadra Argelina, tendo este Official em huma e outra occasião cumprido exactamente com os seus deveres, e mostrado aquelle valor, e actividade, que sempre o fizeraõ digno da Minha Real Attenção.”<sup>461</sup>.

Os argumentos trocados entre os que acusavam e defendiam o ex-comandante da esquadra do Estreito não conseguiam disfarçar a realidade que se prendia com as deficientes condições dos navios e tripulações que ancoravam em Gibraltar. O autor da *Carta que de Lisboa escreve hum amigo...*, fazendo uso das razões invocadas pelos defensores do chefe Ferreira Lobo, resumia assim o estado dos navios portugueses: a nau *Vasco da Gama* incapaz pelo seu pouco andar; a fragata *Fenix* no molhe e por consequência inútil; a fragata *Carlota* “hydropica” e não se podendo mesmo chamar uma bateria andante; a *Amazona*, a melhor de todas, com a sua guarnição diminuída e parte dela doente; o bergantim *Gaivota* às ordens do

---

<sup>459</sup> António Marques Esparteiro, *O almirante José Joaquim da Rosa Coelho*, p. 42.

<sup>460</sup> *Memoria dos acontecimentos mais notáveis pertencentes aos dois conselhos de guerra, feitos ao Chefe de Divisão Rodrigo Jozé Ferreira Lobo, Commandante da Esquadra do Estreito de Gibraltar, pelo encontro dos argelinos no dia 4 de Maio de 1810*, p. 102.

<sup>461</sup> *Idem*, pp. 103-104.

embaixador português em Cádiz<sup>462</sup>. Considerava por fim que o estava em causa era a atitude do ex-comandante da esquadra do Estreito frente ao inimigo e não a maior ou menor facilidade com que os argelinos podiam passar o Estreito: “Francisco do Canto e Castro Mascarenhas, no seu conselho de guerra, que se lhe mandou fazer pela sahida dos argelinos para o Oceano, quando elle então commandava a Esquadra em 1806, demonstrou, e muito bem, que os inimigos podião sahir o Estreito, a pezar de toda a vigilancia da Esquadra, e ainda que ella fosse maior”<sup>463</sup>.

Os argumentos esgrimidos entre os apoiantes e os detractores de Rodrigo José Ferreira Lobo nas obras que foram escritas sobre a matéria são sobretudo de carácter técnico e de natureza moral e ética<sup>464</sup>. António Marques Esparteiro também abordou a questão que abalou a opinião pública de Lisboa no início do século XIX na obra que escreveu acerca do almirante José Joaquim da Rosa Coelho. O comandante Esparteiro dá nota do acontecido a 4 de Maio de 1810 frente às forças argelinas. E ao publicitar a primeira sentença aplicada a Ferreira Lobo em 29 de Novembro de 1810, afirma ter sido este condenado a ser expulso do real serviço pelos erros, negligências e omissões que cometera no comando da esquadra e os comandantes da *Amazona* e *Fenix* absolvidos, embora os seus navios, como mais veleiros, principalmente a *Amazona* pudessem ter atacado os argelinos quando eles se recolheram ao Estreito<sup>465</sup>. Este episódio representa, quanto a nós, a prova que acção empreendida no Estreito pela marinha de guerra portuguesa, por vários motivos nos quais naturalmente se incluem aqueles relacionados com a conjuntura interna e externa, nem sempre se adequou aos objectivos que lhe estavam consignados, o impedimento da passagem ao Atlântico do curso da regência de Argel.

---

<sup>462</sup> *Carta que de Lisboa escreve hum amigo a outro, official de marinha na Esquadra do Estreito, em resposta à que delle recebeo, Contando-lhe o successo do dia 4 de Maio, dia em que a Esquadra Portugueza se encontrou com a Argelina*, p. 7.

<sup>463</sup> *Idem*, p. 22-23.

<sup>464</sup> Estas obras são: *Carta que de Lisboa escreve hum amigo a outro, official de marinha na Esquadra do Estreito, em resposta à que delle recebeo, Contando-lhe o successo do dia 4 de Maio, dia em que a Esquadra Portugueza se encontrou com a Argelina*. Lisboa, Na Impressam Regia, 1811.; *Resposta à carta que de Lisboa escreveo hum amigo a outro official de marinha na Esquadra do Estreito, sobre o successo do dia 4 de Maio, em que a Esquadra portugueza se encontrou com a argelina*. Rio de Janeiro, Na Impressão Régia, 1812.; *Memoria dos acontecimentos mais notaveis pertencentes aos dois conselhos de guerra, feitos ao Chefe de Divisão Rodrigo Jozé Ferreira Lobo, Commandante da Esquadra do Estreito de Gibraltar, pelo encontro dos argelinos no dia 4 de Maio de 1810. Defeza do Chefe e decizão da cauza*, 1815.

<sup>465</sup> António Marques Esparteiro, *op. cit.*, p. 42.

Albert Devoulx deu-nos a repercussão que este acontecimento teve na moral do curso de Argel e a versão argelina dos incidentes de 4 de Maio de 1810. Hamidou Ibn Ali tinha tomado o comando de uma divisão composta por uma fragata de 44 peças, comandada por ele próprio; uma fragata de 44 peças sob o comando do *raïs* Ali Rarnaout; a *al-burtughazia* de 44 peças dirigida pelo *raïs* Ahmed Zmirli; um brigue de 20 peças, comandado pelo *raïs* Mustafá “O Maltês”. Chegado ao Estreito, Hamidou aproveitou a noite e uma brisa favorável de Este para o transpor sem ser notado pela esquadra portuguesa que ali cruzava.

Depois das presas que efectuou no Atlântico, o *raïs* argelino empreendeu o regresso ao seu porto de origem. Entretanto, tinha enviado para Argel duas das três presas, mantendo a terceira consigo. A divisão argelina chegou ao Estreito ao romper do dia, empurrada por uma leve brisa do Norte, depois de ter iniciado a sua travessia detectou ao longe dois ou três grandes navios. Constatou depois Hamidou Ibn Ali que perante a sua divisão se encontravam uma nau e três fragatas portuguesas. O *raïs* argelino transmitiu ordens aos seus navios para se dirigirem a toda a força de vela sobre uma das embarcações, enquanto a presa que transportava consigo rumava paulatinamente a Gibraltar<sup>466</sup>. Mas quando as três fragatas de Argel estavam a ponto de interceptar o navio português, este virou de bordo e tomou outro rumo. Não andavam longe da verdade as fontes orais de Devoulx, já que na *Memoria dos acontecimentos mais notáveis...* os defensores de Ferreira Lobo, agora para sustentarem as opções tomadas pelo comandante da esquadra do Estreito, afirmavam ter tido a sua actuação no comando da esquadra milhares de espectadores<sup>467</sup>.

O que restou do dia foi preenchido por manobras de uma e outra parte, mas que tornaram possível à frota da Regência ganhar o seu porto, onde o êxito da campanha no Atlântico e da passagem do Estreito perante a esquadra portuguesa obteve notável repercussão. Albert Devoulx tem, todavia, o cuidado de nos avisar que a descrição deste

---

<sup>466</sup> Albert Devoulx afirma acerca das ordens que Hamidou Ibn Ali deu para enfrentar os navios da Esquadra do Estreito sob o comando de Ferreira Lobo: “Hamidou prenant promptement et résolument son parti, donna ses ordres au port-voix, car les signaux étaient chose inconnue dans la flotte de la foi” in *Le raïs Hamidou*, p. 105. É uma explicação curiosa, mas errada e mais tarde corrigida por publicação manuscrita do próprio Devoulx, no ano de 1868, do *Le Livre des Signaux de la flotte Agérienne*. Moulay Belhamissi inclui no seu livro *Histoire de la marine algérienne (1516-1830)*, [Documents et illustrations, 12. – Extrait du livre des signaux de la flotte algérienne, édité par A. Devoulx (Alger 1868)] extractos em *fac-simile* desta última obra de Devoulx. Pensamos que a afirmação contida na primeira obra citada, se deve ao facto de esta ter sido editada no ano de 1859 e a segunda, nove anos mais tarde, em 1868.

<sup>467</sup> *Memoria dos acontecimentos mais notáveis...*, pp. 2-9.

retumbante sucesso da frota argelina foi por ele recolhida junto de fontes orais que o presenciaram.<sup>468</sup>

Existiu uma notória diferença entre os desejos daqueles que conceberam as reformas para a recomposição da marinha de guerra portuguesa e os objectivos que estas alcançaram. Indicação dessa diferença foi a exposição de José Bernardo de Lacerda, oficial da Brigada Real de Marinha, enviada para Lisboa, sem data, mas elaborada, segundo elementos que nos fornece, no ano de 1811. Esta opinião sobre o serviço do Estreito é tanto mais importante, quanto sabemos ter sido sempre o seu autor um acérrimo defensor da corrente realista contra aqueles que, segundo o seu ponto de vista, professavam as ideias francesas, e nunca, até então, ter emitido a mais pequena crítica dirigida à Armada. Lacerda, líder de facção em Argel no seio da marinhagem portuguesa, depois de expor para Lisboa as desventuras dos seus compatriotas pois estes “(...) sofrem aquelles as injurias da Relligião, o desprezo, as fomes, as bastonadas (...)”, acaba concluindo que não sendo

“(...) bastante o martírio dillatado, e continuo em que existem os portuguezes, para a inda soffrerem o ver no dia 1º de Junho de 1804 segundo a melhor lembransa, estar a vista desta bahia a nau Vasco da Gama e as duas oras da tarde entrar um xaveco argelino carregado de turcos recolhendo se devarios destacamentos, porse esta nau a capa podendo os a prezar sem o menor incommodo, e depois que elle estavam debaixo da artelharia da terra mariar sobre elles dando lhe immensos tiros, que que nenhum dano lhe fizerão (...) em 27 do mesmo sahirão duas escunas, avizarem os disgrassados escravos á Devizão de Gibraltar, sacrificando as suas vidas como espias da sua nassão, somente zellozos do credito que devião, e são obrigados a ter as imbarcasoens da Armada Portugueza; e consta-lhe que quando esta notisia xegou ao Xeffe em Gibraltar, xamando Comandantes abordo, forão estes miseraveis calluniados de inquietadores da Esquadra / terrível, e vil palavra em boca de um militar invertendo o nome de zelo em inquietassão / e bem longe de examinar se era verdadeira, ou não, a parte que lhe derão, retirarão-se para Lisboa.<sup>469</sup>

Não era habitual linguagem deste género em qualquer documento no qual constasse a assinatura de José Bernardo de Lacerda, sempre tão solícito a reverenciar e adular o poder em Lisboa e no Rio de Janeiro, sempre pronto a servir de bom grado de polícia das consciências dos seus colegas de cativo no banho da Regência. Muito menos o era quando essa linguagem se destinava a classificar procedimentos e formas de actuação de uma instituição, a Marinha de Guerra, à qual o peticionário pertencia e que considerava esteio do poder real em Portugal.

---

<sup>468</sup> Albert Devoulx, *Le raïs Hamidou*, pp. 103-106.

<sup>469</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Petição de alguns marinheiros cativos em Argel dirigida ao Príncipe Regente, Argel, [1811].

Existiam também, como páginas atrás já fizemos referência, os eternos problemas de carências de fundos manifestados pela esquadra do Estreito geralmente supridas pelo sempre omnipresente Salomão Benoliel. Em Maio de 1809, James Scarnichia lançou um lancinante apelo, face à carência de provisões em que se encontrava a esquadra – possuía alimentos apenas para quinze dias – a este judeu sefardita vivendo em Gibraltar a “(...) suplicar-lhe mais este socorro certo de que Sua Alteza Real dará as providencias para que Vossa Mercê Seja indenizado como he costume por tanto sirvasse Vossa Mercê avizar-me do seu acordo relativo ao que lhe pesso”<sup>470</sup>.

Salomão Benoliel vinha assim mais uma vez, como acabava sempre inevitavelmente por vir, em socorro dos portugueses, neste caso muito concreto representados na esquadra do Estreito.

Recibi o officio de Vossa Senhoria com data de hoje que me manifesta que a Esquadra de Sua Alteza Real se acha com 15 dias de mantimentos, e me pide hum mez de mantimentos, não ignora Vossa Senhoria os motivos de eu não ter continuado a suprilla como lhe manefestei no officio que lhe remetí em 4 do mes passado; não obstante não consentirei que a Esquadra se encontre em semelhante apuro; por tanto pode Vossa Senhoria mandar recibir o dito mês de mantimentos, que eu suprirei o dinheiro da sua importancia.<sup>471</sup>

Nestas duas missivas, a súplica de James Scarnichia e a pronta resposta de Salomão Benoliel, podemos detectar o uso de um dos dois tipos de discurso que se cruzaram também com frequência em outra documentação ligada ao relacionamento do reino português com o espaço magrebino, relativamente aos judeus “francos” norte-africanos: o discurso oficial e o officioso. No discurso oficial, oriundo da esquadra cruzando o Estreito, dos nossos representantes consulares e do próprio poder político em Lisboa ou no Rio de Janeiro, encontramos a contundente crítica em relação aos judeus das duas margens do Mediterrâneo que supostamente transmitiam às regências magrebina as movimentações das forças marítimas portuguesas e disso tiravam partido para os seus negócios ligados à actividade corsária. No discurso officioso, depara-se-nos o apelo à recordação da terra dos seus antepassados, a súplica que as condições vividas no terreno obrigavam, como se pode constatar na missiva de Scarnichia, e que acabava sempre por ser atendida com avanços em

---

<sup>470</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de James Scarnichia para Salomão Benoliel, bordo do navio Vasco da Gama, Gibraltar, 2 de Maio de 1809.

<sup>471</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Salomão Benoliel para James Scarnichia, Gibraltar, 2 de Maio de 1809.

espécie por parte de alguns elementos das comunidades judaicas do ocidente do Mediterrâneo, dos quais muitas vezes nunca seriam ressarcidos.

A esquadra do Estreito continuou a arrastar o seu “cruzadouro” por mais alguns anos nas águas do sul da Península, enfrentando as mesmas dificuldades com que se debateu desde a sua criação. Em Setembro de 1818, Portugal ainda mantinha no Estreito, cinco anos depois da assinatura do Tratado de Paz Luso-Argelino, uma força naval para impedir a passagem para o Atlântico do curso da regência de Tunes.<sup>472</sup>

Invocando que, depois de concluída a Trégua com a regência de Tunes, se podia dispor de maior número de navios de guerra, desviados do “cruzadouro” do Estreito, a Junta do Comércio e o Conselho do Almirantado, consultados sobre esta matéria, defendiam o regresso ao sistema de comboios que se praticara durante a guerra com a França, anteriormente à partida da corte para o Brasil. Não comungavam, todavia, os governadores do reino da mesma opinião, já que o número de navios de guerra disponível não era suficiente para comboiar todas as esquadras que cruzavam o Atlântico, além do mais era necessário travar as especulações geradas em torno dos prémios de seguro, bem como a despesa que implicaria a sua organização. Afigurava-se assim fundamental a adopção de medidas repressivas mais duras em relação às tripulações dos navios mercantes, conforme o solicitavam também os homens de negócio implicados no tráfego do Atlântico, e que os marinheiros destas embarcações “(...) fossem estimulados pela promessa de alguma recompensa, os capitães, que se distinguirem e os individuos que perderem algum membro em combate, ou as viúvas ou maiis dos que nelle falecerem.”<sup>473</sup>.

Subdimensionadas em homens e material as esquadras da marinha de guerra que cruzaram o Estreito em finais do século XVIII e primeiras décadas do XIX, não conseguiram na maioria dos casos impedir a passagem do curso das regências magrebinas para o Atlântico com o objectivo de ali exercer as suas depredações. Sofrendo também de problemas disciplinares e as consequências das polémicas causadas pela actuação menos avisada de alguns oficiais, a marinha portuguesa só conseguirá alcançar os seus objectivos quando, fazendo jus à experiência de alguns dos seus quadros superiores nas coisas do Magrebe, se

---

<sup>472</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 393, Informação dos governadores do reino para o príncipe regente no Rio de Janeiro, Lisboa, Fevereiro de 1818.

<sup>473</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 397, Petição dos governadores do reino ao príncipe regente, Lisboa, 30 de Abril de 1819.

dirigir ao Norte de África e, sob tutela inglesa, conseguir negociar Tratados de Paz ou Tréguas com as regências que acautelarão a marinha mercante do reino e as suas populações ribeirinhas contra os ataques do corso magrebino.

\*\*\*

A acção das esquadras portuguesas que cruzavam o Estreito no final do século XVIII e início do XIX foi importante para tentar impedir a passagem do corso “barbaresco” para o Atlântico. A situação nas águas do Sul da Península revelou-se deveras problemática para as pequenas potências europeias que por ali se viam obrigadas a fazer transitar as suas marinhas mercantes. No ano de 1781, tendo em conta os perigos enfrentados pelos navios portugueses no tráfego do Atlântico e Mediterrâneo, a Junta do Comércio publicou as *Instrucções, Pelas quaes se devem regular os Vassallos desta Coroa, Homens de Negocio, Proprietarios, Capitães e Mestres de Navios, para a segurança do seu Commercio marítimo, e livre Navegação para os Pórtos Estrangeiros...*

A marinha portuguesa sofreu neste período uma profunda tentativa de renovação que o momento impunha mas que factores de vária natureza dificultaram. O corpo legislativo que a contemplou abarcou aspectos da logística da Armada. No entanto, o campo da construção naval foi um dos prioritários para aqueles que se lançaram no projecto de reformar a marinha portuguesa. Dos reconstruídos estaleiros da Ribeira das Naus, que a destruição provocada pelo terramoto de 1755 submergira, obra considerada prioritária por Pombal, saíram vários navios dos quais a nau *Ajuda* foi o primeiro, logo no ano de 1759.

Todavia, devemos ter em particular atenção se a legislação produziu os efeitos esperados. Os efectivos da marinha de guerra portuguesa – segundo os dados fornecidos por Cruz Júnior, apontando valores ligeiramente superiores aos do comandante Esparteiro – eram de 12 naus e 22 fragatas, para os seus navios mais importantes, totalizando os meios navais da Armada cerca de 70 navios. Um número semelhante ao que constituía a marinha de guerra do reino sueco, mas perdendo quando cotejado com o de Espanha, e, sobretudo, com o de Inglaterra.

As acções empreendidas nos reinados de D. José e D. Maria I em relação à renovação da Armada não tiveram continuação. O visconde de Anadia sucedeu a D. Rodrigo de Sousa Coutinho e a sua administração coincidiu com nova fase de declínio da marinha de



guerra portuguesa, diminuindo o número de navios e tornando inoperáveis outros necessitados de grandes reparações.

A principal missão da Armada, nas águas da boca do Estreito e no Atlântico Sul, tinha a ver fundamentalmente com o combate ao corso magrebino. Para isso os seus comandos serviram-se das informações que lhes foram remetidas pelos três principais consulados que o Reino possuía no espaço geoestratégico do ocidente mediterrânico e sul atlântico da Península: Tânger; Cádiz e Gibraltar. A estas juntaram-se também outras que eram enviadas pelos cativos portugueses retidos em Argel. Existiam também vários objectivos consignados aos navios de guerra portugueses, ligados à crónica dependência do Reino das importações cerealíferas de Marrocos, às quais se haveriam de juntar as relacionadas com o transporte de gados quando as tropas inglesas desembarcaram na Península.

As esquadras que cruzaram o Estreito enfrentaram múltiplos problemas. As frequentes deserções eram um deles. Outros havia, todavia, relacionados com a deficiente qualidade de alguns navios que compunham a esquadra e de diversos dos seus oficiais, como foi o caso transmitido para Lisboa por José de Melo Breyner, comandante em chefe da Esquadra de Guarda-Costa, de bordo da nau *Medusa*, fundeada em Algeciras, sobre a total inoperância do comandante da fragata *Cisne* no ano de 1787.

Eram também muitas as preocupações dos responsáveis da Armada quanto ao procedimento de oficiais da esquadra do Estreito ligados à prática do comércio, transcendendo em muito as normais operações inerentes ao abastecimento logístico das embarcações nas quais tinham responsabilidades de comando. Martinho de Melo e Castro, baseado nos relatórios enviados por Bernardo Ramires Esquivel, traduzia nas suas Instruções, em pleno ímpeto reformista da Armada no ano de 1792, dirigidas aos comandantes da Esquadra do Estreito, os cuidados, pela “escandalosa relaxação dos Officiaes dessa Esquadra em que são compriendidos alguns de Maior Patente por Dividas, e reprovado comercio”.

No campo operacional e dos meios necessários à boa execução do serviço no Estreito, existiam oficiais, como era o caso de António José Valente, que defendiam serem as fragatas preferíveis aos bergantins, tendo em conta o aumento em qualidade e quantidade das forças argelinas. Segundo o comandante da esquadra cruzando frente a Gibraltar, em 1802, dois bergantins faziam a despesa de uma fragata, sendo esta um navio muito mais poderoso que duas daquelas embarcações. Encontramos também em António José Valente a teorização

sobre a actuação da marinha portuguesa perante o corso argelino. A estratégia mais adequada deveria ser a que privilegiasse o combate em pleno Mediterrâneo, antes do corso de Argel tentar franquear o Estreito. Mas, por outro lado, para conseguir pôr em acção este *modus operandi* seriam necessários navios, em outras condições, que não aquelas, em que se encontravam as embarcações em serviço no Estreito.

Pensamos que a estratégia que defendia uma acção mais ofensiva em relação ao corso das regências tinha os seus apoiantes no seio dos oficiais da Armada, contrariando as instruções que seguiam de Lisboa para os comandantes das esquadras que cruzavam as águas do sul da Península. As críticas também provinham dos próprios cativos no banho da Regência, como foi o caso de Joaquim José de Castro Guedes e do terrível libelo acusatório à actuação da Esquadra do Estreito, incluído na carta de 23 de Fevereiro de 1806, endereçada ao pai deste oficial da marinha de guerra.

O “cruzadouro” no Estreito tinha os seus obstáculos, reais e míticos, sempre invocados para justificar falhanços ou acções menos conseguidas. Um deles era o já famoso *raïs* Hamidou Ibn Ali que supostamente estaria aos comandos de uma escampavia que tinha escapado à fragata *S. João Príncipe*, facto que comprovámos nas nossas investigações não ser verídico. Os insucessos da esquadra do Estreito repetiam-se e, de novo, Paulo Freire de Andrade enviou para o Reino um ofício no qual informava que o aviso que remetera para o então Chefe da Esquadra, sobre a saída de uma fragata argelina, tinha sido ignorado e também que havia alegria excessiva entre os argelinos por uma fragata ter desfeito a Divisão Portuguesa que a tentara impedir de sair o Estreito. Os corsários argelinos continuavam a passar ao Atlântico em pleno “cruzadouro” da esquadra que, apesar de todos os seus constrangimentos e de alguns, esporádicos, sucessos, não conseguia impedir as suas movimentações.

Os problemas persistiam no seio da oficialidade da marinha de guerra portuguesa e um deles relacionava-se com a diferença de tratamento e soldos de que alguns oficiais portugueses, como Luís de Mota Feio, reclamavam. Os principais visados nestes protestos eram oficiais britânicos que vinham para o Reino com soldos dobrados, viam os seus galões aumentados, em um ou mais postos, e com assiduidade enviavam para Inglaterra detalhados relatórios sobre a conjuntura portuguesa.

No dia 4 de Maio de 1810 teve lugar a passagem de uma divisão argelina pela esquadra portuguesa que guarnecia o Estreito. O facto causou grande celeuma no Reino e levou a Conselho de Guerra o comandante das forças portuguesas. A primeira sentença absolveu os comandantes das fragatas *Fénix* e *Amazona* e condenou o chefe Rodrigo José Ferreira Lobo. A segunda sentença de 23 de Maio de 1812 confirmou a primeira, requerendo, no entanto, Ferreira Lobo que ambas fossem enviadas para o Rio de Janeiro com fim de serem sujeitas à apreciação do príncipe regente. Ferreira Lobo dispunha de grandes apoios junto da Corte e conseguiu a sua revogação. O príncipe regente ilibou-o de qualquer responsabilidade e condenou os comandantes das fragatas. Do episódio de 4 de Maio de 1810, Alberto Devoux dá-nos, na sua biografia do *raïs* Hamidou, a versão que corria em Argel sobre este acontecimento, recolhida junto de testemunhas que o presenciaram.

À medida que o tempo de permanência em cativeiro ia aumentando, começaram a surgir críticas à actuação da esquadra que cruzava o Estreito, muitas delas provenientes dos mais acérrimos defensores da causa realista no seio dos cativos no banho da Regência. José Bernardo de Lacerda, um destes defensores, criticou, à imagem do que já tinham feito Castro Guedes e Paulo Freire de Andrade, a ignorância a que eram votadas pelos chefes das esquadras as informações enviadas de Argel sobre as movimentações dos seus navios de corso.

A esquadra do Estreito continuou o seu “cruzadouro” nos mares do Sul da Península, No ano de 1818, passados cinco anos após a assinatura do Tratado Luso-Argelino, Portugal ainda mantinha na boca do Estreito uma força naval. Carentes de homens e material, as forças portuguesas não conseguiam impedir, na maioria dos casos, a passagem do corso “barbaresco” para o Atlântico. Sofrendo de problemas disciplinares e das polémicas suscitadas pelos seus insucessos, a Marinha de Guerra, só conseguirá atingir a plenitude dos seus objectivos, quando disponibilizar a experiência magrebina de alguns dos seus oficiais para a negociação de Tratados de Paz ou Tréguas com as Regências norte africanas.

## 3.2. Os casos do bergantim *Lebre pequeno* e da fragata *Cisne*. Da experiência de combate à acção diplomática

O bergantim da Armada *Lebre pequeno* foi tomado pelo corso argelino no ano de 1799 frente a Estepona e debaixo da protecção das baterias das costas do reino de Espanha. A visibilidade da perda desta pequena embarcação só teve tradução na documentação portuguesa após o apresamento da *Cisne*, pois foi necessário que começasse a chegar a Lisboa a correspondência oriunda dos seus cativos, para que também fosse concedida alguma importância ao acontecido a outros navios, sobretudo àqueles que tinham feito parte dos activos da marinha de guerra portuguesa. Foi, como se verificou mais tarde em relação aos portugueses no banho da regência de Argel, um comportamento diferente, baseado na proveniência social dos tripulantes das várias embarcações perdidas para o corso argelino. Foi a constatação *in loco* da antinomia entre os vários grupos sociais existentes no Reino. Joaquim José de Castro Guedes, segundo-tenente da Real Armada, em serviço na *Cisne* e agora cativo nos banhos argelinos, na primeira carta que escreveu a seu pai, afirmava, em relação à situação em que se encontrava e à libertação que julgava próxima, pensar no empenho do Reino na sua redenção tendo em conta que estava também cativo em Argel uma personalidade grada da sociedade portuguesa do Antigo Regime: “(...) o filho segundo do Almirante Ramires”<sup>474</sup>.

Não encontramos nenhuma descrição detalhada da perda do *Lebre pequeno* com origem em qualquer dos seus tripulantes que pudessem ou tivessem as condições para o fazer. E referirmo-nos, muito concretamente, à possibilidade de grafar o acontecido. No entanto, numa consulta efectuada ao Conselho do Almirantado, ordenada pelo príncipe regente, acerca da justiça de uma reclamação de Mulei Slimane sobre o apresamento de uma escuna e escampavia argelinas, foi possível descobrir uma narração da tomada do bergantim português pelo corso de Argel.

No dia 15 de Agosto de 1799 o bergantim *Lebre pequeno* tinha saído do porto de Barcelona comboiando três iates rumo a Tarragona. Na sua derrota encontrou um corsário argelino que lhe deu caça, de que só desistiu quando o bergantim português e os iates se

---

<sup>474</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Joaquim José de Castro Guedes para seu pai, Argel, 17 de Maio de 1802. Bernardo Ramires Esquível, antigo comandante da Esquadra do Estreito.

acolheram à protecção das fortalezas da grande cidade catalã. Continuou o seu comboio a embarcação portuguesa quando, no mesmo dia, avistou um outro navio argelino de 34 peças, armado em corso, com o qual iniciou combate debaixo do fogo das baterias da costa de Espanha sem, contudo, o corsário de Argel ser atingido ou ameaçado por estas. Abordaram finalmente o bergantim português sessenta argelinos, sendo este apresado com mortos e feridos entre a guarnição. Dos três iates que fizeram força de vela, um que se lhe rebentou um mastro, não conseguindo assim escapar, foi afundado, “(...) sendo obrigado a ceder por este facto á furia da barbaridade”<sup>475</sup>. Não perdeu a oportunidade o Conselho do Almirantado em considerar ilegal o apresamento do bergantim português e a presença de cerca de oitenta cativos portugueses que tinham engrossado o número dos então já existentes no banho da Regência.

A assunção de alguma culpa no acontecido ao bergantim português por parte do reino de Espanha pode deduzir-se pelo pagamento de cem réis diários à sua tripulação e à de um dos iates que este comboiava, começado a efectuar pouco tempo após o apresamento da embarcação portuguesa nas suas águas territoriais. Todavia, alguns anos depois teve lugar um facto que serviu de pretexto para a corte de Madrid interromper esse auxílio. Em Fevereiro de 1805, Luís José Jonart, piloto do *Lebre pequeno*, oficiou o visconde de Anadia da fuga de três oficiais portugueses cativos em Argel nos quais se encontrava o comandante do bergantim, Inácio Pereira Pinto. Luís José Jonart, membro do estado-maior deste navio de guerra, assumiu assim o lugar de comissário da restante tripulação ainda cativa em Argel, posto para o qual foi nomeado pelo capitão-tenente Paulo Freire de Andrade<sup>476</sup>.

Como resultado da fuga e da responsabilidade que o *dey* imputava ao reino espanhol por este ser, de acordo com esta autoridade argelina, o responsável pelos cativos resultantes do apresamento do bergantim e do iate portugueses, o cônsul de Espanha em Argel informou

---

<sup>475</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 426, Parecer do Conselho do Almirantado a consulta do príncipe regente sobre reclamação de El-Rei de Marrocos, Lisboa, 5 de Novembro de 1806. Saturnino Monteiro in *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. VII, 1669-1807, 1996, p. 237, oferece uma descrição não muito pormenorizada sobre a perda desta embarcação da Armada.

<sup>476</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 429, Ofício de Luís José Jonart para o visconde de Anadia, Argel, 14 de Fevereiro de 1805. Os cativos portugueses em fuga eram, para além do 1º tenente Inácio Pereira Pinto do *Lebre pequeno*, os oficiais da fragata *Cisne*, 2º tenente do mar Joaquim José Pereira de Almeida e o comissário José Martins Romano.

Paulo Freire de Andrade que a corte de Madrid dera ordem para cessar o pagamento às tripulações dos barcos apresados debaixo da protecção das baterias das costas espanholas<sup>477</sup>.

A mesma atribuição de culpas por parte do *dey* ao cônsul espanhol já tinha sido noticiada por Naftali Busnach em carta dirigida a ‘Abd al-Karim Ben-Taleb comerciante marroquino na praça de Lisboa e com negócios por todo o Magrebe. Segundo este judeu franco de Argel, desconheciam-se quase todos os pormenores da fuga dos três oficiais portugueses, suspeitava-se apenas que tinham escapado numa pequena embarcação espanhola. Porém, ignorando tudo isto, “(...) o Dey quer que o consul de Hespanha os pague; por que éra seu fiador, que este aviso lhe sirva”<sup>478</sup>.

Do combate travado pelo *Lebre pequeno* com o corsário argelino que o aprisionou chegaram-nos indicações importantes, constantes do relatório de um dos componentes do seu estado-maior, o cirurgião Francisco José Pinheiro. Este documento menciona dez feridos encontrando-se entre eles o comandante, o piloto e o cirurgião, sendo elucidativo sobre o género de lesões relacionadas com o tipo de abordagem praticada pelos corsários de Argel. Eram fundamentalmente lesões provocadas por armas brancas. Na tripulação do navio o cirurgião de bordo apontava os seguintes feridos:

Commandante 1º. Ignacio Pereira Pinto: Com duas feridas na cabeça, golpes de tagano sobre o coronal de profundidade de hum terço de pulgada, e huma em o pulso direito que lhe ofendeu, parte dos nervos que servem a flexão e alguns vasos menores. Piloto 2º. Luis Jozé Junarte Reçebou hum dito golpe na região do occiput não ofendendo parte particular: Cirurgião 3º. Francisco Jozé Pinheiro Com três firdas huma na cabeça do comprimento de cinco pulgadas que ofendeu bastante o craneo, outra na região da mesma gradeza profundidade pulgada e meia estando feridos alguns vasos inter custaes, e outra em o braço esquerdo não consideravel: Carpinteiro 4º. João Moreira de Souza. Huma ferida dita sobre o osso temporal ficando com alguma, deformidade, pelas esquilolas que saíram: Marinheiro 5º. Francisco Pires: Ilezos de huma mam e dous grandes golpes nas espáduas porem não ofendendo parte particular: Dito 6º. Verissimo António com hum golpe no pescosso que tuou duas vértebras, servicaes cujas fistulas, padecerá por alguns tempos. / Tropa / Cabo 7º. Manoel Mexia com huma dita na garganta que não tem maior atenção: 8º Manoel Sardinha: Ilezos de huma mão e trez na cabeça huma sobre o osso frontal, em que padeceu a veia do mesmo nome, e huma em cada temporal de que padece hum pouco, a audição. 9º António Fernandes Caldeira Ilezos de huma mam huma grande no cotovelo do mesmo braco, huma na testa, e duas grandes na região

---

<sup>477</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Carta do cônsul de Espanha em Argel para Paulo Freire de Andrade, Argel, 27 de Outubro de 1805.

<sup>478</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 415, Carta de Naftali Busnach para Abdelkrim Bentaleb, Argel, 1 de Novembro de 1804.

das temporas: 10 Jozé Maria Lúcio com huma dita em hum braco. Conbastante perda de sangue porem não congrandes circunstancias; (...) <sup>479</sup>

Em Julho de 1804, poucos meses antes da sua fuga, o primeiro-tenente Inácio Pereira Pinto informou o visconde de Anadia da situação da marinhagem e tropa que guarneciam a embarcação sob o seu comando, bem como da tripulação de um dos iates que comboiava. Sabemos que da marinhagem e tropa do bergantim português restavam cinquenta e um tripulantes <sup>480</sup>, quatro dos quais doentes. Tinham morrido um despenseiro, um segundo-grumete e um soldado. Um segundo-grumete convertera-se ao islão. Da “Gente do Hiate” restava um piloto – doente – e seis marinheiros, tendo entretanto morrido o seu mestre <sup>481</sup>.

*A Parte que dá O Commandante que foi do Bergantim Lebre piqueno Escravo á 5 annos da tripulação do dº desde 30 de Julho de 1803 até 14 de Julho de 1804* permite-nos também ter uma ideia de como se arrumava a tripulação de uma pequena embarcação de guerra que cruzava o Mediterrâneo ocidental. O *Lebre pequeno* tinha a sua guarnição dividida, segundo o seu próprio comandante, em Estado-Maior, Oficiais de Fazenda, Oficiais de Apito, Fiel, Marinhagem, Mestres e Tropa de Artilharia. O Estado-Maior era composto pelo comandante do navio, o capelão, o piloto e o cirurgião. Os Oficiais de Fazenda, de Apito e Fiel eram o escrivão, o guardião e o despenseiro, respectivamente <sup>482</sup>. A Marinhagem compunha-se de marinheiros – primeiros e segundos-marinheiros – grumetes – primeiros e segundos-grumetes – e pajens. Nos Mestres incluíam-se o carpinteiro e o calafate. A Tropa de Artilharia, no caso desta pequena embarcação de guerra, enquadrava 1 furriel, 1 cabo, 3 “agraduados” e 8 soldados. Mantinha-se assim em cativo a normal estrutura de comando de uma embarcação da Armada.

---

<sup>479</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 419, Relatório dos feridos na abordagem do bergantim Lebre pequeno, Argel 20 de Abril de 1803.

<sup>480</sup> Neste número está incluído um passageiro, frade dominicano de seu nome António José de Carvalho Silva, que o bergantim tinha embarcado em Barcelona com destino a Portugal. Este religioso estará mais tarde na origem de uma das várias proclamações emanadas do seio dos cativos portugueses em Argel e nas quais estes se rebelavam contra a situação que viviam no banho da Regência.

<sup>481</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 422, Parte que dá O Commandante que foi do Bergantim Lebre piqueno Escravo á 5 annos da tripulação do dº desde 30 de Julho de 1803 até 14 de Julho de 1804, Argel, 14 de Julho de 1804.

<sup>482</sup> Segundo A. Cruz Júnior in *O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII*, 2002, p. 55, havia a bordo três tipos de oficiais: Oficiais de Apito, mandavam na manobra; Oficiais Náuticos, determinavam a posição e o rumo; Oficiais de Guerra, tratavam do governo económico e militar da praça marítima.

O bergantim *Lebre pequeno*, última embarcação de guerra portuguesa a cair nas mãos do corso argelino no século XVIII, não teve a importância que a *Cisne* iria ter, anos depois, na futura estratégia do corso da Regência. Era uma pequena embarcação, mais adequada à navegação mediterrânica do que aos embates com os navios já de alguma dimensão que da América do Sul demandavam os principais portos da Península. No entanto, não podemos de forma alguma desprezar o número de homens de mar e guerra que compunham a sua tripulação, agora no banho de Argel, e eventualmente passíveis de virem a engrossar os efectivos capazes de guarnecer as embarcações que no início do século XIX saíram do traço de Mestre António ou completarem muitas das tripulações dos navios mercantes que se armavam na Regência. Os grandes armadores judeus estabelecidos em Argel souberam tirar proveito de toda esta mão-de-obra barata e especializada que até cerca de 1830 lhes foi posta à disposição pelos seus associados da oligarquia turca argelina.

A fragata da marinha de guerra portuguesa *Cisne* caiu em poder dos argelinos no dia 2 de Maio de 1802 em pleno Mediterrâneo<sup>483</sup>. O apresamento desta embarcação foi importante. Não só traduziu o momento que se vivia na Armada, como também dinamizou a estratégia de rumar ao Atlântico por parte da regência de Argel<sup>484</sup>. Interessa aquilatar das condições em que decorreu essa perda, sobretudo tendo em conta os testemunhos daqueles que a viveram de perto e de todos os outros que no banho, ao contactarem com os sobreviventes da fragata, impedidos de transmitirem as circunstâncias em que teve lugar aquele desaire, suplantaram interditos, dando conta das opiniões que corriam entre os outros cativos que não só apenas os pertencentes aos quadros da marinha de guerra portuguesa.

Logo no dia 17 de Maio de 1802 o primeiro-tenente Joaquim José de Castro Guedes, passados poucos dias da abordagem da fragata portuguesa, escreveu a seu pai. Numa longa carta deu-lhe conta das circunstâncias em que se tinha perdido a embarcação. Partira a fragata,

---

<sup>483</sup> Sobre a perda desta fragata da Marinha de Guerra Portuguesa ver Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. VII, 1669-1807, 1996, pp. 254-255, e António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, 8, pp. 74-75. Para uma descrição mais detalhada, com alguns pormenores do resgate da equipagem, ver também António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*. 11, pp. 123-126.

<sup>484</sup> A fragata *Cisne* fazia parte da Esquadra do Estreito cujos efectivos em 14 de Abril de 1802 eram: “*Nau Afonso de Albuquerque* – Navio-chefe. Capitão-de-mar-e-guerra Inácio da Costa Quintela. Chefe de divisão António José Valente. Guarnição de 581 homens. Fragata *S. João, Príncipe do Brasil* – Capitão-de-mar-e-guerra Jaime Scarnichia. 351homens de guarnição. Regressou do cruzeiro em 13 de Abril. Fragata *Cisne* – Capitão-de-mar-e-guerra João Luís de Seguin Deshons. 363homens de guarnição. Bergantim *Voador* – Capitão-tenente D. João Manuel. 169 homens de guarnição. Bergantim *Diligente* – Capitão-tenente Raimundo Maximo Everard. 139 homens de guarnição”, in António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, 8, pp. 74-75.



carregada de mantimentos para cinco meses e de lenha que, segundo o oficial da futura *al-burtughazia*, mal cabia no porão. Largara da baía de Gibraltar no dia 5 de Maio com ordem de cruzar com Ponente e Levante, estando pronta para qualquer combate. No dia 8, por altura de Estepona, a *Barlavento* foi avistada uma fragata. Os dois oficiais que se encontravam de quarto e o comandante tomaram a embarcação por americana, tendo esta pelo seu andar rapidamente alcançado a fragata portuguesa. Constataram então ser o navio um corsário de Argel. A maioria da tripulação encontrava-se no interior da fragata<sup>485</sup>, pelo que o toque de alerta foi inconsequente, tendo esta sido rapidamente invadida por cerca de 150 argelinos que lhe saltaram dentro. Apesar de a fragata ter carregado e disparado as peças duas e três vezes, a marinhagem se ter batido com valentia, sem armas, utilizando apenas espeques e pés-de-cabra, contra uma tripulação bem armada de pistolas, espingardas e sabres “que parecião navalhas de barba”, passado pouco mais de uma hora o navio caiu em poder dos argelinos<sup>486</sup>. Como resultado desta acção, ainda segundo Joaquim José de Castro Guedes, as baixas portuguesas teriam sido de 45 mortos e 55 feridos.

Na documentação consultada deparou-se-nos outra narrativa. Esta possuía um cunho mais oficial já que emanava daquele que era o comandante, pelo seu posto e antiguidade, das mais de três centenas de cativos portugueses então no banho da Regência. Apenas cinco dias após a data da carta de Castro Guedes, o capitão-tenente Paulo Freire de Andrade oficiou para Lisboa o visconde de Anadia acerca da forma como ocorreu a perda da *Cisne*. Embora esta descrição releve o seu papel na tentativa de impedir o incidente e o heroísmo da tropa sob o seu comando, ela não difere substancialmente do relato de Joaquim de Castro Guedes.

Insiste-se, sem dar para isso explicação alguma, que os nossos se bateram a golpes de espeques, pés-de-cabra e alguns paus, contra gente armada de espingardas, pistolas e alfanges. Perante tal poder de fogo e sendo muitos dos portugueses mortos e feridos, incluindo-se nestes últimos, o próprio Paulo Freire de Andrade, a tripulação foi transferida para a fragata argelina e conduzida a Argel. Freire de Andrade aventura-se na enumeração de algumas explicações para o acontecido, começando por invocar “Que a fragata estava muito carregada com o mantimento recebido em Gibraltar e de bordo do hiate, e por esta razão quaze nada

---

<sup>485</sup> De acordo com Castro Guedes a tripulação da fragata portuguesa constava de 332 praças das quais 60 estavam doentes. Tendo em conta que segundo este oficial cerca de três dezenas de pajens se refugiaram no interior da embarcação aos primeiros tiros, a tripulação que enfrentou os 450 tripulantes da fragata argelina não ultrapassaria o número de 230.

<sup>486</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Joaquim José de Castro Guedes para seu pai, Argel, 17 de Maio de 1802.

andava, e se não pode evitar a abordagem”<sup>487</sup>. Continuava depois discorrendo sobre a valia da tripulação e as condições em que esta operava, pois quando se tinham feito à vela havia a bordo mais de trinta doentes e muitos convalescentes por terem sofrido o contágio de febres que grassavam em toda a esquadra. Quando do embate com as forças argelinas na enfermaria estavam mais de quatro dezenas de doentes e dos poucos mais duzentos e oitenta tripulantes que restavam, trinta e seis eram jovens de até à idade de doze anos, o que reduzia o número de combatentes a cerca de 250 e estes, mesmo assim, debilitados.

Propicia-nos depois uma detalhada caracterização da fragata argelina, bem como dos danos que esta sofreu no embate com a embarcação portuguesa, não olvidando também a narração do acto heroico cometido por um dos marinheiros sob o seu comando, já que entre os mortos se encontravam o comandante, o capitão-tenente que servia de imediato e o tenente de artilharia:

A fragata argelina monta 46 pessos de calibre 14 the 18 e na tolda de 12 tinha de guarnição 150 turcos, e 300 e tantos argelinos dis-me o construtor que tem mais de cinco pés de quilha que a Cisne ao fogo que se lhe fez se lhe partio o mastro do traquete arrumarão-se-lhe as obras novas da prôa o panno, e todos os cabos do grupés. (...) A bandeira portugueza não foi arriada por portuguez e foi muito defendida hum turco a arriou depois de estarem senhores desta gente que com tanto valor defendeo a bandeira do seu soberano e que só a diferença do numero da gente e armamento fés com que não tivéssemos a victoria. O cabo que a defendia depois de omatarem lhe tirarão os olhos hum soldado cujo nome darei a V. Exa. parte três vezes petiscou fôgo no paiol da polvora quando já estão senhores da fragata quis a nossa infelicidade, que não pegassem fôgo.<sup>488</sup>

Foi imediata a repercussão que a tomada da *Cisne* teve no ocidente mediterrânico. Ignorá-la seria desprezar as condições geoestratégicas em que se desenrolava a actividade do curso magrebino neste espaço geográfico. A 15 de Agosto de 1802, José Bernardo de Lacerda, primeiro-tenente da 2ª Divisão da Brigada Real de Marinha, também embarcado com os seus homens a bordo da *Cisne*, transmitia já as novas características da ex-fragata portuguesa e o seu armamento: “42 pessos 480 praças já com leão a proa e nos entervalos das janellas da camara tintas verdes e amarellas e a mesma cinta amarella os alforges tem branco

---

<sup>487</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 22 de Maio de 1802.

<sup>488</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 22 de Maio de 1802. A fragata argelina que Paulo Freire identifica como tendo “hum Leão por figura de prôa a popa e os Alforges pintados de verde”, tinha sido uma das duas oriundas do traço de mestre António e atribuída ao comando do *raïs* Hamidou Ibn Ali.

huma janela como postigo”<sup>489</sup>. Bernardo de Lacerda, personagem incontornável para o estudo das últimas centenas de cativos portugueses no banho argelino até à sua libertação no ano de 1812, não abordará em qualquer dos seus escritos, que foram muitos e longos, as circunstâncias em que teve lugar a perda da *Cisne*<sup>490</sup>.

Entretanto alguém que não fizera parte da equipagem da *Cisne* enviou uma outra versão do acontecido frente a Estepona, não substancialmente diferente quanto aos aspectos técnicos em que decorreu a aproximação da fragata argelina e a posterior abordagem, mas muito crítica quanto a reacção da tripulação, sublinhando-lhe a falta de organização. Dedicando muito pouco espaço à descrição do acontecido, Luís José Jonart, primeiro-piloto do bergantim *Lebre pequeno*, já desde 1799 no banho da Regência, passa de imediato a aconselhar as autoridades do reino sobre a correcta forma de armar as “Taifas” das embarcações de guerra:

Partecipo mais a V. Exa. que se não cuida em armar de outra maneira, as Taifas das nossas embarcações, fazendo com que a gente que guarnece a artilheria, e manóbra seja homens rebustos, e capazes de bater, em grande numero e bem armados, com espadas que sejam capazes de cortár ferro, como são as dos turcos, as pistólas que sejam boas, e que tenham bons fuzis, para não errarem fôgo, todas as vezes que não vierem assim preparados, terá V. Exa. o desgosto de todos serem aprezados pelo argelino, pois que estes não penção em canhõens, porque não sabem tratallos, e só penção em bordage, pello que todas as vezes que não forem armados da maneira referida, para que logo que sejam abordados larguem parte da artilheria (não trazendo gente competente) e se pode defender da abordaje, de que torno a referir, que a guarnição de artilheria e manobra devem estar armados de arma branca, e pistolla para que qualquer percalço que possa succeder, senão serão aprezados, como a Cisne foi, pois que as armas brancas que trazia, chreio fossem de paus.<sup>491</sup>

A questão que pode colocar-se é a de saber a razão pela qual todos os relatos que foram elaborados pouco tempo após o infausto acontecimento da perda da *Cisne* são unânimes no ponto que se relaciona com a extrema deficiência do armamento usado pela tropa e marinhagem a bordo desta embarcação. Junto à carta que o primeiro-piloto do bergantim *Lebre pequeno* remeteu para o Reino encontramos um pequeno documento,

---

<sup>489</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de José Bernardo de Lacerda para o visconde de Anadia, Argel, 15 de Agosto de 1802.

<sup>490</sup> Pensamos que o mutismo acerca deste assunto manifestado pelo tenente da Brigada Real de Marinha se deve ao facto de todas as circunstâncias que o envolvem não serem agradáveis e o seu comportamento não ter sido, frente à tripulação da fragata comandada pelo *raïs* Hamidou Ibn Ali, de acordo com os seus próprios camaradas de armas, o mais recomendável.

<sup>491</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Luís José Jonart para o visconde de Anadia, Argel, 23 de Junho de 1802. Esta carta e os seus apêndices estão inseridos num trabalho que publicámos “A marinha de guerra portuguesa e o Magrebe: os cativos, o corso e a importância do poder naval na política externa do reino” in *A Guerra Naval no Norte de África (Séculos XV-XIX)*, 2003, pp. 187-227.

também de autoria de Luís José Jonart, onde sob o título “Acção e combatte em 7 de Mayo 1802. Fragata Portuguesa, e Argelino Fragata” se abordam de forma sucinta e muito crítica as responsabilidades do comandante da fragata e dos oficiais de quarto, dando conta de como foram recusados os avisos do primeiro-piloto que chamou a atenção para o facto de as manobras efectuadas pela fragata atacante lhe parecerem serem aquelas que os argelinos costumavam praticar nas suas abordagens. Mas foi neste documento que detectámos a razão pela qual a tropa da Brigada Real de Marinha e a restante tripulação enfrentaram o assalto dos janízaros da Regência com espeques, pés-de-cabra e alguns paus: “(...) a confusão muito grande pela falta de comando fez com que não se achassem xáves nem nada de maneira que derão alguns tiros e não tiverão mais polvora para atacar o inimigo”<sup>492</sup>. Podemos concluir que o armamento e as munições estavam fechados, o que sendo compreensível para estas últimas é dificilmente entendível para o armamento, sobretudo no que toca às armas brancas sempre necessárias para responder a um caso de eventual abordagem, já que sabemos serem estas o armamento preferido do corso argelino sempre com especial cuidado em não desvalorizar uma “mercadoria” que lhe podia trazer bastos proventos futuros.

Estávamos, no caso de Luís José Jonart, perante um oficial de marinha de escalão inferior, de um outro navio de guerra, entretanto também caído em poder do corso argelino, que não estando no centro das acções relatadas, delas tinha conhecimento através de outros seus camaradas de armas, na sua maioria dos escalões inferiores da tripulação e sem representatividade alguma junto do poder em Lisboa. Não podiam estes últimos romper a cadeia de comando e relatar a sua versão dos factos ao poder político na capital do reino, mas esta era uma leitura do acontecido com a fragata portuguesa que corria entre a marinhagem no banho da Regência, bem como circulavam também outros rumores de comportamentos menos próprios por parte de alguns oficiais da *Cisne* no combate frente aos corsários de Argel.

No ano de 1806, na sequência da perda da galera *Anjo do Senhor* que rumava de Lisboa para o Brasil, chegaram-nos mais pormenores sobre as circunstâncias em que foi tomada a *Cisne*. Nessa galera, apresada à vista da ilha da Madeira, viajava para unir-se às suas “Bandeiras” ao serviço do príncipe regente naquela parte do império português, Gaspar José Vieira, segundo-tenente de artilharia do Rio de Janeiro, na companhia de um irmão de tenra idade. As permanentes dissensões no seio dos cativos portugueses de mais alta extracção

---

<sup>492</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Acção e combatte em 7 Mayo de 1802. Fragata Portuguesa, e, Argelino Fragata, documento junto à carta de Luís José Jonart para o visconde de Anadia, Argel, 23 de Junho de 1802.

social fizeram com que lhe tivessem sido relatados pormenores acerca da acção em combate de alguns oficiais da *Cisne* contra a fragata argelina em Maio de 1802.

João Afonso Neto, capitão-tenente, em serviço na *Cisne*, com quem Gaspar José Vieira se viu obrigado a conviver no banho da Regência, entre os anos de 1806 e 1807<sup>493</sup>, confidenciou-lhe detalhes sobre a actuação de alguns oficiais quando da abordagem à fragata. Não podendo deixar de ter em conta os permanentes conflitos entre os oficiais portugueses em Argel que irão ter lugar até à data da sua definitiva libertação, tem de atribuir-se credibilidade a estas opiniões já que elas veiculam o intransmissível por elementos que, actuando ao abrigo do espírito de corpo e da disciplina militar, acabam sempre por defender os valores pelos quais se rege a sua corporação.

Sobre José Bernardo de Lacerda corria em Argel que este, sob o pretexto de ir chamar os homens sob o seu comando, se tinha dirigido ao interior da fragata e ali permanecera escondido, simulando ferimentos, pelo que à tropa que deveria, em condições normais, sustentar a abordagem tinha faltado a necessária direcção de um oficial do seu corpo militar. A tudo isto se acrescentava o facto de este mesmo oficial ter solicitado atestados que comprovassem o seu correcto comportamento em combate junto do seu camarada de armas João Afonso Neto, do cônsul francês em Argel e do “Arraes Mouro” que comandava a embarcação argelina, Hamidou Ibn Ali<sup>494</sup>. Situação idêntica se passara com o segundo-tenente João José Fernandes de Andrade, a quem Afonso Neto acusava de se ter escusado ao combate e permanecido escondido durante todo o tempo que este durou, sob o pretexto de “(...) ter perdido huma garrafa de graxa que lhe tinha custado em Gibraltar hum duro (800 rs)”<sup>495</sup>.

À medida que os longos anos de cativo longe das famílias e da pátria iam corroendo a moral dos portugueses em Argel, o descontentamento ganhou os elementos de mais baixa condição social no seio das tripulações das embarcações mercantes e de guerra e deu origem a representações para o poder em Lisboa, ou no Rio de Janeiro, que nos primeiros anos de permanência nos banhos da Regência foi impossível encontrar.

---

<sup>493</sup> Este oficial do Exército foi feito cativo em 17 de Dezembro de 1805, próximo da Ilha da Madeira, e, segundo informação enviada para o Reino por Paulo Freire de Andrade, faleceu a 10 de Setembro de 1807 em Argel “(...) de pois de huma penosa escravidão, e de ter sofrido os maiores aprobios, e mizerias”, (AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 407, Ofício de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 11/09/1807).

<sup>494</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Cópia da Carta de Gaspar José Vieira para Paulo Freire de Andrade, Argel, 1 de Abril de 1806.

<sup>495</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Cópia da Carta de Gaspar José Vieira para Paulo Freire de Andrade, Argel, 1 de Abril de 1806.

No ano de 1808 alguns oficiais da galera *Anjo do Senhor*, matriculada na praça de Lisboa, dirigiram ao “Senhor Governador Actoal de Portugal” uma representação. Assinavam-na frei Simão de S. João de Deus, capelão; Manuel Eusébio Cardoso de Meireles, piloto; Manuel Domingues, contramestre; Francisco Inácio Pombo, cirurgião; Cipriano José Silva, calafate. Estes portugueses no seu conjunto totalizavam mais de cinquenta anos de cativo, tendo sido os três primeiros transportados para o Reino no ano de 1810 e os dois últimos em 1811. O documento faz uma abordagem às condições em que se desenrolava o quotidiano das tripulações das embarcações portuguesas de guerra, mercantes e de pesca, transmitindo simultaneamente o ressentimento sentido no banho em relação ao que fora comportamento de alguma oficialidade da *Cisne* frente ao inimigo e que traduzia o que se vivia e dizia em Argel, sendo possível às tripulações dos navios mercantes, libertas do espírito de corpo reinante na marinha de guerra, manifestá-lo. Diziam os peticionários em relação a esta matéria: “Hé constante, que estes offeçiaes e prejuos vassalos, pela sua má conducta, em tregarão as garras do inimigo argelino, huma fragata de sua Alteza Real e a sua goarnição, tudo muito superior em forsas, cazo digno de ezemplar castigo, e sua Alteza Real por sua enacta piadade, e mal em formado, lhes comçervou sempre as mesmas patentes, honras, e todos os seos vencimentos de soldos, como se estivessem em actoal serviço, (...)”<sup>496</sup>. Tínhamos assim as mais variadas versões de um acontecimento marcante para a História da Marinha de Guerra portuguesa, para a História da Regência de Argel e sobretudo para a compreensão das variadas opções geoestratégicas tomadas no Mediterrâneo Ocidental no início do século XIX.

No final do século XVIII e início do XIX, outras missões serão consignadas a oficiais da Armada às quais não foi estranha a experiência adquirida nos mares magrebinos e no serviço dos navios que patrulhavam o Estreito. Estas terão sobretudo a ver com a aproximação à regência de Argel que se desenrolará sob o alto patrocínio da Grã-Bretanha em acções levadas a cabo pelo seu pessoal diplomático na Missão de Lisboa. Teremos de prestar uma particular atenção às deslocações a Argel de James Scarnichia e Joaquim José da Rosa Coelho. O primeiro dirigir-se-á por duas vezes, no ano de 1810, à grande urbe da regência argelina e o segundo tomará o mesmo caminho no ano de 1813.

---

<sup>496</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Representação de alguns oficiais da galera *Anjo do Senhor* aos governadores do reino, [1808].

É todavia fundamental enquadrar as deslocções de James Scarnichia e Rosa Coelho na conjuntura muito particular da Europa e do reino português do início de Oitocentos. É sobretudo necessário, face a essas mesmas conjunturas, aquilatar a quem na realidade interessou a aproximação à Regência e quem soube potencializar os benefícios desse mesmo movimento, gerindo-o em seu benefício próprio, aproveitando assim o notório interesse da potência dominante.

Das deslocções de 1810 nos dará particular conta frei José de Santo António Moura em duas narrações de viagem: *Relação da Viagem que eu Fr. Joze de Santo Antonio Moura fiz a Argel em Maio de 1810 para servir de Interprete a James Scarnichia, Capitam de Mar e Guerra, e Enviado de Portugal, Conferencias sobre a paz e resgate de Captivos e resultado das mesmas* e *Relação da segunda viagem que eu Fr. Joze de Santo António Moura, Religioso da Terceira Ordem, fiz a Argel no anno de 1810 na companhia de James Scarnichia, Cheffe de Divisão da Armada Real, Encarregado por Sua Alteza Real de verificar o resgate de huma parte dos Portugueses alli captivos, e de passar depois a Tunes a tratar com aquella Regencia, e do resultado de todas as conferencias sobre este Negocio*. A primeira deslocção teve lugar entre 20 de Maio e 30 de Julho de 1810, decorrendo a segunda no período que mediou entre 30 de Agosto de 1810 e 27 de Janeiro de 1811.

Depois da vitória da *Grande Armée* em Wagram, em Julho de 1809, Lisboa viu acentuado o seu papel de cabeça de um reino de importância fundamental para a consecução dos objectivos das duas potências empenhadas no teatro de operações do continente europeu. Para o poder Atlântico, representado pela Inglaterra, Lisboa, na posse de um porto de mar essencial, era ponto de apoio por excelência para o aprovisionamento logístico das tropas britânicas e portuguesas que tentavam contrariar e derrotar a hegemonia continental do poder napoleónico. Para os teóricos do avanço da *Grande Armée* em direcção à Ibéria, Portugal era um vasto campo entrincheirado, do qual os exércitos ingleses podiam avançar para qualquer ponto da Península em auxílio do esforço de guerra do reino espanhol<sup>497</sup>.

Na sequência da deslocção das tropas napoleónicas em direcção à Península Ibérica, vão levantar-se ao comando do exército anglo-luso representado na pessoa de Arthur Wellesley – visconde e depois duque de Wellington – vários problemas dos quais o abastecimento de quem operava no terreno não seria com toda a certeza o menos importante.

---

<sup>497</sup> José Miguel Sardica, *A Europa napoleónica e Portugal*, p. 251.

Com um exército bem adestrado e abastecido, um país reduzido ao grau zero da sua capacidade logística pela estratégia da “terra queimada”, os caminhos que conduziam à capital do reino destruídos, qualquer invasor veria a sua missão dificultada e no caso concreto dos combatentes franceses, estes seriam obrigados a caminhar num deserto para no final, sobrevivendo, enfrentarem um cerco.

O aprovisionamento das tropas estacionadas na Península para resistir aos exércitos franceses foi um assunto que ocupou o futuro conde da Feira, D. Miguel Pereira Forjaz membro da regência em Lisboa. Wellington muito naturalmente apoiou medidas nesse sentido como as relacionadas com a criação de depósitos de víveres para o exército português e secundou a informação de Forjaz da necessidade que o governo de Lisboa tinha de fundos adicionais, naturalmente a serem enviados de Inglaterra, para a concretização desse projecto. Haveria que comprar abastecimentos em número suficiente, dentro ou fora do país, para prover todo o exército num determinado período de tempo; assegurar transportes adequados para a distribuição de víveres aos vários depósitos provisórios, acompanhando os movimentos de tropas; reaprovisioná-los de acordo com a taxa de consumo; evitar fraudes no preço e na qualidade dos fornecimentos; assegurar que as tropas recebessem mais do que o número necessário de rações<sup>498</sup>.

Outro problema de monta foi a necessidade de gados que o Reino tentou colmatar com a sua importação de Marrocos. Ele prendeu-se essencialmente com a reactivação das baterias de artilharia a operando em território nacional e para as quais na opinião de Beresford seriam necessárias entre 350 e 400 parelhas. A dificuldade encontrada por D. Miguel Pereira Forjaz na sua remonta reflectia a diminuição brutal dos bovinos utilizáveis, tanto na agricultura como nos transportes. Em Setembro de 1813, Charles Stuart, embaixador da Grã-Bretanha, pediu à regência um relatório sobre o estado das manadas em Portugal, a fim de o comparar com o dos anos anteriores. Os números mostraram uma diminuição drástica nos bovinos portugueses, de 110.600 em 1810 para 42.600 em Junho de 1813. Stuart percebeu que as manadas teriam sido extintas se os exércitos aliados tivessem prolongado a sua permanência em Portugal. Esta mesma escassez dificultou em muito a obtenção de animais

---

<sup>498</sup> Idem, *ibidem*, p. 164.



para as equipagens do exército, o que levou D. Miguel Pereira Forjaz a negociar a sua resolução.<sup>499</sup>

Em finais do ano de 1807, poucos dias antes da partida da corte para o Brasil, foi enviada para o sultão marroquino uma missiva na qual se pedia a demonstração da “(...) vossa preciosa amizade, concedendo a faculdade de exportação dos vossos portos com o menor direito possível a porção e trigos, cevadas, e gado vacum, que o nosso consul Jorge Pedro Colaço vos pedir da nossa parte.”<sup>500</sup>. Foi assim a necessidade de garantir o abastecimento aos exércitos aliados, através do mais importante porto da Península, para o qual se afiguravam fundamentais os transportes de trigo e gados oriundos das férteis planícies magrebina, que originou as abordagens portuguesas, sob a tutela da diplomacia britânica, à regência de Argel. A primeira em 1810, acabando por resultar nos oito artigos do Tratado de Trégua de 6 de Julho desse mesmo ano e, a última, em 1813, que alcançou o Tratado de Paz de 14 de Junho<sup>501</sup>.

No dia 20 de Maio de 1810, pela manhã, largou do Tejo a fragata inglesa *Comus*, transportando o enviado português, capitão-de-mar-e-guerra James Scarnichia, o intérprete frei José de Santo António Moura, sendo ambos acompanhados de Louis Duncan Casamajor, secretário do ministro plenipotenciário em Lisboa, Charles Stuart, encarregado por este último de apoiar a diligência. A bordo seguia também o negociante de origem judaica Teixeira de Sampaio, portador de uma carta do embaixador da Grã-Bretanha em Portugal para o sultão de Marrocos. E embora desconheçamos o teor desta missiva, pensamos, tendo em conta a narração da viagem, não andarmos muito longe da verdade ao afirmar que esta visava auscultar a posição xarifina sobre a aproximação portuguesa à regência de Argel. A Inglaterra adoptava assim a noção de complementaridade das políticas em relação aos poderes magrebina que Portugal encetara com o Tratado Luso-Marroquino de 1774 e da qual os recursos disponíveis e a sua posição periférica na conjuntura europeia em meados do século XIX obrigará a abrir mão.

---

<sup>499</sup> Idem, *ibidem*, p. 251.

<sup>500</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Carta Régia ao rei de Marrocos, Palácio de Nossa Senhora da Ajuda, 16 de Novembro de 1807.

<sup>501</sup> Para um melhor conhecimento da problemática do abastecimento de cereais e gado nas primeiras décadas do séc. XIX e da forma como evoluiu o aprovisionamento frumentário para a solicitação ao sultão alauíta Mulei Slimane da importação de gado, sugere-se a consulta do ponto 4 “ O comércio luso-marroquino de gado e trigo” do capítulo V “ A navegação e o comércio” da nossa dissertação de mestrado *Portugal e o Magrebe nos finais do Antigo Regime*.

James Scarnichia era um oficial com larga experiência nas águas do Estreito e comprovada prática nos contactos com as realidades políticas magrebina. O religioso português que o acompanhou nesta viagem, ele próprio também um habitual frequentador das paragens norte-africanas, num tempo em que os intérpretes da língua árabe em muito excediam as suas funções, desempenhando papéis de verdadeiros conselheiros e agentes diplomáticos, abandonou a aridez das descrições de anteriores viagens ao Magrebe para na sua *Relação da Viagem que eu Fr. Joze de Santo Antonio Moura fiz a Argel em Maio de 1810 para servir de Interprete a James Scarnichia, Capitam de Mar e Guerra, e Enviado de Portugal,...* nos fornecer narração detalhada da forma como decorreu esta diligência e dos seus meandros diplomáticos, por vezes motivadores do mal contido espanto do circunspecto religioso do Convento de Jesus<sup>502</sup>.

O verdadeiro objectivo do secretário do ministro plenipotenciário inglês em Lisboa passa ao longo de toda a narração da viagem. Logo no momento da chegada a Argel a 28 de Maio foi notória a importância nas negociações do representante inglês junto do enviado do Reino às quais se juntaria o cônsul inglês naquela regência magrebina entre 1806 e 1812, Henry Stanyford Blanckley. As conferências em casa do representante britânico – o reino português não possuía representação em Argel – para acertar a estratégia mais conveniente a seguir em relação às autoridades argelinas são significativas do interesse inglês na obtenção da trégua, como se deduz da representação que o enviado de Sua Magestade Britânica remeteu ao *dey* e que Moura verteu para árabe. Nesta Louis Duncan Casamajor depois de afirmar que o seu soberano, íntimo amigo do príncipe regente, tinha prometido ao futuro D. João VI, durante a ausência deste no Brasil, defender e tomar Portugal sob a sua protecção, expõe claramente uma das múltiplas razões do proveito que a Grã-Bretanha pretendia tirar da paz com a Regência. Ela prendia-se com o facto de muitos navios portugueses serem empregados na carreira do Brasil e como afirmava Casamajor “(...) afretados por Negociantes da minha Nação, para conduzirem para aquelle continente manufacturas Inglezas, os quaes estão seguros por Negociantes Inglezes estabelecidos em Lisboa. O receio de serem apresados

---

<sup>502</sup> Importa também referir o nome de frei Manuel Rebelo da Silva, intérprete da língua árabe, originário do Convento de Nossa Senhora de Jesus, na nossa opinião o mais reputado especialista do início do século XIX em assuntos magrebina. Este religioso estava em Marrocos em 1813, ano em que foi mandado regressar ao Reino por D. Miguel Pereira Forjaz “a fim de reger a Cadeira de Arabe no Convento de Nossa Senhora de Jesus, de cuja propriedade o mesmo Augusto Senhor [príncipe regente] lhe fez mercê”. A sua correspondência encontra-se dispersa pelas Caixas do Fundo do Norte de África do Arquivo Histórico Ultramarino em Lisboa, da qual destacamos uma importante carta dirigida a D. Miguel Pereira que Forjaz, datada do Convento de Jesus de 9 de Março de 1814, que reproduzimos no Apêndice Documental da nossa Dissertação de Mestrado (Doc. Nº 38).

pelos Corsarios Argelinos os embaraça de seguirem as suas viagens, o que muito prejudica a Nação Britânica.”<sup>503</sup>.

A inesperada e oportuna doença, se tivermos em conta os interesses ingleses, que acometeu James Scarnichia já em Argel motivou a atribuição por este da condução das negociações a Duncan Casamajor. Era na realidade oficializar uma situação que de facto já tinha lugar com o total envolvimento deste diplomata em todo o processo de aproximação de Portugal à Regência. O enviado inglês foi assim, na companhia do cônsul da sua nação e de frei José de Santo António Moura, apresentar as condições para obtenção do Tratado de Trégua e libertação dos cativos portugueses em território argelino.

No dia 8 de Junho teve lugar a primeira audiência com o *dey* que perante a diversidade das propostas apresentadas pelas duas partes para a conclusão da trégua e resgate, levou a uma reacção inusitada de Casamajor que muito surpreendeu o intérprete português e mostrou o empenhamento da parte britânica na obtenção de um acordo. O religioso português descreve-o na sua *Relação...*:

Observando Mr. Casamajor que nada se podia concluir nesta conferencia, pedio ao Bei quisesse dar-nos a sua ultima decisão a este respeito por escrito. A que tornou que condescenderia com a sua vontade, depois de conferenciar com o Divan sobre este negocio. Mr. Casamajor me fez sinal e ao Capitam de Fragata que nos acompanhava de nos retirarmos. Assim practicámos ficando elle somente com o Consul e o seu Drogman para falar com o Bey. Este procedimento não deixou de me ser estranho, nem ate agora pude descobrir o seu motivo real. Passados dez minutos nos vierão encontrar; e voltando-se para mim o dito Casamajor me disse: falei energicamente ao Bey sobre as pertensões de Portugal: espero conseguiremos tudo, assim como desejamos. Entre tanto, que necessidade havia de me fazer retirar para falar nas nossas pertensões?<sup>504</sup>

A estranheza manifestada por Santo António Moura, reflectindo a pouco entendível atitude do enviado inglês, irá ser confirmada durante todo o processo negocial que teve lugar durante primeira viagem dos representantes do Reino.

A 12 de Junho perante o impasse nas negociações, sempre proteladas em função do permanente regateio das autoridades argelinas e dos mais variados interesses que estas se

---

<sup>503</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, *Relação da Viagem que eu Fr. Joze de Santo Antonio Moura fiz a Argel em Maio de 1810 para servir de Interprete a James Scarnichia, Capitam de Mar e Guerra, e Enviado de Portugal...*

<sup>504</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, *Relação da Viagem que eu Fr. Joze de Santo Antonio Moura fiz a Argel em Maio de 1810 para servir de Interprete a James Scarnichia, Capitam de Mar e Guerra, e Enviado de Portugal...*

obrigavam a contemplar, Casamajor, sublinhando o seu verdadeiro papel nesta viagem, não se coibiu de dirigir ao *dey* uma primeira ameaça: “O Governo de Alger devia-se lembrar que os Estreitos e Esquadra de Sua Magestade Britanica defendem Portugal, o qual se acha debaixo da sua immediata protecção”<sup>505</sup>.

Perante esta posição, as autoridades argelinas na pessoa do seu ministro da marinha, prometeram resolver o impasse, devendo no entanto, segundo este, o tributo anual a liquidar ser satisfeito em pólvora e materiais de construção naval como era habitual procedimento de outras potências europeias. A estratégia da Regência, que passava em inícios de Oitocentos pelo incremento operacional da sua marinha de guerra, obrigava-a a obter a liquidação dos tributos em consumíveis estratégicos para as embarcações armadas em curso. A exigência não foi aceite por Portugal na ocasião representado por frei José de Santo António Moura. A carência destes géneros, justificada pela conjuntura interna do Reino, resultava na impraticabilidade das imposições argelinas. Mais uma vez Louis Duncan Casamajor teve oportunidade de exercer o papel de verdadeiro condutor das negociações. O intérprete português deu-nos disso mesmo conta na sua *Relação...*: “Vendo-nos neste embaraço, respondeo Mr. Casamajor, sem embargo de eu o advertir que isso não se podia admittir, que se essa fosse a única difficuldade, esta se removeria.”<sup>506</sup>. Santo António Moura, assumindo um papel que transcendia em muito o de simples intérprete, opinava sobre a estratégia a seguir em relação a formas de pressão sobre o curso da Regência. Segundo este seria de ponderar o “cruzadouro” em permanência de uma nau e uma fragata no ocidente mediterrânico, zona marítima que pensava ainda ser a privilegiada para a actuação das embarcações argelinas. Esquecia Moura, um documento de que tinha conhecimento comprovava-o, que a difícil manutenção de uma esquadra operando em permanência na zona do Estreito, agravada pelos acentuados custos da sua logística e os condicionalismos da conjuntura interna portuguesa, tornava impossível que a marinha de guerra de Portugal estendesse o seu raio de acção ao interior do Mediterrâneo.

A 17 de Junho, ainda sob a impossibilidade da presença activa de James Scarnichia nas negociações, e tendo em conta que eram passados vinte dias sobre a sua chegada a Argel

---

<sup>505</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, *Relação da Viagem que eu Fr. Joze de Santo Antonio Moura fiz a Argel em Maio de 1810 para servir de Interprete a James Scarnichia, Capitam de Mar e Guerra, e Enviado de Portugal...*

<sup>506</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, *Relação da Viagem que eu Fr. Joze de Santo Antonio Moura fiz a Argel em Maio de 1810 para servir de Interprete a James Scarnichia, Capitam de Mar e Guerra, e Enviado de Portugal...*

sem que se tivesse alcançado nenhum resultado prático, reuniu-se o oficial da marinha portuguesa com Duncan Casamajor e o cônsul inglês para acertarem um modo rápido de as concluir. Os enviados portugueses e o representante inglês chegaram naquele momento à conclusão que sem se acordar no resgate dos cativos portugueses, então na posse da Regência, dificilmente seria possível a paz com Portugal. Segundo o enviado inglês, o milhão de duros pedidos pelas autoridades argelinas era justificado pela premência da paz e ele próprio, em caso de necessidade, “(...) não teria duvida em fazer abrir uma subscrição no Exercito de Portugal, o qual concorreria gostoso para huma obra de tanta piedade, donde talvez resultaria o excesso que se offerencia.”<sup>507</sup>. Acrescentava Casamajor que o facto de a despesa da esquadra portuguesa operando no Estreito ser superior ao valor exigido pelas autoridades argelinas para a efectuação do resgate, justificava a conveniência de fazer novas propostas.

Prosseguiram as negociações, não sem que antes tivessem sido chamados os capitães-tenentes Paulo Freire de Andrade e João Afonso Neto para serem encarregados de aceitarem ofertas voluntárias por parte das equipagens das embarcações portuguesas para a ajuda do seu resgate<sup>508</sup>. A argumentação argelina na defesa dos seus legítimos interesses, não encontrando resposta na conjuntura financeira do reino português, levou novamente o enviado inglês a exercer pressão sobre as autoridades da Regência.

Na sequência da inconclusiva reunião do dia 26 de Junho com ministro da marinha argelino, Duncan Casamajor apresentou uma nota de cuja tradução se encarregou Santo António Moura. Nesta participava ao *dey* de Argel que o almirante inglês em Gibraltar não permitiria que os seus corsários passassem ao Atlântico e que ele próprio era possuidor de ordens do seu governo para que esse oficial efectivasse a proibição dessa passagem. Casamajor, para além de estar no conhecimento das intenções estratégicas do curso argelino em franquear o Estreito e de como essa acção era essencial à sobrevivência da Regência como entidade autónoma no espaço magrebino, sublinhava o verdadeiro interesse do reino inglês na obtenção da paz, ou pelo menos, de uma trégua temporária que contemplasse os conjunturais interesses do governo de Sua Magestade Britânica. Para isso o acompanhante de James Scarnichia afirmava na nota entregue ao ministro da marinha argelina, na qual pela primeira

---

<sup>507</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, *Relação da Viagem que eu Fr. Joze de Santo Antonio Moura fiz a Argel em Maio de 1810 para servir de Interprete a James Scarnichia, Capitam de Mar e Guerra, e Enviado de Portugal,...*

<sup>508</sup> É um pedido pouco entendível à luz de tudo aquilo que os enviados portugueses deveriam saber sobre os seus compatriotas cativos no banho da regência argelina. Entre estes últimos, tripulantes de embarcações de guerra e mercantes, abundavam os que tinham soldadas em atraso e as situações de grande miséria.

vez se apresentava como enviado do seu senhor “O Rei da Gram Bretanha” e verdadeiro condutor das negociações: “Enviado do dito Senhor esta encarregado de propor huma tregoa entre Argel e Portugal por todo o tempo que as tropas Britanicas existirem em Portugal, a qual devera durar ainda pelo espaço de trez mezes depois da sua retirada”<sup>509</sup>. A Inglaterra pretendia assim assegurar, no período que julgava ser necessário para derrotar os exércitos franceses na Península, o abastecimento das suas tropas para ali deslocadas, bem como as dos seus aliados portugueses.

A 28 de Junho foram chamados os representantes dos dois reinos, Inglaterra e Portugal, a comparecer na presença do ministro da marinha argelino, tendo-lhes sido entregue uma nota que frei José de Santo António Moura se apressou a traduzir, incluindo-a na sua *Relação...* desta deslocação a Argel. Pelo resgate de 541 cativos portugueses, então na sua posse, pretendia-se um valor que ascendia a 850.000 duros argelinos. Dos 581 naturais do Reino, então na grande urbe magrebina, partia-se do princípio que quarenta seriam trocados por “Mouros” detidos pelas autoridades de Lisboa. Para a efectivação da paz exigia-se em duros de Espanha: para a Regência, 350.000; para distribuir pelas autoridades em Argel, 150.000; em fornecimento de apetrechos marítimos, 24.000; como Portugal não possuía um seu natural que o representasse em Argel, de dois em dois anos, em lugar do costumado presente consular, 16.000. Terminava a sua nota o *dey* de Argel, concedendo uma trégua pelo espaço de um ano por “obsequio ao Enviado de Inglaterra.”<sup>510</sup>.

Apesar da atenção concedida pelas autoridades da Regência, na pessoa do enviado de Sua Magestade Britânica, que as levou a admitir uma trégua de um ano ao reino português, esta não foi bem recebida por Louis Duncan Casamajor que insistiu num prazo de dois anos. Este viu-se assim obrigado pelas circunstâncias a voltar a ameaçar o ministro da marinha de Argel “(...) que a não convirem nisso [as autoridades argelinas], elle estava autorizado para lhes significar, que o Estreito de Gibraltar seria fechado pelos Navios Inglezes aos Corsarios Argelinos”<sup>511</sup>. As ameaças do negociador inglês surtiram efeito já que no dia 7 de Julho foram

---

<sup>509</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, *Relação da Viagem que eu Fr. Joze de Santo Antonio Moura fiz a Argel em Maio de 1810 para servir de Interprete a James Scarnichia, Capitam de Mar e Guerra, e Enviado de Portugal...*

<sup>510</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, *Relação da Viagem que eu Fr. Joze de Santo Antonio Moura fiz a Argel em Maio de 1810 para servir de Interprete a James Scarnichia, Capitam de Mar e Guerra, e Enviado de Portugal...*

<sup>511</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, *Relação da Viagem que eu Fr. Joze de Santo Antonio Moura fiz a Argel em Maio de 1810 para servir de Interprete a James Scarnichia, Capitam de Mar e Guerra, e Enviado de Portugal...*

os enviados chamados à presença do ministro da marinha que lhes apresentou o Tratado de Trégua e Resgate que consignava as condições para a obtenção da paz com Argel e libertação dos cativos até então na posse da Regência. O montante pecuniário exigido a 28 de Junho não era alterado, apenas o Artigo 7º do referido Tratado consignava um trégua de dois anos que ia assim ao encontro do que tinha sido desde início reclamado por Casamajor. No dia seguinte o mesmo Tratado, já em português, assinado por James Scarnichia, foi entregue ao *dey* de Argel.

A 15 de Julho de 1810, os enviados de Inglaterra e Portugal, acompanhados do intérprete frei José de Santo António Moura, regressaram a Lisboa onde chegaram no dia 30 do mesmo mês. A consecução dos objectivos com que haviam partido de Portugal, o resgate dos cativos e a paz, tinham sido alcançados. Para este propósito tinha contribuído a conjuntura peninsular e europeia, bem como os seus intérpretes na Península. Louis Duncan Casamajor, personagem chave desta negociação, traduzira apenas, sob o ponto de vista diplomático, a pressão junto de um dos principais poderes magrebinos que a Inglaterra considerava estrategicamente relevante para a derrota dos exércitos franceses operando no espaço europeu.

James Scarnichia, a 30 de Agosto desse mesmo ano, regressou a Argel. O oficial da marinha de guerra portuguesa tinha agora como missão trazer para o Reino os primeiros cativos libertados no âmbito do acordado na anterior viagem e dirigir-se depois à vizinha regência de Tunes com o intuito de ali também tentar negociar um Tratado de Paz ou Trégua com aquela entidade política magrebina. Estava novamente em causa a inevitável complementaridade da política portuguesa em relação ao espaço magrebino. Acompanhado de frei José de Santo António Moura no papel de intérprete, que também fará uma circunstanciada descrição desta viagem, James Scarnichia embarcou novamente na fragata inglesa *Comus*, mas desta vez levando consigo a fragata portuguesa *Pérola*, cuja missão seria a de transportar os cativos portugueses, três transportes ingleses, a charrua *Princesa da Beira* e o bergantim mercante *Efigénia*, destinado a carregar trigo em alguns portos argelinos.

James Scarnichia defrontou desta vez outro tipo de problemas. Tunes não representava, sob o ponto de vista estratégico e de capacidade operacional do seu curso, uma ameaça comparável à da regência argelina ao bom desenrolar do abastecimento em trigo e gados que deveriam chegar aos exércitos britânicos operando na Península. O oficial da marinha portuguesa, livre do acompanhamento de um qualquer representante de outra potência que tutelasse a sua missão, irá assim dar prova da sua competência na resolução dos

problemas que se lhe depararam. E estes prenderam-se essencialmente com as precedências na libertação do primeiro lote de cativos a transportar para o Reino. A recusa por parte das autoridades argelinas no cumprimento da lista trazida de Lisboa por Scarnichia, relativamente ao embarque dos portugueses, deveu-se sobretudo a questões de segurança e preservação do valor dos activos humanos em seu poder. Foi uma atitude que podia ter posto em causa o acordado com Portugal. Exigiu Argel permanecer na posse dos cativos de mais elevado estatuto. Gorou-se assim a tentativa de James Scarnichia impor o embarque do filho do almirante Ramires Esquível, Diogo Ramires Esquível, primeiro-tenente de mar da fragata *Cisne*, libertado apenas no ano de 1812.

A esta questão, outra se juntou relacionada com o apresamento pelo corso de Argel do bergantim mercante português *Intrépido*, do qual mais tarde o cônsul do Reino em Gibraltar conseguiu o arretamento por parte das autoridades inglesas daquele porto, redundando esta acção num evidente prejuízo para a Regência e do qual tentou a todo o custo ser ressarcida por Portugal. Foi um incidente que de alguma forma poderia ter dificultado o sucesso deste primeiro transporte de cativos, mas que Scarnichia foi capaz através de expedientes dilatórios de contornar.

Frei José de Santo António Moura na sua *Relação da segunda viagem...* deu detalhes muito importantes sobre todas as circunstâncias que envolveram esta deslocação. O papel desempenhado por James Scarnichia, que o religioso português relevou, demonstrou na realidade a competência do oficial da marinha de guerra portuguesa e o seu conhecimento dos assuntos magrebins. Podemos, todavia, sem desmerecer a sua actuação, contestar algumas afirmações de Santo António Moura. Quando o religioso afirma na entrada relativa ao dia 6 de Outubro de 1810, acerca da confusão que antecedeu o primeiro embarque dos cativos portugueses:

Com tudo nesta occazião obtiverão a sua liberdade a maior parte dos Officiaes de Patente, e Capellaens, quase todos os Pilotos, Officiaes de Fazenda, Sirurgiões, Mestres de Embarcações, e os Officiaes inferiores; e creio que a mesma desordem lhes foi favorável, porque de outra sorte não he crível que o Ministro permitisse o seu embarque, ao menos emtão grande numero, como o mesmo depois nolo deo a perceber.<sup>512</sup>

---

<sup>512</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, *Relação da segunda viagem que eu Fr. Joze de Santo António Moura, Religioso da Terceira Ordem, fiz a Argel no anno de 1810 na companhia de James Scarnichia, Cheffe de Divisão da Armada Real, Encarregado por Sua Alteza Real de verificar o resgate de huma parte dos Portugueses alli captivos, e de passar depois a Tunes a tratar com aquella Regencia, e do resultado de todas as conferencias sobre este Negocio.*



Somos levados a discordar, já que consultando as listas dos cativos resgatados em Argel, publicadas em Lisboa no ano de 1814, concluímos não estar esta afirmação totalmente correcta. Embora a declaração do religioso português deva ser entendida como um elogio à actuação de James Scarnichia, ao considerar o primeiro embarque como aquele que transportou o maior número de oficiais de patente e demais tripulação importante até aí então cativa, ela não corresponde à realidade<sup>513</sup>.

Na entrada de 10 de Outubro, voltou frei José de Santo António Moura a dar conta: “Esta manhã se fez á vela a Fragata Perola com o seu comboi para Arzeu, levando a seu bordo duzentos e quarenta e sete Portuguezes resgatados; entrando neste numero os quatorze de particulares que elles derão fiados, e que se devem pagar quando se forem os outros resgatar.”<sup>514</sup>. Terminou assim a missão diplomática portuguesa a Argel, levada a cabo com o superior apoio do reino inglês, no ano de 1810.

Não foi idêntico o desempenho diplomático de James Scarnichia nas duas deslocções à regência de Argel. Na primeira, e mais importante, um alegado impedimento físico impediu-o de acompanhar de perto todo o processo negocial, deixando para a tutela inglesa esse papel. Na segunda, tomou o leme da missão e os escolhos que enfrentou foram sendo contornados, embora os casos das precedências no embarque dos cativos e do arresto do bergantim *Intrépido* não se tivessem revestido da importância que veio a ter a discussão das verbas que envolveram o resgate dos seus compatriotas. Não podemos, no entanto, olvidar a sua acção, para a qual concorreu de forma significativa a experiência adquirida na marinha de guerra, nomeadamente no tempo em que serviu na esquadra que cruzava o Estreito.

No ano de 1813, outro distinto oficial da Armada deslocou-se a Argel para ajustar a paz com aquela regência. Dos pormenores desta viagem novamente nos deu conta a pena de frei José de Santo António Moura através da *Relação da viagem que eu Fr. Jozé de Santo Antonio Moura fiz a Argel em Junho de 1813 na companhia do Capitão de Mar e Guerra, Jozé Joaquim da Roza Coelho, Commandante da Fragata Perola, e Encarregado de ajustar a Paz com aquella Regencia, a quem S.A.R. me mandou associar para tratarmos este Negocio de acordo com o Enviado Britanico Wiliam A Court, transportado d’Inglaterra a bordo da*

---

<sup>513</sup> *Relação individual dos portuguezes, que estavam captivos em Argel, e forão resgatados por ordem de S.A.R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se procedeo em cumprimento das mesmas reaes ordens*, 1814.

<sup>514</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, *Relação da segunda viagem que eu Fr. Jozé de Santo António Moura, Religioso da Terceira Ordem, fiz a Argel no anno de 1810...*

*Fragata Persus, commandada pelo Capitão de Fragata, Eduardo H. A Court, autorizado pelo seu Soberano para garantir, e proteger esta Negociação.* Ao capitão de mar-e-guerra José Joaquim da Rosa Coelho, também com larga experiência em águas do Estreito, foi entregue a carta de ordens dos governadores do reino, mandada registrar pelo Conselho do Almirantado, transcrita na íntegra do Livro Mestre por António Marques Esparteiro no seu estudo sobre este oficial e da qual extraímos esta pequena passagem, quanto a nós elucidativa dos motivos que estiveram na origem que da sua nomeação:

Por conhecermos que na Pessoa de José Joaquim da Rosa Coelho, capitão-de-mar-e-guerra da Armada Real, concorrem todas as boas qualidades, que o fazem digno de lhe confiarmos hum semelhante negocio, o authorizamos por esta nossa Carta, e lhe damos amplo e pleno Poder, para que em Nome do Augusto Principe Regente de Portugal, trate, celebre e firme com o Rey, e Regencia d' Argel huma Paz definitiva, constante e permanente, (...) <sup>515</sup>

Novamente nesta diligência portuguesa, a Inglaterra, como potência tutelar, se fez representar. A sua presença é, aliás, bem expressa no título da *Relação...* que nos legou o religioso português da Terceira Ordem. Às três horas da tarde do primeiro dia de Junho, largou da enseada de S. José de Ribamar a fragata *Pérola*. Em Gibraltar aguardava-a a fragata inglesa *Persus* e o enviado da mesma nação, H. A'Court, capitão-de-mar-e-guerra que a comandava, seguindo depois as duas embarcações rumo a Argel.

José Joaquim da Rosa Coelho teve nesta missão um procedimento muito mais interventivo que o seu camarada de armas James Scarnichia. Para além da alteração que se verificou na conjuntura europeia, pensamos que este também se ficou a dever a traços marcantes da sua personalidade.

A 5 de Junho a fragata portuguesa aportou a Tânger. Frei José de Santo António Moura deu-nos conta da sua ida a terra com o enviado português no sentido de inquirir junto do cônsul de Portugal, Jorge Pedro Colaço, sobre a posição que este pensava que Mulei Slimane poderia tomar na rebelião em curso do *bey* de Orão contra o *dey* de Argel. A premência desta informação, sempre ao abrigo da complementaridade magrebina, defendida desde o abandono de Mazagão pelas autoridades portuguesas, alicerçava as suas razões na necessidade de saber como seria encarado, nesta conjuntura muito específica da política norte-africana, a conclusão de um Tratado de Paz com a regência de Argel.

---

<sup>515</sup> António Marques Esparteiro, *O almirante José Joaquim da Rosa Coelho (1773-1833)*, p. 44.

A resposta recebida de Jorge Pedro Colaço não apaziguou os receios de Rosa Coelho que tomou conhecimento da preparação pelo soberano alauita de um numeroso exército para intervir na zona de Tlemecen. Esta informação criou na delegação portuguesa, ainda livre da presença de A'Court, a ideia que o comprometimento com a regência de Argel pudesse vir a causar alguns embaraços nas relações com Marrocos. E essa convicção foi de imediato transmitida ao enviado britânico, quando de Tânger a delegação portuguesa se transportou a Gibraltar e lhe facultou os ofícios recebidos de Jorge Pedro Colaço:

(...) vera Vossa Excelência quaes são as vistas do Imperador de Marrocos, com o qual convem infinito a continuação da boa intelligencia, que há muitos annos subsiste entre Portugal, e aquelle Imperio. Nada haveria que temer se a sublevação do Bei d'Orão não fosse apoiada pelo Imperador de Marrocos: Como porem o seja, julgo-o da muita consideração de Vossa Excelência, visto que havemos de suppor ter nesta occazião mudado de face a esperança do bom resultado da nossa Commissão.<sup>516</sup>

Da leitura da *Relação da viagem...* e da correspondência trocada entre José Joaquim da Rosa Coelho e William A'Court que esta reproduz, concluímos pela existência de um acerto de estratégias a seguir em relação às autoridades argelinas. Desta vez, porém, o enviado português tentou liderar, ou pelo menos não ser relegado para uma posição de puro observador das negociações, sugerindo estratégias, não se limitando a uma atitude expectante que poderia ter sido adoptada, tendo em conta a presença na delegação do Reino de um representante da potência então dominante na conjuntura europeia, a Inglaterra.

O posicionamento de Rosa Coelho, marcado logo em Tânger pela inquirição das posições xarifinas à abordagem à regência argelina, será depois traduzido numa carta dirigida a 10 de Junho de bordo da fragata *Pérola* ao enviado inglês. Nela o representante português sugere uma forma expedita de reduzir substancialmente o montante exigido, no decorrer da primeira viagem efectuada no ano de 1810, para tornar possível a paz com Portugal. Consistia a estratégia em rodear a questão inicial que se sabia de antemão ir ser colocada pelo próprio *dey* de Argel. Esta prendia-se com desejo das autoridades argelinas saberem se o enviado português trazia consigo a soma pretendida para a conclusão do acordo com os portugueses. Não sem primeiro sublinhar as dificuldades que na presente conjuntura levaram ao aprontar do dinheiro necessário, Rosa Coelho propunha que se declarasse estar a delegação portuguesa na posse dos 500.000 duros exigidos, não duros de Espanha e mas sim de Argel. Se o *Divan*

---

<sup>516</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, *Relação da viagem que eu Fr. Jozé de Santo Antonio Moura fiz a Argel em Junho de 1813 na companhia do Capitão de Mar e Guerra, Jozé Joaquim da Roza Coelho...*

aceitasse esta argumentação, resultaria o estratagema, tendo em conta a diferença cambial entre as duas moedas, numa redução de vinte por cento do valor a pagar e na poupança de 100.000 duros para o Erário Régio.

Pode questionar-se se o enviado português não partira já de Lisboa com semelhantes instruções. Pensamos, todavia, e lendo com atenção um pequeno extracto da carta enviada por este a W. A'Court, "(...) lembro-me do arbítrio seguinte: Dizer-lhe sim que podemos apromptar a somma de 500\$000 duros, porem que são duros d'Argel e não d'Espanha, como elle pedia"<sup>517</sup>, ter esta ideia surgido ao capitão-de-mar-e-guerra português fruto da atitude que não o reduziu a uma posição passiva e expectante em todo este processo negocial.

No mesmo dia o enviado inglês manifestou a sua anuência à proposta de Rosa Coelho, prosseguindo as negociações. No entanto, de imediato regressaram as inevitáveis ameaças da parte inglesa no sentido de apressar a obtenção de um acordo e W. A'Court viu-se obrigado a lembrar ao *dey* que "O Principe Regente confiou o commando dos seus Exercitos a hum Inglez, a sua Armada a hum Almirante Britanico, e nomeou membro da Regencia em Portugal a hum Enviado Inglez, o que prova com evidencia a intima união que subsiste entre ambas as Nações; e por consequência convem-vos modificar as vossas pertencções"<sup>518</sup>. Fruto, ou não, das ameaças proferidas pelo enviado inglês, a realidade mostrou que o governante argelino se comprometeu a apresentar a proposta de Rosa Coelho ao *Divan*, tendo a 13 de Junho o cônsul da Inglaterra em Argel informado a delegação que o *dey* tinha acordado na oferta dos 500.000 duros argelinos, com a condição de ser distribuído o habitual presente pela paz que não podia dispensar. Esta exigência veio novamente complicar a posição portuguesa e foi a intervenção de William A'Court que levou à sua queda, conseguindo enviado inglês a aceitação por parte do *dey* da proposta inicial 500.000 duros argelinos aos quais se juntariam o habitual presente consular no valor de 16.000 duros. As conversações prosseguiram e logo no dia 14 de Junho o *dey* mandou que se selasse a cópia em árabe do acordo escrito por frei José de Santo António Moura. Tinha-se conseguido o Tratado com Argel. Resultara o "arbítrio" de José Joaquim da Rosa Coelho.

A intervenção inglesa, como na primeira viagem de 1810, embora exercida de forma menos afrontosa, foi determinante. Mas, seria um erro não considerar que a conjuntura que se

---

<sup>517</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>518</sup> Idem, *ibidem*.

deparou à delegação portuguesa no espaço magrebino, em meados do ano de 1813, lhe foi benéfica. A ocidente Argel sofria a intervenção do soberano marroquino no seu espaço geográfico. A oriente iniciava o ataque à vizinha regência de Tunes.

Na sua *Relação da viagem...* frei José de Santo António Moura na entrada relativa ao dia 17 de Junho informa-nos sobre a saída da esquadra argelina sob o comando do seu mais famoso *raïs*, Hamidou Ibn Ali. Compunham-na 5 fragatas, 2 corvetas, 2 bergantins, 1 galeota, 1 xaveco, 1 polaca armada em guerra e outra de transporte, 16 barcas canhoneiras. Tudo indicava que se dirigiam à regência de Tunes<sup>519</sup>. No dia 19 de Junho outra esquadra argelina voltou a largar do porto de Argel, desta vez, incluindo, para além da sua tripulação, uma força de 3.000 janízaros. Dada a sua composição, o destino desta não era a prática do corso, mas com toda a certeza a participação na expedição a Tunes. Santo António Moura deu-nos conta dos seus efectivos: “ Às 4 horas e meia da manhã sahirão do Mólhe 26 Barcas Canhoneiras, que com as que hontem ficarão fóra, fazem 42. Às 6 horas fes-se a Esquadra á vela, e sahirão da Bahia. NB Esta Esquadra, alem da sua tripulação, levava de transporte 3 mil Turcos, para os desembarcar, onde lhes convier.”<sup>520</sup>. A premente necessidade de meios financeiros e logísticos, que a expedição a Tunes agudizava, levaram à aceitação por parte das autoridades argelinas de um acordo que lhes foi manifestamente desfavorável. O “arbitrio” de Rosa Coelho encontrara terreno fértil para se implementar e prosperar.

A 22 de Junho, não sem antes sofrer fortes pressões do *dey*, que pretendia o estabelecimento em Argel de um representante do reino português, e do cônsul inglês H. Mc. Donell alertando-o para a necessidade de atempadamente tratar do presente consular, o capitão-de-mar-e-guerra da Armada Real José Joaquim da Rosa Coelho e a delegação portuguesa regressaram a Portugal. Na extensa biografia deste oficial da marinha de guerra portuguesa a missão a Argel foi apenas um pormenor, no entanto, a importância desta última para as relações de Portugal com as potências magrebina e equilíbrio geoestratégico no ocidente mediterrânico foi fundamental.

O reconhecimento para com José Joaquim da Rosa Coelho chegou célere. Socorremo-nos novamente da obra de António Marques Esparteiro e da transcrição que faz do Livro Mestre dos termos da distinção com que foi agraciado o oficial da Armada:

---

<sup>519</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>520</sup> Idem, *ibidem*.

Tendo consideração aos importante[s] e distintos serviços do capitão-de-mar-e-guerra José Joaquim da Rosa Coelho, e muito particularmente o que acaba de fazer pela conclusão do Tratado de Paz com a Regência de Argel: Manda o Príncipe Regente Nosso Senhor promover o dito capitão-de-mar-e-guerra ao Posto de Chefe de Divisão da Sua Real Armada, e que o Conselho do Almirantado passe interinamente as ordens que julgar necessarias, para se lhe dê o exercício do referido Posto, e as mais que forem precisas em quanto da Corte do Ryo de Janeiro se lhe não expedir a respectiva patente. Palacio do Governo de 12 de Julho de 1813 – Com 4 Rubricas dos governadores do Reyno.<sup>521</sup>

O merecimento desta distinção que surpreende pela sua rapidez é também indicativa que o conflito que José Joaquim da Rosa Coelho mantivera com o seu camarada de armas Rodrigo Ferreira Lobo, um dos protegidos dos círculos que rodeavam o príncipe regente no Rio de Janeiro, já se encontrava de alguma forma esquecido.

O insucesso que foi para a Armada as perdas do bergantim *Lebre pequeno* e da fragata *Cisne* traduziu de alguma forma a impotência da esquadra do Estreito face ao corso argelino. Todavia, a competência de alguns dos seus oficiais foi determinante para alcançar o Tratado de Trégua e Resgate do ano de 1810 e o Tratado de Paz de 1813 com a regência argelina. Frei José de Santo António Moura descreveu circunstanciadamente a acção de James Scarnichia e Rosa Coelho na relação das três viagens efectuadas a Argel nos anos de 1810 e 1813. E, devidamente contextualizada na situação vivida no reino português e no espaço europeu das duas primeiras décadas do século XIX, a leitura destas descrições do religioso português do Convento de Jesus é essencial para entender a preponderância da Inglaterra em todo este processo.

\*\*\*

O bergantim da Armada *Lebre pequeno* caiu em poder do corso argelino no ano de 1799, frente a Estepona e debaixo do alcance das baterias da costa espanhola. A descrição detalhada da perda deste navio só foi possível de ser encontrada numa consulta ao Conselho do Almirantado acerca da justiça da reclamação de Mulei Slimane sobre a tomada de duas embarcações argelinas, já ao abrigo dos portos marroquinos, por navios de guerra portugueses. Segundo o mesmo Conselho, o bergantim português, comboiando três iates, da mesma nacionalidade, com destino a Tarragona, no dia 15 de Agosto de 1799, depois de perseguido por um corsário argelino, acolheu-se à protecção das costas espanholas. Abordou-o uma outra embarcação argelina de 34 peças, que não respeitando Tratados internacionais o

---

<sup>521</sup> António Marques Esparteiro, *op. cit.*, p. 46.

apresou. Dos três iates que o *Lebre pequeno* comboiava, dois fizeram força de vela e conseguiram escapar. O outro, com um mastro danificado, afundou-se, salvando-se no entanto a sua tripulação. O apresamento deste navio de guerra criou algum mal-estar com o reino espanhol que, pelo menos até Fevereiro de 1805, assegurou com 100 réis diários a manutenção da sua tripulação e a de um dos iates que o *Lebre pequeno* comboiava.

O modo de combater dos corsários argelinos nas suas acções de abordagem pode ser aquilatado através da leitura atenta do relatório do cirurgião de bordo do bergantim português, Francisco José Pinheiro, e dos ferimentos por este atribuídos a dez dos seus tripulantes, todos em resultado da utilização de armas brancas. A documentação que nos chegou, oriunda do comandante do bergantim, Inácio Pereira Pinto, permite também tomar conhecimento de como se arrumava a tripulação de uma pequena embarcação da Armada.

O aprisionamento do *Lebre pequeno*, último navio de guerra português a cair nas mãos do corso argelino no século XVIII, não teve para a Regência a importância que representou a tomada da fragata *Cisne*, três anos depois. O bergantim era uma embarcação mais vocacionada para a navegação mediterrânica ou para o ataque ao tráfego de cabotagem e não constituía um activo que pudesse acelerar a estratégia de passagem ao Atlântico que já germinava no pensamento dos dirigentes argelinos.

A fragata *Cisne* caiu em poder da regência de Argel no dia 2 de Maio de 1802. O apresamento desta embarcação foi muito importante. Não só traduziu o momento que se vivia na Armada, mas também dinamizou a estratégia de rumar ao Atlântico por parte do poder turco ao leme dos destinos da Regência. Os testemunhos de alguns que viveram de perto estes acontecimentos, e de todos os outros que no espaço concentracionário do banho de Argel contactaram os sobreviventes da fragata portuguesa, impedidos de transmitirem as circunstâncias em que teve lugar este sucesso do corso argelino, permitem outra aproximação à forma como os factos se desenrolaram.

No ano de 1806, na sequência da perda da galera *Anjo do Senhor*, que rumava ao Brasil, chegaram-nos mais pormenores sobre a tomada da *Cisne*. O relato provém de um oficial do exército, Gaspar José Vieira, que embarcara no navio português para se ir juntar ao seu regimento no Rio de Janeiro. Os pormenores surgem como resultado das permanentes dissidências entre a oficialidade dos navios de guerra cativa em Argel e permite-nos uma outra visão com origem num elemento de diferente corporação militar que não se regia pelos

valores de espírito de corpo da Real Armada. Os insucessos verificados em relação a estes dois navios de guerra, não impediram que a outros oficiais fossem atribuídas missões de grande importância para as quais foi relevante a experiência adquirida no comando das embarcações que patrulhavam a boca do Estreito e os mares das costas magrebina.

No final do século XVIII e início do XIX, várias missões diplomáticas às regências magrebina foram dirigidas por oficiais da Armada. Destas destacam-se duas levadas a cabo no ano de 1810 e uma outra já em 1813, todas elas tendo como alvo a Regência de Argel e patrocinadas pela Inglaterra. As viagens dos enviados do Reino, no ano de 1810, tiveram como objectivo fundamental a obtenção de um Tratado de Trégua e Resgate, permitindo a redenção dos 615 cativos ali retidos e visaram também a segurança do tráfego marítimo que abastecia os exércitos aliados em campanha na Península contra as tropas napoleónicas. Em simultâneo pretendia-se garantir a exequibilidade da carreira do Brasil, rota, como afirmava Duncan Casamajor, privilegiada por navios portugueses afretados por comerciantes da sua nação para conduzirem à grande colónia portuguesa da América do Sul as manufacturas inglesas, cujo seguro fora efectuado também por negociantes britânicos estabelecidos em Lisboa. O receio de serem aprisionados pelo corso argelino, ainda segundo o mesmo Casamajor, prejudicava muito o comércio da nação inglesa.

As descrições que frei José de Santo António Moura nos legou das viagens efectuadas a Argel no ano de 1810 são bem elucidativas do papel da “mediação” inglesa. Um detalhado relato da viagem do ano de 1813 para ajustar a paz com Argel na companhia de José Joaquim da Rosa Coelho, também nos foi legado por Santo António Moura. Porém, embora ainda acompanhado pelo enviado britânico William A. Court, desta vez o representante português desempenhou papel decisivo para a obtenção de um acordo diplomático. O reconhecimento da acção de Rosa Coelho por parte do príncipe regente chegou célere e no dia 12 de Julho de 1813, o então capitão-de-mar-e-guerra, negociador do Tratado de Paz com a Regência de Argel, foi promovido pelo príncipe regente ao posto de Chefe de Divisão da Real Armada.





## 4. Os cativos portugueses nos banhos magrebinos

### 4.1. Os resgates de 1754 e 1778. A análise de alguns aspectos das listas das redensões

#### 4.1.1. A geografia das capturas

Contemporânea da primeira “conducta”<sup>522</sup> de resgatados ao abrigo do Tratado de Trégua e Resgate do ano de 1810 assinado com a regência argelina foi a *Memória, que por occasião do prezente Resgate Geral de Captivos, que S. A. R. se Digna Mandar fazer em Argel, pela mediação de S. Magestade Britanica, offerece ao Ilmo., Sñr. D. Miguel Pereira Forjaz, Secretario de Estado do Ultramar, e da Guerra Fr. João de Souza Presidente Provincial da Ordem da Santissima Trindade, Redempção de Captivos sobre o Importante Objecto da mesma Redempção, extrahida de authenticos Documentos que o seu autor punha na presença do futuro conde da Feira*<sup>523</sup>, afirmando na carta em que a enviava “(...) ter feito expedir as mais apertadas Ordens aos Conventos da sua Obediencia, para que os religiosos peção esmolmas para o referido resgate actual [1810] (...)”<sup>524</sup>. À *Memória...* que narrava a história do estabelecimento dos religiosos Trinitários em Portugal em oito sucintos pontos, acrescentava fr. João de Sousa a descrição do *Modo pratico em que os Religiosos Trinitarios Dão principio, e fim aos Resgates Geraes dos Captivos e a Relação dos Presentes por occasião dos Resgates Geraes*.

---

<sup>522</sup> Conduta: acto ou efeito de conduzir (trazer ou levar); grupo de pessoas conduzidas para um lugar, in *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Conducta: Termo que será usado ao longo deste trabalho, pelo seu valor simbólico de ter sido utilizado pelo Conselho de Regência na documentação enviada ao príncipe regente, no Rio de Janeiro, para anunciar a chegada dos primeiros 247 portugueses regressados de Argel no ano de 1810, (AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta do Conselho de Regência para o príncipe regente, 7 de Novembro de 1811).

<sup>523</sup> D. Miguel Pereira Forjaz recebeu a mercê do título de conde da Feira por decreto de 13 de Maio de 1820, e em 1826 foi eleito par do Reino, por ocasião da outorga da Carta Constitucional.

<sup>524</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 429, Carta de frei João de Sousa para D. Miguel Pereira Forjaz, Lisboa, 30 de Agosto de 1810.

Tinha-se estabelecido, ainda segundo o presidente provincial da Ordem da Santíssima Trindade, esta congregação no reinado de D. Sancho I e debaixo da sua protecção, conforme Carta Régia de 1208, confirmada no ano de 1209. Em 1219 D. Afonso III confirmou também as doações do seu pai às quais acrescentou outras de sua autoria. No final do século XVI “(...) a Senhora D. Catharina, Regente do Reyno a instancias dos Religiozos, em presença das Constituiçoens da Ordem, e Bulla Apostolicas (...)”<sup>525</sup>, após o estabelecimento de dois conventos em Tânger e Ceuta, deu início a um conjunto de redenções, entre os anos de 1565 e 1595, por todo o Magrebe, para além de várias particulares, nas quais se resgataram, ainda segundo frei João de Sousa, 7.710 cativos. Continuou-se a prática dos resgates até ao reinado que o presidente provincial da Ordem da Santíssima Trindade classificou como o da “Sempre Augusta, e Fidelissima Raynha Nossa Senhora D. Maria 1<sup>a</sup>.”, sendo a derradeira redenção efectuada no ano de 1778 em que foram redentores de 223 cativos frei Caetano de S. José e frei Francisco de Santa Ana, contando-se, desde o ano de 1595 até ao último resgate, 22 redenções gerais nas quais os Trinitários resgataram, sustentados pelo “Cofre da Redempção”, 4.237 cativos, sem contar com as redenções particulares apoiadas pelos mesmos religiosos e à custa das esmolas e donativos por eles também angariados.

Terminava frei João de Sousa a resenha da história da Ordem da Santíssima Trindade em Portugal e das redenções por esta levadas a cabo, congratulando-se pelo facto de “O Principe Regente Nosso Senhor por motivos de Summa Equidade, e Justiça, próprias da Sua Real Pessoa, se Dignou Mandar fazer o Prezente Resgate Geral de 615 Captivos Portuguezes, em consequencia de huma Tregoa de dous Annos com o Bey de Argel (...)”<sup>526</sup> e disponibilizando a vasta experiência dos religiosos trinitários para ser utilizada em tudo o que os governadores do reino em Lisboa achassem necessário à consecução deste único resgate do século XIX em Argel.

Seguiu-se a esta curta nota histórica, e na sequência do afirmado na carta introdutória às autoridades do portuguesas, uma também breve, mas muito elucidativa, descrição de todos os passos a seguir quando se pretendia levar a cabo um resgate geral, desde a notícia comunicada pelo padre administrador do Hospital Trinitário de Argel do número de cativos

---

<sup>525</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 429, *Memória, que por occasião do prezente Resgate Geral de Captivos, que S. A. R...*

<sup>526</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 429, *Memória, que por occasião do prezente Resgate Geral de Captivos, que S. A. R...*

portugueses existentes na Regência e respetiva súplica ao trono no sentido de se fazer a redenção, até à apresentação das contas por parte dos padres redentores, do “Livro da Redenção” ao Régio Tribunal, e o mesmo tribunal lhes mandar passar a Quitação Geral. Por fim apresentava-se também a *Relação dos Presentes por ocasião dos Resgates Geraes*. Frei João de Sousa enumerava detalhadamente as habituais ofertas que passavam por diversas jóias, panos finos, produtos coloniais e as individualidades às quais aquelas deveriam ser entregues, bem como as respectivas medidas protocolares.<sup>527</sup>

Interessa também referir que frei João de Sousa na *Memória...* descreve de forma detalhada os passos a seguir pelos padres redentores, não muito diferentes daqueles mencionados por Laugier de Tassy<sup>528</sup>, com especial atenção para os desertores das praças cristãs em território magrebino, bem assim como os encargos adicionais ao preço dos cativos e que iriam constituir o valor da liberdade a pagar por todos os resgatados. De algumas condições que o provincial da Ordem da Santíssima Trindade apontava para se fazer o resgate com toda a segurança avultava aquela, preocupando também outras potências europeias cujos nacionais se encontravam cativos em Argel, acerca da qual o religioso português considerava importante obter a anuência do *dey*, “Que não serão obrigados [os padres redentores] a resgatar os cativos, que passarem da praça de Orão.”<sup>529</sup>. No último resgate efectuado em Argel sob a égide do poder francês este foi um problema que atingiu avultada dimensão. Dos 315 cativos que os trinitários e mercedários franceses resgataram no ano de 1785, cuja procissão percorreu o território de França durante cerca de dois meses numa coreografia piedosa, 94% tinham passado ao território da regência argelina provenientes de Orão<sup>530</sup>.

Segundo Tassy, logo que na posse de esmolas e donativos necessários à realização da redenção, os padres da Santíssima Trindade informavam o padre administrador do Hospital de Espanha em Argel. Este solicitava ao *dey* a emissão de um passaporte para a viagem dos enviados da Ordem à Regência e para a embarcação necessária ao seu transporte. Após a

---

<sup>527</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 429, *Memória, que por ocasião do presente Resgate Geral de Captivos, que S. A. R...*

<sup>528</sup> Laugier de Tassy, *Histoire du Royaume d'Alger: avec l'Etat présent de son Gouvernement, de ses Forces de Terre & de Mer, de ses Revenus, Police, Justice Politique & Commerce*, pp. 281-286.

<sup>529</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 429, *Memória, que por ocasião do presente Resgate Geral de Captivos, que S. A. R...*

<sup>530</sup> Gillian Weiss, *Captifs et corsaires. L'inditité française et l'esclavage en Méditerranée*, p. 351.

chegada era obrigatória a visita ao representante máximo do poder argelino e a oferta de um presente em jóias ou dinheiro.

Laugier de Tassy não se detendo sobre as ofertas que frei João de Sousa afirmava na *Relação dos Presentes por ocasião dos Resgates Geraes* serem de consideração obrigatória para o círculo mais próximo do *dey* de Argel, fornece-nos todavia um conjunto de comissões e taxas denominadas “les droits de Portes ou seulement Portes” sem o pagamento dos quais era impossível levar a bom termo qualquer redenção: “Savoir, 10. pour cent sur le prix du Rachat pour la Douane / 15. Piastres au Dey pour le droit apellé Caffetan du Pacha / 4. Piastres au grands Ecrivains ou Secrétaires d’Etat / 7. Piastres au Raïs de la Marine, ou Capitaine du Port. Outre ces droits les esclaves du Deylik sont obligez de payer 17. Piastres pour les Portes du Bagne au Bachi-gardien-Bachi.”<sup>531</sup>. A toda a informação sobre as condições dos resgates efectuados em Argel pelos padres da Santíssima Trindade não se esqueceu ainda Tassy de adicionar um pormenor essencial, raramente mencionado pelos redentores, e muitas vezes omitido por quem posteriormente analisou estas matérias do ponto de vista histórico: “Il y a des esclaves qui se trouvent si bien à Alger, tant par le profit que leur industrie leur procure leur libertinage, qu’ils achetant le droit d’être esclaves pendant long tems, ou pendant toute leur vie”<sup>532</sup>.

O último resgate francês de 1785 teve na sua origem o desespero dos evadidos de Orão na procura de uma nacionalidade que lhes caucionasse o transporte para solo europeu já que se gorara a possibilidade da sua libertação pelo abraçar de um novo credo, o islão. O poder argelino duvidava, escorado na necessidade da mão-de-obra para as suas obras públicas e de hipotéticos ganhos na sua transacção, da sinceridade destas conversões. Foi na tentativa de obstar a que uma situação idêntica se viesse a colocar a qualquer redenção a efectuar pelo reino português que frei João de Sousa alertava para o cuidado a ter em conseguir junto do *dey* a isenção de obrigatoriedade de incluir nas listas de cativos os evadidos do presídio de Orão.

A experiência de séculos da Ordem da Santíssima Trindade nas redenções por todo o Magrebe não foi de forma alguma ignorada no resgate geral acordado pela Trégua de 1810 com o poder argelino. O relativo insucesso de alguns resgates particulares obrigava a ter em

---

<sup>531</sup> Laugier de Tassy, *op. cit.*, pp. 280-281.

<sup>532</sup> *Idem, ibidem*, p. 281.

conta as recomendações que frei João de Sousa, na altura da partida dos enviados portugueses para o Magrebe no segundo semestre de 1810, em tão boa-hora prodigalizava. Não se podem ignorar as dúvidas que os últimos resgates do século XVIII suscitaram no Reino e as precauções expressas nas instruções dadas a Jacques Filipe de Landerset por Martinho de Melo e Castro em Janeiro de 1786, quando da sua viagem a Argel com o objectivo de “negociar hum Tratado de Paz”<sup>533</sup>.

A atentar naquilo que o governante português estipulou no terceiro ponto destas instruções, somos levados a pensar que no resgate particular levado a cabo em Marrocos no ano de 1763 e no efectuado em 1778 na regência de Argel, sob a égide dos padres redentores da Ordem da Santíssima Trindade, nem tudo correu a contento do poder em Lisboa. Edite Alberto também aborda este tema ao constatar que os preços mais altos pedidos pelos cativos na maioria dos resgates do século XVIII incidiram sobre religiosos, mestres, cirurgiões, pilotos e militares. No resgate geral de 1778 os valores pagos foram contudo muito díspares sem equivalência com a qualidade e condição social dos resgatados, demonstrando um procedimento pouco criterioso no resgate destes cativos<sup>534</sup>. Opinião também partilhada pelo ministro de D. Maria I que afirmava:

(...) sem por modo algum se regular, nem pelo que nos aconteceu em 1763 com o resgate de Marrocos: nem em 1778 com o de Argel. Ambos os ditos resgates se fizeram sem ter-mos nem em Marrocos, nem em Argel pessoa alguma de probidade, de quem se confiasse o referido resgate; e por isso ele se praticou de tal forma, que alem dos grandes prejuizos da Real Fazenda, ficarão os argelinos persuadidos, e certos dos avultados lucros que lhes rezultavão, e poderião resultar das suas piratarias; e animados por esta forma, assim para as continuar, sendo nós quem mais contribue para elas, como para nos vender a paz, que procuramos fazer a hum preço proporcionado, e correspondente ao excessivo valor em que reputámos os escravos, que anteriormente nos venderão; e em que reputarão, com aquele exemplo, os que lhes queremos comprar: Por estes motivos bem vê Vossa Mercê o quanto se faz precizo conduzir este negocio do resgate com toda a vigilância e deisteridade para o

---

<sup>533</sup> Sobre esta viagem de Jacques Filipe de Landerset a Argel ver Fernando de Castro Brandão, *Portugal e as Regências de Argel, Tunes e Tripoli. Subsídios para a História Diplomática Portuguesa*, 1985, e Isabel M. R. Mendes Drumond Braga, *Missões Diplomáticas entre Portugal e o Magrebe no Século XVIII. Os Relatos de Frei João de Sousa*, 2008.

<sup>534</sup> Edite Maria da Conceição Martins Alberto, *Um Negócio Piedoso: O Resgate de Cativos em Portugal na Época Moderna*, p. 316. Pensamos todavia que não se pode assacar apenas a um procedimento menos criterioso o aparente insucesso, em termos negociais, do resgate de 1778. Embora Martinho de Melo e Castro se queixe dos grandes prejuízos para a Real Fazenda, a realidade do confronto com o poder turco, desejoso de voltar ao antigo esplendor corsário do século XVII, poucas alternativas deve ter deixado aos religiosos portugueses.

reduzir a termos racionáveis, e convenientes, evitando os extraordinários, e abuzivos acima referidos.<sup>535</sup>

Neste importante ponto das “Instruções que levou Jaques Filipe Landerset” é patente o que iria estar em causa duas décadas mais tarde quando da viagem de James Scarnichia a Argel acompanhado de frei José de Santo António Moura e que segundo Martinho de Melo e Castro, para além das habituais formas de negociar da regência argelina, das quais as autoridades de Lisboa tinham absoluto conhecimento, encontrava as suas causas próximas nos resgates de 1763 em Marrocos e de 1778 em Argel. Estes dois negócios, puro e duro o primeiro, piedoso o segundo, tendo em conta a caracterização de Edite Alberto para este último<sup>536</sup>, originaram por parte do poder em Lisboa duras reacções.

O resgate particular de 1763 e as condições em que decorreu estiveram na origem do “Auto de Prisão e achada de Papeis a Francisco Vanés”<sup>537</sup> bem como do volumoso processo feito a este natural de “nasão inglesa” detido em Lisboa em “huma caza de pasto a São Paulo” no ano de 1772. Sob a superior direcção de Diogo Inácio de Pina Manique tentou impedir-se a abordagem de Francisco Vanés às autoridades argelinas, evitando a consecução de um negócio idêntico ao de 1763, considerado anos mais tarde por Martinho de Melo e Castro ruinoso para Real Fazenda.

O interrogatório ao natural de Gibraltar, Francisco Vanés, foi resumido na informação remetida por Diogo Inácio de Pina Manique na qual afirmava ter-se chegado à conclusão de “(...) Vanés passando aquella Regência [Argel] em trez de Novembro do anno de 1770 nella entrara a persuadir, a Simão Pedro Cruz negociante inglez naquella praça, para que o presentace ao ditto Dey”<sup>538</sup>, facto agravado por se apresentar nas negociações sob o falso pretexto de as entabular “(...) debacho do Real Nome de Sua Magestade (...) que a elle reo somente rezultava o interesse de alcançar do dito Dey algumas licenças para a extração de algumas carregaçoens de trigo”<sup>539</sup>. Por fim concluía Pina Manique ser Francisco Vanés um

---

<sup>535</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 396, Instruções que levou Jaques Filipe de Landerset, Palácio de Nossa Senhora da Ajuda, 17 de Janeiro de 1786.

<sup>536</sup> Sobre os resgates levados a cabo pelos Padres Redemptores de Santíssima Trindade ver o fundamental estudo de Edite Maria da Conceição Martins Alberto, *Um Negócio Piedoso: O Resgate de Cativos em Portugal na Época Moderna*, 2010.

<sup>537</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Auto de Prisão e achada de Papeis a Francisco Vanés, [1772].

<sup>538</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Ofício de Diogo Inácio de Pina Manique para o marquês de Pombal, Lisboa, 25 de Setembro de 1772.

<sup>539</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Ofício de Diogo Inácio de Pina Manique para o marquês de Pombal, Lisboa, 25 de Setembro de 1772.

vadio, vagabundo, sem domicílio certo, daqueles a quem vulgarmente se apelidavam de “cavalheiros de indústria” e que depois de muito instado foi obrigado “(...) a concluir, que todos os seus projetos, se fundarão em ver se podia conseguir a respeito da Regencia de Argel o mesmo que elle dizia haver tratado á nove annos com o Emparador de Marrocos, em que elle reo e o judeo Jaime Toledano tinhão feito o resgate dos captivos portuguezes, que se achavão naquelle Reino, e de que tinhão recebido as suas comiçoens”<sup>540</sup>. As autoridades chegaram assim à conclusão que os resgates de cativos em terras do Magrebe, apesar de todas as motivações de piedade cristã que lhes poderiam estar na origem, eram um negócio, por vezes piedoso, outras nem tanto, mas que em todo o caso necessitavam de permanente atenção para deles não sair defraudado o Erário Régio.

Os resgates de 1754 e 1778 foram levados a cabo em conjunturas muito específicas do poder argelino e precederam as tentativas de relançamento do curso da Regência. As grandes revoltas dos *kuluglis*, afogadas em sangue e terror, marcaram o quotidiano da cidade de Argel durante o governo do *dey* Ibrahim Koutschouk (1745-1748) que morreu envenenado por um dos seus janízaros. O seu sucessor Muhammad Ben Bekar (1748-1754), com quem os redentores portugueses tiveram obrigatoriamente de negociar para levar a cabo um dos dois últimos resgates do século XVIII, tentou normalizar do ponto de vista da política interna a situação na Regência, aquietou o sector *kulugli* da população e reconheceu-lhe direitos dos quais tinha sido arredado, fruto do sistema de exclusão instaurado no ano de 1626 por pressão da comunidade dos *ioldachs*. Mas a sociedade argelina não conseguiu escapar às suas contradições e conflitos internos, e Muhammad Ben Bekar foi também assassinado durante confrontos de várias facções de janízaros. Entre 1766 e 1791 governou a regência argelina Muhammad Ben Otman de quem a história registou as qualidades fora do comum<sup>541</sup>. Para aquilatar a incidência da acção do curso de Argel sobre a navegação portuguesa, entre os anos de 1739 e 1778, necessária para cartografar as zonas de capturas que conduziram à Regência perto de meio milhar de cativos posteriormente resgatados pelos padres da Ordem da Santíssima Trindade, socorremo-nos dos dados que nos são transmitidos por Lemnouar Merouche recolhidos na correspondência consular francesa, nas páginas da *Gazette de France*, no *Registre des Prises Maritimes* aos quais naturalmente juntamos as informações

---

<sup>540</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Ofício de Diogo Inácio de Pina Manique para o marquês de Pombal, Lisboa, 25 de Setembro de 1772. Para informação mais detalhada sobre a detenção de Francisco Vanés consultar a transcrição das “Perguntas que fes o Dezembargador Diogo Ignacio de Pina Manique a Francisco Vanés prezo na Cadeia da Corte”, (AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404).

<sup>541</sup> Kamal Chehrit, *Les Janissaires*, p. 137.



fornecidas pelas relações de cativos resgatados nos anos de 1754 e 1778, dadas à estampa em Lisboa.

Nas presas que o historiador argelino atribui ao corso da Regência para os anos entre 1730 e 1742, período por ele classificado como politicamente pouco definido, caracterizado pela paz das grandes potências europeias, Inglaterra e França, com o poder turco de Argel que viu os espanhóis apoderarem-se de novo de Orão e Mers el-Kébir e fracassarem as tentativas de apoio à coroa espanhola, podemos encontrar as seguintes embarcações portuguesas: ano de 1730, 2 barcas; ano de 1731, 8 navios; ano de 1735, algumas embarcações aprisionadas próximo de Lisboa, consideradas pela *Gazette de France* de considerável valor; ano de 1736, uma embarcação transportando 250 sacos de trigo aprisionada nas águas da ilha da Madeira; ano de 1738, uma embarcação com 38 homens, 10 mulheres, 6.400 moedas de ouro e mercadorias diversas<sup>542</sup>. Os anos de 1740 a 1742 foram marcados por um reduzido número de presas cuja explicação o cônsul de França atribui à peste que grassou em Argel, à influência que esta exerceu sobre o número de navios saídos a corso e, sobretudo, à implicação da frota argelina na guerra com a vizinha regência de Tunes bem como na defesa dos permanentes ataques que lhe foram movidos pelas frotas de Malta e Nápoles. Apesar de todos os condicionalismos este período viu chegarem à baía de Argel duas presas portuguesas: uma embarcação com 58 homens a bordo e mercadorias de muito valor; um navio de três mastros e 28 homens em que o capitão e dois franceses não possuíam passaportes.

Para o período entre os anos de 1743 e 1747 existe muito pouca informação. Não abundam os dados sobre a actividade do corso argelino nas páginas da *Gazette de France* e a correspondência oriunda do consulado francês em Argel privilegia outras matérias mais importantes do ponto de vista dos interesses da França. No entanto desta quase ausência de dados sobressaem algumas informações relativas a presas portuguesas: ano de 1743, um xaveco com 18 homens a bordo; ano de 1746, um navio com carga de vinho; ano de 1747, um navio sem menção do número de tripulantes ou carga transportada<sup>543</sup>.

Os anos de 1748 a 1754 vão assistir ao incremento da actividade corsária graças aos esforços de importantes *rais* da marinha de guerra argelina como Hadj Osmân, Hadj Mousa e Hadj Embarek. Neste período as fontes registaram as seguintes presas portuguesas: ano de

---

<sup>542</sup> Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'Époque Ottomane II. La course mythes et réalité*, pp. 291-293.

<sup>543</sup> Idem, *ibidem*, pp. 293-294.

1748, um navio com origem no Brasil transportando açúcar, trigo, feijão, dinheiro e 150 homens, entre tripulantes e passageiros; um navio com 15 homens e carga de aguardente; um navio cujo valor ascendeu a 26.000 piastras; um navio com carga de manteiga e queijo comercializado por 4.500 piastras. Entretanto nesse mesmo ano um *raïs* argelino de nome Muhammad “o português”,<sup>544</sup> regressou à grande urbe do Magrebe com cativos e dinheiro provenientes de 4 presas portuguesas e uma moscovita ancoradas no porto marroquino de Tânger<sup>545</sup>. Para os anos seguintes registaram-se: ano de 1749, um navio de 34 peças e 32 tripulantes com carga de tecidos no valor estimado de 200.000 piastras; um outro navio com 152 homens, entre tripulantes e passageiros; ano de 1750, um navio com grande probabilidade de ser originário do Brasil, transportando uma carga de 2.000 quintais de açúcar.

Os anos de 1764 a 1778 foram, como já se afirmou, marcados pelo excepcionalmente longo governo, para o que era hábito na Regência, de Muhammad Ben Otman. Para aquilatar das presas levadas a cabo sob a navegação portuguesa durante o período que decorreu entre os dois últimos resgates efectuados em Argel sob a égide dos padres redentores da Santíssima Trindade socorremo-nos dos dados coligidos por Lemnouar Merouche do *Registre des Prises Maritimes*.

#### QUADRO XVII Presas portuguesas efectuadas pelo curso de Argel entre 1766 e 1778

Ano	Total de Presas	Presas Portuguesas
1766	17	Esp. Port. Geno. (*)
1767	18	3 Port. (4-12-1767)
1770	4	1 Port. (10-08-1770)

\*Não foi encontrada referência a embarcações portuguesas no *Registre des Prises Maritimes*.

Se prestarmos atenção às listas dos cativos resgatados pelos padres redentores da Santíssima Trindade publicadas por Edite Alberto e coligidas daquelas imprimidas na Officina de António Rodrigues Galhardo na cidade de Lisboa, a referente ao resgate de 1778, e na Officina de Francisco da Silva na mesma cidade, a relativa ao ano de 1754, somos capazes de cartografar, conjugando-as com os dados conjunturais da política interna da

<sup>544</sup> Foram vários os portugueses que com maior ou menor sucesso usufruíram da capacidade inclusiva do Islão magrebino. No período que antecedeu a tomada do poder pelos *deys* (1671-1830), denominado governo dos *aghas* (1659-1671) caracterizado por uma trágica sucessão de revoltas, golpes de estado e sangrentas execuções, destacou-se um convertido de origem portuguesa, Chaâbane-Agha. Este governante argelino que exerceu o cargo entre os anos de 1661 e 1665 caracterizou o seu consulado por uma política de apaziguamento dos janízaros que recusando a estratégia de compromisso, culpada, segundo esta elite militar, dos reveses frente às potências europeias, o acabaram por destituir.

<sup>545</sup> Lemnouar Merouche, *op. cit.*, p. 295.

Regência e de outras fontes portuguesas, as zonas de capturas das embarcações das quais eram provenientes a maioria dos cativos portugueses.

Os dados sobre a diminuição da actividade do corso argelino durante os anos de Setecentos são reconhecidos por grande parte dos historiadores que se dedicam ao estudo desta matéria com especial relevância para aqueles oriundos do espaço que é hoje conhecido como a República da Argélia. A brutalidade da queda da actividade e estratégias corsárias por parte da regência argelina durante o século XVIII foi uma realidade embora a espaços interrompida por períodos de relativa recuperação à medida que também alterações de algum relevo se registavam nas conjunturas que determinavam a política interna e externa da Regência<sup>546</sup>.

O período que mediou entre o resgate geral levado a cabo pelos padres redentores da Santíssima Trindade em Argel no ano de 1739 e o seguinte efectuado também pelos mesmos religiosos já em 1754 foi marcado por espaços de relativa recuperação da prática do corso, alternando com outros em que esta actividade parecia querer atingir níveis fazendo lembrar os tempos áureos da centúria de Seiscentos. Pelo meio ficaram tempos de indefinição, como já se disse, ao sabor das conjunturas muito próprias do espaço magrebino e europeu.

Segundo Edite Alberto no resgate de 1731 os padres redentores não tinham libertado todos cativos portugueses por insuficiência de liquidez. No ano de 1739, o procurador-geral dos cativos frei Miguel Nóbrega fez saber ao monarca português a necessidade de resgatar os seus súbditos cativos em Argel, ultrapassando já a centena e meia<sup>547</sup>. O resgate efectuou-se nesse mesmo ano e os cativos chegaram a Lisboa em finais de Dezembro. O tempo que mediou entre essa data e 1754, ano da consecução de novo resgate de 228 portugueses então na Regência, foi marcado por períodos muito específicos da actividade do corso argelino e que acabariam por terminar no derradeiro período de ouro do corso de Argel, os “anos Hamidou”.

Os anos que decorreram entre 1739 e 1754, longos para os cativos portugueses que os passaram nos banhos da Regência ou ao serviço de particulares, enquadram-se em várias classificações relativas à prática do corso pelos variados estratos da população da argelina que a historiografia da Argélia, nomeadamente Lemnouar Merouche, lhe atribui. Este historiador

---

<sup>546</sup> Idem *ibidem*, p. 285.

<sup>547</sup> Edite Maria da Conceição Martins Alberto, *op. cit.*, p. 299.

classifica os anos de 1730-1742 como um período de relativa indefinição em que campanhas muito profícuas alternaram com tempos de escassez de presas; os anos de 1743-1747 foram, ainda segundo Merouche, tempos em que a penúria de dados das fontes produzidas pela administração turca dominando a Regência, às quais se juntou a exiguidade de informação da documentação europeia, podem afinal transmitir a pobreza da actividade do curso argelino; por fim o tempo compreendido entre 1748 e 1754 corresponde ao um novo impulso que a oligarquia turca no poder pretendeu dar a esta prática estruturante da realidade económica que foi a regência de Argel<sup>548</sup>.

Se olharmos a *Relação dos Cativos que por ordem do fidelissimo Rey Dom Joseph I resgataram na cidade de Argel...*, ou ainda os dados fornecidos por Edite Alberto<sup>549</sup> acerca dos cativos incluídos no resgate geral de 1754, é possível tentar cadastrar as áreas de actuação do curso argelino para este período. Numa primeira observação da lista dos resgatados podemos constatar que dos 228 cativos apenas 12 tinham mais de seis anos de cativo. Sendo aquele há mais tempo na Regência Manuel Peinado, natural de Castela, 44 anos de idade e 20 de permanência em Argel. Deste reduzido número faziam parte os seguintes cativos que não eram naturais do Reino: Baptista Rizo, natural de Génova, há 14 anos em cativo; Florêncio Odelgut, irlandês, cativo há 14 anos; Jacome Barreto, genovês, cativo há 9 anos; José Voltas, catalão, cativo há 13 anos; Manuel Peinado, castelhano. Tudo indica, atendendo ao modo de operar das autoridades argelinas face aos resgates levados a cabo pelas ordens religiosas, que estes cativos foram incluídos neste resgate sob pressão do poder turco, o que também de alguma forma reforça a validade do posterior aviso de frei João de Sousa a D. Miguel Pereira Forjaz alertando-o para a necessidade de os encarregados de negociar o resgate de 1810 obterem do *dey* a isenção de obrigatoriedade de resgatarem aqueles que “passarem da Praça de Orão”.

Quanto aos restantes 216 cativos, constantes da lista do resgate de 1754, todos eles não permaneceram mais de seis anos em cativo, o que permite concluir terem sido feitos cativos entre os anos de 1748 e 1754. Foi neste período que o poder argelino tentou fornecer um novo impulso à actividade corsária da Regência e foi também para estes anos que Lemnouar Merouche nos forneceu dados, coligidos das fontes argelinas e francesas, relativamente às presas capturadas pela marinha de Argel.

---

<sup>548</sup> Lemnouar Merouche, *op. cit.*, pp. 291-294.

<sup>549</sup> Edite Maria da Conceição Martins Alberto, *op. cit.*, pp. 517-529.

No que diz respeito às presas de origem portuguesa, respigámos das informações de Lemnouar Merouche a existência de 11 navios perdidos para o corso argelino (ano de 1748, 8 navios; ano de 1749, 2 navios; ano de 1750, 1 navio). Relativamente aos anos entre 1751 e 1754 não existem dados nas fontes argelinas e francesas. No entanto sabemos de informações colhidas na *Relação dos Cativos que por ordem do fidelissimo Rey Dom Joseph I resgataram na cidade de Argel...* que dos 228 trazidos para Portugal neste resgate 138 (60,53%) tinham entre 4 e 20 anos de cativo e 90 (39,47%) menos de 4 anos de estadia nos banhos da Regência. Tudo isto nos permite concluir sem grande margem para erro que muitos dos 138 portugueses resgatados estavam a bordo dos 11 navios portugueses capturados entre 1748 e 1754.

Outra informação relevante que podemos também colher na já citada *Relação dos Cativos que por ordem do fidelissimo Rey Dom Joseph I resgataram na cidade de Argel...* é a relacionada com o elevado número de naturais das várias ilhas dos Açores. Nele predominavam os originários da ilha de S. Miguel (52) para depois surgirem os de Santa Maria (10), Terceira (5), Faial (4), Pico (4), S. Jorge (2), Graciosa (1). Entre estes cativos avultavam os ligados ao mar e às profissões que geralmente guarneciam as embarcações – marinheiros (22), pescadores (15), patrão de porto (1), carpinteiro (1), cirurgião (1), capitão (1) – aos quais se podem juntar também todos os que na lista dos cativos resgatados aparecem com a classificação de passageiros e homens de negócio com toda a probabilidade de terem navegado a bordo dos navios apresados. É também de realçar entre estes cativos a presença de outros designados de forma genérica como trabalhadores (9), lavradores (4) e sem ofício (9). Deste número de açorianos faziam parte quatro mulheres, as únicas incluídas neste resgate.

Dos elementos apresentados, conjugados com as informações facultadas por Lemnouar Merouche, podemos afirmar que neste período o mar do arquipélago dos Açores foi uma das zonas escolhidas pelo corso argelino para a sua acção predatória onde esperavam as embarcações europeias trazendo nos seus porões as ricas cargas da América do Sul que posteriormente comercializavam, bem como as suas tripulações e passageiros, nos grandes portos do Magrebe. À apetência pelas cargas que cruzavam o Atlântico juntou-se também na Regência a eclosão de várias crises de produção cerealífera que se reflectiram naturalmente na diminuição da exportação de trigo em direcção a Marselha, principal compradora deste cereal argelino. Merouche aponta para os anos entre 1721 e 1764 períodos de grande actividade

exportadora, alternando com outros de forte baixa, tendo sido mesmo interrompida a exportação nos anos de 1762 a 1764.

O período em que foram feitos mais cativos portugueses, posteriormente resgatados, no resgate geral de 1754, abrangeu três destes espaços de crise de exportação do trigo argelino: 1747-1749, forte baixa; 1750-1753, retoma; 1754, baixa<sup>550</sup>. Não desconheciam também certamente os argelinos que os Açores e particularmente a ilha de S. Miguel continuaram em todo o século XVIII com muito boa produção cerealífera, permitindo a exportação para a Europa, arquipélago da Madeira e praças do Norte de África, nomeadamente, neste período concreto, Mazagão. Antecipava assim a regência argelina, elegendo os mares do arquipélago açoriano como território privilegiado de actuação, na sequência de prolongada crise frumentária vivida em terras magrebina, a estratégia a aplicar nos derradeiros anos de apogeu da sua marinha armada em corso.

A debilidade militar de algumas ilhas do arquipélago açoriano na segunda metade do século XVIII tornou-as vulneráveis aos ataques dos corsários que lhes infestavam as águas, sobretudo magrebins e franceses. Na tentativa que o poder turco da regência argelina levou a cabo de procurar relançar o seu corso, os *raïs* e as suas tripulações não resistiram ao apelo das incursões em terra o que se pode explicar pela inclusão no número de açorianos dos já mencionados 22 cativos que tudo indica terem sido arrancados às habituais ocupações desenvolvidas em terra, apesar do seu reduzido valor comercial no complexo mercado do homem na bacia ocidental do Mediterrâneo e que só um resgate geral sob os auspícios dos padres redentores conseguiria colmatar.

Não podemos duvidar nestes primeiros anos de relançamento do curso de Argel (1748-1754) do sucesso que os seus resultados demonstraram. Em 1748 consumara-se, como já vimos, o aprisionamento de navios portugueses de alguma importância vindos da América do Sul e facilmente transacionáveis no mercado livre da Regência onde afluíam, para além dos inevitáveis judeus livorneses, numerosos europeus. Eram, tendo em conta a proveniência destas presas, as águas dos Açores o local ideal para aguardar a sua passagem rumo ao continente europeu, pois geralmente lentas e muito carregadas constituíam-se alvos fáceis dos rápidos xavecós argelinos.

---

<sup>550</sup> Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane I. Monnaies prix et revenus 1520-1830*, p. 104.

Permite ainda a análise da *Relação dos Cativos que por ordem do fidelissimo Rey Dom Joseph I resgataram na cidade de Argel...* detectar outras zonas de actuação do curso da Regência. A relativa fragilidade de Argel que na segunda metade do século XVIII não possuía nenhuma embarcação adequada para enfrentar sem grandes preocupações as águas alterosas do Atlântico, ao contrário do que viria a acontecer alguns anos depois com as fragatas saídas do traço de Mestre António e de outra tomada aos portugueses, levou o poder turco a guardar para outros cometimentos os seus xavecós mais poderosos e reservar à predação das águas do sul da Península e das costas portuguesas os navios de pequeno calado.

De acordo com o trabalho de Edite Alberto dos 228 cativos resgatados no ano de 1754, 78 eram naturais das ilhas dos Açores (34%), 20 da cidade do Porto, 14 de Setúbal e 13 de Fão<sup>551</sup>. De outras localidades da costa portuguesa registámos da análise da *Relação dos Cativos que por ordem do fidelissimo Rey Dom Joseph I resgataram na cidade de Argel...* a existência de 41 cativos ligados a actividades marítimas (barqueiros, pescadores, marinheiros) e alguns, poucos, sem profissão específica. Deve também ser relevado que na *Relação de Cativos...* são quase inexistentes, ao contrário do que virá a acontecer no resgate geral de 1810, os naturais do Reino do Algarve. Nos mencionados 41 resgatados apenas encontramos 2 naturais de Lagos e 1 de Portimão, pelo que somos levados a depreender que o curso argelino não privilegiou na sua acção as águas do sul de Portugal.

As zonas costeiras portuguesas não se encontravam ao abrigo do curso norte-africano por nessa data não haver qualquer tratado de paz firmado com as potências magrebina. Assim podemos encontrar nos quinze anos que decorreram entre 1739 e 1754, com especial relevância para os quatro anos que precederam o resgate dos padres redentores, provas de permanentes incursões nas águas e vilas costeiras numa zona compreendida entre Setúbal e Fão. Nos já mencionados 41 cativos encontramos, para além dos referidos naturais de Setúbal e Fão, marinheiros e pescadores da Ericeira (1), Cacilhas (6), Lisboa (5), Caparica (1), Aveiro (2), Ovar (1), Vila do Conde (7) e Matosinhos (1).

Os anos que decorreram entre 1754 e o resgate levado a cabo também pelos padres redentores da Ordem da Santíssima Trindade no ano de 1778 em Argel levaram aos banhos daquela regência magrebina 223 cativos. A constatação destes números pode induzir-nos a concluir que para um período mais alargado de tempo se registaram menos perdas materiais e

---

<sup>551</sup> Edite Maria da Conceição Martins Alberto, *op. cit.*, p. 307.

humanas, situação que naturalmente se enquadrava na conjuntura interna e externa da regência argelina.

O decénio de 1755 a 1764 correspondeu a um forte decréscimo do corso de Argel, fruto de alguma mobilização das pequenas potências em torno da defesa do seu comércio mediterrânico e atlântico, bem como, já se viu, da escassez de navios devidamente apetrechados para enfrentar os seus oponentes europeus nas zonas de caça para as quais a oligarquia turca da Regência previa projectar os seus interesses: as lucrativas rotas do Atlântico Sul. As perdas argelinas foram, segundo Lemnouar Merouche, exageradas pelas gazetas europeias, como o foram também os seus sucessos quando isso interessou às grandes potências do Velho Continente para justificar a intervenção em espaços que consideravam de interesse estratégico no Mediterrâneo ocidental. Registaram-se todavia neste decénio, apesar da diminuição da actividade do corso argelino, algumas presas portuguesas que mais uma vez a *Gazette de France* e a correspondência do consulado francês em Argel assinalaram.

No ano de 1755 reportou-se o apresamento de 12 embarcações de pequeno e médio porte, entre as quais algumas portuguesas. Será apenas em 1760 que surgirá outro navio do Reino, desta vez uma embarcação de 140 tonéis, ao qual se juntará no ano seguinte uma que rumava ao Brasil. Em 1764 as fontes francesas registaram ainda nova embarcação portuguesa de cuja apreensão resultaram 37 cativos. Os ataques do corso argelino às embarcações das pequenas potências europeias eram assim o resultado da pressão francesa, poder hegemónico no ocidente mediterrânico, que empurrava a marinha de guerra argelina para zonas onde esta não fosse nociva ao comércio externo do grande empório comercial do sul de França, Marselha.

Para cartografar as zonas de actuação do corso de Argel sobre a navegação portuguesa em relação ao período que decorreu entre 1766 e 1778, socorremo-nos do **Quadro XVII** elaborado a partir do *Registre des Prises Maritimes* e dos dados que este nos fornece em relação às presas ali contabilizadas<sup>552</sup>. Em 1767 foram, segundo Devoulx, aprisionados 3

---

<sup>552</sup> Convém aqui voltar a mencionar o cuidado com que deverá ser lido o *Registre des Prises Maritimes* como fonte para o estudo do corso argelino. Chamamos a atenção, como Lemnouar Merouche, que para o período posterior a 1815 este contém muitas lacunas que o próprio Devoulx tentou colmatar com a conjugação de outras fontes existentes nos arquivos da Regência. Nós próprios detectámos algumas que já foram mencionadas quando foi abordado o corso argelino, para além da referência, no ano de 1799, ao apresamento de 2 navios de guerra do Reino, espaço temporal em que as fontes portuguesas registam apenas o bergantim *Lebre pequeno*. O desaparecimento do original do *Registre...* em turco otomano e da sua tradução em árabe na posse de Devoulx torna toda esta questão mais problemática. O *Registre...* era um documento escrito numa língua que Devoulx não conhecia, e muitos dos problemas colocados por esta fonte são atribuídos pelos especialistas à falta de



navios portugueses e no ano de 1770 apenas uma embarcação, não contabilizando o *Registre des Prises...* mais qualquer outro navio do Reino até 1778. A informação deve ser encarada sob alguma reserva pois a *Relação dos cativos que por ordem da Fidelissima Rainha D. Maria I Nossa Senhora, trouxerão da cidade de Argel...* fornece-nos elementos que permitem assegurar que estavam na Regência 37 portugueses com menos de oito anos de cativo de onde se pode concluir que uma ou mais embarcações do Reino foram tomadas entre o ano de 1770 e a data do último resgate do século XVIII levado a cabo pelos padres redentores da Ordem da Santíssima Trindade. Entre estes últimos encontravam-se 22 cativos com 21 meses de cativo que pelas suas profissões tudo leva a crer fazerem parte da tripulação do mesmo navio: 1 capitão, 1 sacerdote, 2 pilotos, 1 cirurgião, 15 marinheiros, 1 passageiro, 1 indivíduo sem profissão natural da Costa da Mina.

Outro dado importante que se recolhe da lista de resgatados de 1778 prende-se com o facto de se registar uma sensível diminuição do número de cativos com origem no arquipélago açoriano em relação àqueles que regressaram a Portugal no resgate geral de 1754. Estes últimos 34 açorianos resgatados eram quase exclusivamente compostos por homens do mar: 1 capitão, 1 piloto, 30 marinheiros, 1 trabalhador, 1 cativo sem profissão declarada<sup>553</sup>.

Os cativos originários do Reino do Algarve também subiram exponencialmente neste último resgate geral atingido o número de 33. Eram sobretudo provenientes de Lagos (12), Tavira (9), Faro (3), Alvor (2), Silves (2), Portimão (1), Olhão (1), Alcantarilha (1), e 2 designados na lista como naturais do Algarve. Na sua maioria eram pescadores (64%) e marinheiros (12%).

Naturais da Ericeira eram também 11 cativos, provenientes como tudo indica da mesma embarcação (1 capitão e 10 pescadores) e todos com o mesmo tempo de cativo, 13

---

vigilância que o historiador francês, perfeito conhecedor da língua árabe, exerceu sobre os tradutores contratados na Regência que a ser efectuada teria de alguma forma evitado erros de compreensão e tradução desta fonte de extrema importância.

<sup>553</sup> Entre os cativos açorianos resgatados em 1778 encontrava-se Gerardo José de Sousa (Gerardo Joze de Sousa Bitancourt), marinheiro, natural da ilha Terceira, no momento do resgate com 29 anos de idade. A *Relação dos cativos que por ordem da Fidelissima Rainha D. Maria I Nossa Senhora...* mencionava-o como se tendo resgatado a si próprio pelo valor de 1.677.318 réis e desempenhando, até então, a função de “Escrivão grande dos cativos”. Este português que optou por não regressar ao Reino, passando a exercer a sua actividade de homem de negócio em Argel, viajante habitual entre as duas margens do Mediterrâneo, foi autor de numerosa documentação com informação destinada às autoridades de Lisboa. Desta destaca-se um importante relatório intitulado “Instruções de Monstrativas Sobre o carácter dos Argelinos, seu Governo, e modo com que se deve tratar com elles” remetido de Madrid em 28 de Fevereiro de 1786 a Jacques Filipe de Landerset, então também naquela cidade, e por este posteriormente enviado a Martinho de Melo e Castro.

anos. Constavam igualmente da lista de resgatados 11 cativos de Setúbal (1 capitão, 1 calafate e 9 marinheiros) e 10 originários da cidade de Lisboa.

Agravou-se contudo o problema dos estrangeiros que as autoridades argelinas obrigaram a incluir neste resgate e que haveria de motivar a já mencionada chamada de atenção de frei João de Sousa a D. Miguel Pereira Forjaz em Agosto de 1810 sobre esta questão. Edite Alberto assinala que entre os 223 cativos se encontravam muitos estrangeiros, sendo alguns desertores de Orão, e que frei Jerónimo de São José considerava ser “gente degradada e facinorosa de Espanha, contrária às condições do passaporte”<sup>554</sup>.

Da análise da *Relação dos cativos que por ordem da Fidelíssima Rainha D. Maria I Nossa Senhora, trouxeram da cidade de Argel...* podemos concluir que as zonas de actuação do curso argelino em relação às embarcações portuguesas não se alteraram no período abrangido pelo resgate geral de 1778, mudando apenas a intensidade com que algumas delas eram frequentadas. Os mares dos Açores foram assim preteridos em favor das águas costeiras algarvias, das suas pequenas embarcações de pesca e do intenso tráfego de cabotagem que ali se desenrolava. Manteve-se ainda o interesse da frota corsária de Argel por toda a zona costeira portuguesa compreendida entre o estuário do Sado e a foz do Lima, não deixando nunca o curso de Argel, sempre que os meios disponíveis foram adequados à dimensão das presas, de se lançar sobre qualquer embarcação proveniente do Brasil ou que ali se dirigisse.

A riqueza da informação que nos é proporcionada pelas relações de cativos com origem nos resgates levados a cabo pelos padres redentores da Ordem da Santíssima Trindade nos anos de 1754 e 1778 permite múltiplas leituras. Escolhemos aquela que, em cotejo com outras fontes, nos permitiu cartografar as zonas privilegiadas pela marinha argelina para atacar navegação do Reino e, sempre que a oportunidade se lhe deparou, as suas populações costeiras, conduzindo aos portos e banhos da Regência, cascos, cargas e 451 cativos portugueses.

\*\*\*

Em Janeiro de 1786, Martinho de Melo e Castro manifestou sérias dúvidas acerca das condições em que decorreu o resgate particular em Marrocos no ano de 1763 e a redenção de 1778 em Argel. Ambas tinham sido, conforme se pode depreender da leitura das instruções

---

<sup>554</sup> Edite Maria da Conceição Martins Alberto, *op. cit.*, p. 315.

que o ministro da rainha D. Maria I remeteu a Jacques Filipe de Landerset, muito ruínas para o Erário Régio. A *Memória...* que frei João de Sousa endereçou a D. Miguel Pereira no ano de 1810 onde, para além de uma curta história da Ordem da Santíssima Trindade, discorre sobre a forma como os padres redentores levaram a cabo as suas missões no Magrebe, é um documento de relevante importância. Este, juntamente com as relações elaboradas pelos padres trinitários, permite aquilatar da justeza dos avisos de Melo e Castro e, quando contextualizado, determinar os locais eleitos pelo curso argelino para as suas depredações sobre a navegação portuguesa entre os anos de 1739 e 1778.

Na conjuntura muito específica da regência argelina, Lemnouar Merouche forneceu-nos dados relativos à captura de presas portuguesas e aos locais onde estas se efectuaram. Assim para cadastrar as zonas eleitas para os ataques à navegação portuguesa são importantes os dados de Lemnouar Merouche coligidos no *Registre des Prises Maritimes*, aos quais tem de se juntar a análise das listas de resgatados nos anos de 1754 e 1778.

Os anos entre 1739 e 1754 abrangem três períodos da actividade corsária de Argel, desiguais na sua produtividade: o de 1720 a 1742 caracterizado por uma indefinição na qual campanhas muito profícuas alternaram com outras de grande escassez de presas; o de 1743 a 1747 marcado pela carência de informação, que de alguma forma pode levar a crer numa fraca actividade do curso argelino; o de 1748 a 1754 marcado pela recuperação traduzida no aumento do número de presas.

*A Relação dos Cativos que por ordem do fidelissimo Rey Dom Joseph I resgataram na cidade de Argel...* permite, quando conjugada com outra informação, cadastrar as áreas de actuação do curso de Argel em relação a este resgate. Nesta lista de resgatados em 1754 avultam os naturais das ilhas dos Açores com profissões ligadas à actividade marítima. Esta constatação leva a poder afirmar que o mar daquele arquipélago era um local eleito pelo curso argelino para aguardar as embarcações provenientes da América do Sul e as que largavam dos portos açorianos transportando a grande produção cerealífera de algumas ilhas do arquipélago rumo aos portos europeus e à praça de Mazagão, esta última sempre carente em cereais.

Dos 228 cativos resgatados no ano de 1754, 78 eram naturais dos Açores, 20 da cidade do Porto, 14 de Setúbal e 13 de Fão. Os restantes espalhavam-se por localidades da costa portuguesa, numa zona compreendida entre Setúbal e Fão. É importante sublinhar que

os originários do Algarve são, nas listas de 1754, minoritários, pois ali figuram apenas 2 naturais de Lagos e 1 de Portimão.

Em 1778 os padres redentores trouxeram de Argel 223 cativos, o que nos pode levar à conclusão de num período mais dilatado de tempo – 24 anos – se terem registado menos perdas humanas e materiais, situação que naturalmente se enquadrava numa mudança da conjuntura interna argelina. O decénio de 1755/1764 foi de fraca produtividade para o curso de Argel. Entre 1766 e 1778, Lemnouar Merouche, fazendo uso do *Registre des Prises...*, apenas nos dá conta de 4 presas portuguesas. Aqui, novamente, as fontes não são coincidentes, pois a *Relação dos cativos que por ordem da Fidelíssima Rainha D. Maria I Nossa Senhora, trouxerão da cidade de Argel...* regista cativos com menos de oito anos de permanência em Argel, logo aprisionados depois de 1770, último ano em que aparece no *Registre des Prises...* uma presa portuguesa. Facto importante na lista dos resgatados em 1778 é a diminuição do número de cativos naturais do arquipélago açoriano e o exponencial aumento daqueles originários do Algarve. Os restantes cativos continuavam a ser provenientes de toda a zona costeira entre o estuário do Sado e a foz do Lima.

A geografia das capturas para estes dois resgates manteve-se entre os mares dos Açores e as águas que banhavam as costas portuguesas. A frequência destas áreas foi-se alterando, não em função da pressão da marinha de guerra portuguesa, mas sim face aos desenvolvimentos da conjuntura interna argelina e da operacionalidade do seu curso. Quando a sua marinha dispunha de recursos em homens e material, e a situação política interna primava pela estabilidade, rumava ao Atlântico profundo. Por outro lado, sempre que escasseavam os meios, os navios de pequeno calado privilegiavam o ataque a presas que cruzavam águas costeiras e se dedicavam às artes da pesca, como era o caso dos pescadores da costa algarvia.

#### **4.1.2. A origem geográfica e social dos cativos**

As listas de cativos dos resgates efectuados nos anos de 1754 e 1778 permitem-nos ter uma ideia da forma como se distribuíam pelo conjunto do território português, para além das comunidades litorais, a totalidade dos seus naturais retidos pelos corsários em Argel. A análise destes longos róis de sofrimento que resultaram das viagens dos padres redentores da Ordem da Santíssima Trindade ao Magrebe, na segunda metade de Setecentos, são o espelho

de um país em extremo dependente do mar e dos cuidados que deveria merecer das autoridades a protecção dos seus naturais.

Nos dois últimos resgates do século XVIII nota-se uma preponderância de populações das zonas costeiras, maior no resgate de 1754 do que no efectuado no ano 1778. No resgate de 1754 a percentagem de cativos (32) que não eram oriundos dessas zonas é de 14%, e nela predominava o espaço geográfico do Norte e Centro de Portugal, 29 cativos, figurando o Sul apenas com 3 cativos. No primeiro número avultam os portugueses originários de Barcelos (6), Braga (5), Póvoa do Lanhoso (5) e outras cidades e vilas dispersas pelo interior. No segundo figuram apenas cativos oriundos da cidade de Évora.

O tempo médio de cativo destes portugueses foi de 2,15 anos, sendo em número de 3 aqueles que permaneceram mais tempo em Argel (5 anos) e 1, Hipólito dos Santos, pescador de 35 anos, natural da vila de Castanheira, que esteve retido na Regência apenas 10 meses. Neste número de cativos sobressai um conjunto de 17 indivíduos, todos com 4 anos e 4 meses de cativo, que tudo leva a crer terem perdido a sua liberdade a bordo de uma embarcação portuguesa capturada segundo Lemnouar Merouche no ano de 1750<sup>555</sup>.

Entre estes 32 portugueses, como já foi afirmado originários de outros locais do território nacional que não da sua orla costeira, abundam as mais diversas profissões, embora o maior número de indivíduos seja aquele que não desempenhava qualquer ofício quando da sua captura. São assim mencionados 8 cativos sem ofício, 7 passageiros, 4 trabalhadores sem menção específica da sua profissão, 3 alfaiates, 1 canteiro, 1 ferreiro, 1 sapateiro, 1 estudante, 1 lavrador, 1 cativo sem qualquer referência à sua função e apenas 4 cativos ligados às actividades do mar (3 pescadores e 1 marinheiro). Entre os portugueses do interior do território nacional integrando a *Relação dos Cativos que por ordem do fidelissimo Rey Dom Joseph I resgataram na cidade de Argel...*, da qual constavam 32 cativos na posse de particulares, encontravam-se 25 solteiros e 7 casados.

Na *Relação dos cativos que por ordem da Fidelissima Rainha D. Maria I Nossa Senhora, trouxerão da cidade de Argel...* encontramos mencionados 57 cativos originários de localidades afastadas de zonas costeiras do território português, representando 25,6% do total dos resgatados no ano de 1778 pelos religiosos da Ordem da Santíssima Trindade. Os cativos vindos do Norte e Centro do país aumentaram para 39 e os do Sul para 18. As localidades do

---

<sup>555</sup> Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'Époque Ottomane II. La course mythes et réalité*, p. 295.

interior Norte que forneceram maior número de cativos (25) para o derradeiro resgate do século XVIII foram: Braga (17), Guimarães (2), Torre de Moncorvo (1), Famalicão (1), Penafiel (1), Mirandela (1), Bragança (1), e Vila Nove de Cerveira (1). As localidades do Centro de Portugal contribuíram com 17 cativos: Viseu (4), Lamego (3), Albergaria-a-Velha (2), Alcobaça (2), Coimbra (2), Guarda (2), Golegã (1), e Santarém (1). Do interior Sul permaneceram em Argel, entre 1754 e 1778, 15 portugueses: Mértola (3), Évora (2), Elvas (2), Castelo de Vide (1), Olivença (1), Beja (1), Crato (1), Campo Maior (1), Arronches (1), Ourique (1), e Alte (1).

Ao invés do que podemos encontrar na lista de resgatados no ano de 1754, aqui existe um significativo aumento das profissões ligadas ao mar às quais se juntavam outras exercidas por todos aqueles que o destino tinha apanhado a navegar nas embarcações apresadas. Entre marinheiros, pilotos passageiros e cirurgiões, desempenhando funções a bordo dos navios tomados pelo corso argelino registámos 31 cativos. A estes temos que adicionar 3 religiosos, 4 lavradores, 2 trabalhadores, 2 cardadores, 1 canteiro, 1 sapateiro, 1 pastor, 1 ourives de prata, 1 mulher sem profissão atribuída – Brites Teresa de 60 anos de idade, natural de Torre de Moncorvo, há 13 em Argel –, e 10 cativos mencionados na lista do resgate como “Sem ofício”.

Já quando se cadastraram as áreas eleitas pelo corso argelino para actuar sobre a navegação portuguesa entre os anos de 1739 e 1778, espaço temporal abarcado pelos dois últimos resgates do século XVIII, se notou a preponderância entre a totalidade dos cativos resgatados dos oriundos de áreas costeiras sobre aqueles originários das regiões do interior do país: 86% de naturais das regiões litorais contra 14% de originários do interior do reino no resgate de 1754; 74,4% de naturais das regiões litorais contra 25,6 % de cativos vindos de zonas mais afastadas da costa portuguesa no resgate de 1778.

Em relação aos cativos provenientes das já citadas regiões do interior, o Norte e o Centro são preponderantes em relação ao Sul. No resgate de 1754 a vantagem das duas primeiras zonas geográficas é esmagadora: 29 cativos do Norte e Centro para 3 naturais do Sul. No resgate de 1778 essa mesma vantagem atenua-se de alguma forma: 42 cativos oriundos do Norte e Centro do País para 15 naturais do Sul. No entanto da análise das listas destes resgates podemos concluir que a totalidade dos 451 cativos em Argel entre 1739 e 1778 vieram de todo o país, ilhas dos Açores e Madeira, numa dispersão que, ainda de forma

desigual, se repartia por todo o território português. Resta apenas indagarmos as razões dessa desigualdade.

Nos meados do século XVII a economia portuguesa atravessou uma conjuntura difícil, provocada em grande parte pelo resultado das perturbações causadas pelos exércitos que circularam pelo reino no período da Restauração. Contudo no final de Seiscentos algo mudou, tendo muita dessa mudança a ver com o afluxo de ouro brasileiro, permitindo durante a primeira metade do século XVIII uma fase de relativa prosperidade em todo o território nacional. O ouro do Brasil actuou como mola impulsadora do comércio externo e colonial, dinamizando as trocas com a grande colónia portuguesa da América do Sul, ao mesmo tempo que promovia também a actividade do mercado interno mais ligado ao comércio colonial. A riqueza privada aumentou também de forma significativa tanto em resultado das remessas daqueles que se dirigiram ao Brasil, como da prosperidade que estas geraram<sup>556</sup>. Por fim, a disponibilidade de meios de pagamento gerada por esta conjuntura muito específica beneficiou o sector mercantil e outro que a ele se encontrava intimamente, o dos transportes marítimos. Embora o tráfego do Atlântico Norte fosse dominado pela Inglaterra, o do Atlântico Sul, e muito particularmente o do Brasil, ainda permitia à marinha mercante portuguesa dele tirar basto proveito. Outras rotas rentáveis para a navegação de cabotagem matriculada nos portos do Reino, em função do baixo custo dos fretes e da coragem em cruzar mares infestados por corsários de muitas proveniências, eram todas aquelas que se desenrolavam ao longo das costas atlânticas e mediterrânicas da Península. Este tráfego revelava-se de grande competitividade face aos seus congéneres espanhóis e de outras nacionalidades, sobretudo no transporte do sal produzido pelas marinas dos arredores de Cádiz<sup>557</sup>.

Entretanto no início da segunda metade de Setecentos os resultados da mineração brasileira conduziram a um percurso de declínio com imediato reflexo na economia do reino que foi obrigado a encetar um processo de reconversão das suas estruturas produtivas. Como afirma José Vicente Serrão este consistiu num esforço nacionalista e proteccionista, tendo como principal objectivo defender as estruturas económicas, na sua globalidade, da

---

<sup>556</sup> José Vicente Serrão, «O quadro económico. Configurações estruturais e tendências de evolução», in *História de Portugal*, 4º Volume, dir. de José Matoso, p. 72.

<sup>557</sup> Sobre o intenso tráfego marítimo levado a cabo por navios do Reino no porto espanhol de Cádiz são de consulta obrigatória os cinco livros de entradas e saídas de navios portugueses coligidos pelo consulado de Portugal naquela cidade espanhola do Sul da Península entre os anos 1789 e 1784 (ANTT, MNE, Consulado em Cádiz, Movimento marítimo, Entradas e saídas de navios portugueses).

concorrência externa, reduzindo assim de forma substancial a drenagem de capitais, cada vez mais escassos, para o exterior<sup>558</sup>. Os resultados obtidos permitiram à economia portuguesa enfrentar com sucesso as atribuladas condições da conjuntura internacional e robustecer-se para fazer face ao final do século XVIII, situação que não se iria manter por muito mais tempo já que toda esta estratégia assentava no domínio exclusivo do comércio colonial. A partir do ano de 1808, na sequência da saída da corte para o Brasil que o Tratado Luso-Britânico de 1810 sublinhou, toda a estrutura económica foi profundamente abalada, pelo que o sucesso da resposta portuguesa à crise dos meados de Setecentos foi efémero. Todavia Caetano Beirão, citado por Luís de Oliveira Ramos, afirmava que o saldo do comércio português com a Inglaterra, até então deficitário, se transformara num excedente e que nunca como no último quartel do século XVIII a abundância de capitais disponíveis fora tamanha<sup>559</sup>.

Na agricultura, os cereais, a vinha e a oliveira dominavam a paisagem rural cultivada. No entanto no campo cerealífero a condição do país não se alterara com o decorrer dos anos e este só muito excepcionalmente participara no comércio internacional de cereais como produtor/exportador. A já crónica dificuldade de ligação ao *hinterland* continental a que as autoridades não conseguiram pôr termo, ou reduzir, levou à procura da produção cerealífera dos Açores. Entretanto, a nova política levada a cabo na ilha da Madeira que apesar do grande potencial cerealífero, cedo reorientou as suas opções agrícolas para outras culturas, levou a que esta rapidamente se transformasse numa área carenciada e viesse a gozar do privilégio, já atribuído a Lisboa e ao Algarve, de poder adquirir por grosso cereais no mercado interno. Face às crónicas debilidades deste último, os Açores reforçaram a sua condição de importantes fornecedores. As ilhas de S. Miguel e da Terceira destacaram-se nessa actividade e foi para a tornar mais profícua que no âmbito do esforço dinamizador do mercado interno, desenvolvido na década de setenta do século XVIII, se promulgou o Alvará Régio de 26 de Fevereiro de 1771, autorizando a circulação frumentária entre os Açores e Lisboa<sup>560</sup>.

A cultura cerealífera no Portugal Continental do Antigo Regime viveu uma crise de longa duração, sem períodos de crescimento. A produção portuguesa de cereais sempre esteve direccionada para o autoconsumo. Raramente foi atingida pelos estímulos do mercado e

---

<sup>558</sup> José Vicente Serrão, *art. cit.*, p. 73.

<sup>559</sup> *Apud* Luís de Oliveira Ramos, *D. Maria I*, p. 66.

<sup>560</sup> Jaime Alberto do Couto Ferreira, *A Dessacralização do Pão*, p. 190.



quando isso teve lugar foram maiores os prejuízos que os eventuais benefícios. O problema da cultura de cereais em Portugal, para além dos solos e clima nunca terem sido os ideais para a sua produção<sup>561</sup>, prendeu-se também com as condições a montante e a jusante desta actividade. As primeiras relacionavam-se com o estado técnico e socioeconómico do cultivo cerealífero, as segundas directamente associadas às deficientes ligações do *hinterland* português e aos entraves legais por vezes impostos, no interesse da grande e pequena especulação, à circulação da produção de cereais. A tudo isto se juntou a circunstância geográfica que colocou na rota das invasões do reino português duas das regiões mais adequadas à cultura cerealífera: a de Elvas e de Estremoz<sup>562</sup>.

No campo da indústria convém mencionar para o espaço temporal abrangido pelos resgates de 1754 e 1778 o impulso registado a partir das décadas de sessenta e setenta de Setecentos. Borges de Macedo analisou a dimensão desse impulso, bem como a sua dispersão geográfica, ao publicar a “Lista das Fábricas instaladas, com participação da Junta do Comércio, durante a sua existência até à reforma de D. Maria I, por ordem alfabética dos géneros fabricados”<sup>563</sup>. Da análise dessa lista efectuada por Vicente Serrão pode concluir-se que a região de Lisboa foi contemplada com a instalação de 55% das novas unidades produtivas, aparecendo depois a zona do Porto com 22%, e, a considerável distância, outras localidades do interior do país<sup>564</sup>. A tendência manifestada pela industrialização pombalina em instalar as suas unidades produtivas perto dos grandes centros consumidores do litoral urbano, tirando partido da sua capacidade de recepção à inovação e aos artigos importados, não obrou ao nascimento de espaços de implementação industrial em zonas do interior do território nacional. São exemplos deste último caso o interior do Alto e Baixo Alentejo, onde pontificavam as indústrias de curtumes, lanifícios e cerâmica; a região da Beira Baixa (Covilhã, Manteigas, Fundão e Castelo Branco) em que avultavam as fábricas de lanifícios directamente ligadas ao aproveitamento da matéria-prima; a zona de Trás-os-Montes onde também existia uma indústria de seda de relativa importância. No Minho e Beira subsistiam centros industriais importantes, como Braga, Guimarães e Viseu, sendo estes locais exemplos daquilo que Vicente Serrão denomina modelos de proto-industrialização<sup>565</sup>. Aproveitou-se

---

<sup>561</sup> José Vicente Serrão, *art. cit.*, p. 81.

<sup>562</sup> Albert Silbert, *Le Portugal Méditerranéen à la fin de l'Ancien Régime*, vol. II., p. 474.

<sup>563</sup> Jorge Borges de Macedo, *A situação económica no tempo de Pombal*, pp. 209-217.

<sup>564</sup> José Vicente Serrão, *art. cit.*, p. 92.

<sup>565</sup> Idem, *ibidem*, p. 96.

este impulso industrial de uma mão-de-obra disponível e barata, fruto da crise da agricultura e dos elevados índices de pauperização das populações. Todavia, a realidade impôs-se na sua crueza, e muita desta gente encontrou-se disponível para outras aventuras, para outras profissões mais ligadas ao comércio colonial e por fim para a emigração, apesar do risco sempre presente, como os numerosos resgates do século XVIII o provam, de passar longos anos nos espaços concentracionários das realidades políticas magrebínas.

Perante a breve descrição da conjuntura económica vivida em Portugal entre os anos de 1739 e 1778, como enquadrar então a análise das listas dos dois últimos resgates do século XVIII efectuados pelos padres trinitários? Como tentar explicar o percurso que as suas profissões ou a ausência delas lhes proporcionaram, à luz da existência de “classes” que, anos mais tarde, D. Miguel Pereira Forjaz haveria de caucionar ao estabelecer, com base nelas, as precedências para o embarque dos cativos trazidos para o Reino no grande resgate de 1810 num procedimento ainda credor dos ideais do Antigo Regime?

Voltemos aos 32 cativos naturais do interior do país e resgatados no ano de 1754. Da cidade de Évora eram originários: Gabriel Lopes, 37 anos de idade, trabalhador, solteiro, 1 ano de cativo, preço da liberdade 476.160 réis; José António Álvares, 32 anos de idade, sem ofício, solteiro, 4 anos de cativo, preço da liberdade 476.160 réis; João Baptista, 20 anos de idade, pescador, solteiro, 4 anos de cativo, preço da liberdade 504.220 réis<sup>566</sup>. Do exemplo destes naturais do Alentejo, todos eles feitos cativos pelo corso de Argel entre os anos de 1750 e 1753, podemos alvitrar que perderam a sua liberdade os dois primeiros nas rotas da emigração, rumo ao sonho brasileiro, e João Baptista a bordo de um barco de pesca, cuja faina vivia em permanente carência de braços.

Entre os restantes originários do interior do reino, Norte e Centro, como já vimos provenientes de várias localidades, ainda que naturalmente de forma desigual, e também como uma notória preponderância dos homens ainda solteiros sobre aqueles já casados, destacam-se profissões propícias ao sucesso na emigração (canteiro, ferreiro, sapateiro, alfaiate) para além da sempre estratégica e muito procurada actividade de marinheiro. Todos estes portugueses feitos cativos a bordo das embarcações de pesca ou mercantes, não temos conhecimento para este período da perda de algum navio de guerra, já que não é crível o seu aprisionamento em qualquer razia levada a cabo pelos corsários argelinos, eram vítimas das

---

<sup>566</sup> *Relação dos Cativos que por ordem do fidelissimo Rey Dom Joseph I resgataram na cidade de Argel...*

deslocações motivadas pela crise agrícola e por uma “industrialização” da qual não se viam ainda os primeiros frutos. O mar e a emigração para a grande colônia portuguesa da América do Sul continuavam a ser ainda as poucas saídas para estes naturais do reino.

Como já se viu os últimos sessenta anos do século XVIII em Argel são fundamentalmente caracterizados por períodos de nítido abaixamento da actividade corsária a espaços interrompida por outros marcados por acontecimentos de relevante importância como foi o caso da grande vitória das forças de Argel no ano de 1775 sobre a expedição que o reino de Espanha enviou para se tentar apoderar da principal cidade desta regência magrebina. O sucesso obtido incentivou e legitimou a então oligarquia turca no poder em Argel que arriscou de novo relançar seu curso em bases sustentáveis. As listas de cativos que resultaram do resgate de 1778 reflectem já essa nova estratégia poder argelino. Analisemos agora proveniência dos 15 cativos originários do interior Sul do reino incluídos na *Relação dos cativos que por ordem da Fidelissima Rainha D. Maria I Nossa de Senhora, trouxerão da cidade de Argel...*, neles predomina a profissão de marinheiro:

**QUADRO XVIII**  
**Cativos com a profissão de marinheiro, originários do Sul do Reino e resgatados no ano de 1778**

Nome	Idade	Naturalidade	Anos cativo	Estado civil	Preço da liberdade
António José	34	Elvas	13	Solteiro	518.900 réis
Daniel Cunha	59	Mértola	19	Solteiro	518.900 réis
Martinho Gonçalves	53	Mértola	13,25	Solteiro	518.900 réis
José Martins	45	Crato	19	Solteiro	627.318 réis

Entre os restantes são de assinalar 5 cativos sem qualquer referência quanto à sua profissão, 3 lavradores, 1 sapateiro, 1 cardador e 1 passageiro.

Nos cativos naturais do Norte e Centro de Portugal, como já mencionámos, ganharam relevo as profissões ligadas ao mar, os passageiros e aqueles que nas listas eram mencionados sem ofício específico. No entanto é de notar que na totalidade dos 57 cativos naturais do interior do reino não se registava qualquer pescador. Pensamos estarem incluídos neste número muitos dos beneficiados pelo surto do comércio colonial da segunda metade de Setecentos e outros tantos lançados para as franjas da “industrialização” pombalina, incapaz de absorver toda a mão-de-obra barata que as frequentes crises agrícolas lhe forneciam. Para estes últimos o emprego a bordo de um qualquer navio mercante ao serviço do comércio

colonial ou a emigração em direcção aos centros urbanos da orla costeira e ao “eldorado” brasileiro era a solução de recurso.

Já vimos que nos dois últimos resgates do século XVIII a percentagem dos cativos originários das regiões costeiras era muito superior à daqueles provenientes das zonas do interior. No entanto pensamos merecer alguma atenção a razão que motivou um acentuado aumento nas listas de cativos resgatados dos habitantes do litoral algarvio no último resgate de 1778 em relação ao que se tinha registado no resgate de 1754. No nosso entender ela prende-se essencialmente com evolução da actividade da pesca predominantemente exercida pelas populações do Reino do Algarve.

De acordo com João Baptista da Silva Lopes, “A situação do Algarve nas margens do Oceano e Guadiana lhe fornece copioso e variada quantidade de peixes, que os habitantes das povoações marítimas puxão em redes e outros aparelhos. Estas pescarias sempre forão por nossos legítimos reis protegidos com grandes privilegios e izenções aos que nellas se empregarão; e em verdade florecerão ellas em os doirados tempos da nossa gloria, abastecendo não só o reino, mas levando o surperflu a paises estrangeiros, (...)”<sup>567</sup>.

Segundo Joaquim Romero Magalhães o Algarve sempre foi uma terra de mareantes, mais dados ao mar que à agricultura<sup>568</sup>. Quando no ano de 1763 o marquês de Pombal se debruçou sobre os problemas do Reino do Algarve no sentido de lhe promover o desenvolvimento, o seu interesse recaiu sobre a actividade piscatória com especial atenção à faina do atum. Em finais de Setecentos, como já o era no início de Seiscentos, a captura desta espécie continuava a ser considerada como uma das actividades estruturantes do litoral algarvio. Todavia os réditos deste tipo de pesca não foram uniformes durante todo o século XVII e parte do XVIII, tendo-se registado acentuado decréscimo no rendimento da almadravas que naturalmente afectaram as receitas do Erário Régio. Entre as causas para o diminuto rendimento e perda das armações da pesca do atum avultavam já à época a alteração do percurso dos cardumes que se dirigiam ao Mediterrâneo, ou dele regressavam, o acentuado desinvestimento nesta arte de pesca, e a pressão, em pleno século de ouro do curso de Argel, dos corsários daquela regência aos quais se juntaram no século XVII os provenientes da Salé

---

<sup>567</sup> João Baptista da Silva Lopes, *Corografia ou Memoria Economica, Estadistica e Topografica do Reino do Algarve*, pp. 76-77. Em nota de pé de página o autor menciona detalhadamente os privilégios atribuídos “por nosso legítimos reis” aos pescadores algarvios.

<sup>568</sup> Joaquim Romero Magalhães, *O Algarve Económico (1670-1773)*, p. 195.

Alauíta. Os ataques sofridos pela gente que guarnecia as armações levaram as autoridades portuguesas a permitir o seu armamento no sentido de fazerem frente às ameaças do curso magrebino que nela via uma acessível fonte de rendimento. Todavia nem mesmo estas medidas devem ter surtido o efeito aguardado já que a persistência dos ataques corsários levou muitos pescadores a afastarem-se das praias e a refugiarem-se no interior algarvio.

A recuperação, lenta, deste importante sector da actividade económica do extremo sul do reino iniciou-se nos anos trinta de Setecentos – em 1712, em Lagos só se armavam as almadras da Almádena, Torralta, Baleeira e Torralinha. Na Quarteira, apenas a da Ponta Negra – e haveria de ter aquele que Pombal pretendeu ser o seu ponto de viragem no ano de 1773 com a criação da Companhia Geral das Pescarias do Algarve à qual foi concedido o privilégio da pesca do atum e da corvina. Esta criação do ministro de D. José resultou do Alvará de 15 de Janeiro de 1773 com o fundo de 40 contos de réis em acções por 12 anos, reforçada com outras tantas, e prorrogada por vários outros alvarás com outras condições e isenções<sup>569</sup>. Ainda segundo indicações colhidas na *Corografia ou Memoria Economica, Estadística e Topografica do Reino do Algarve*, os locais onde a Companhia pombalina lançava as suas armações eram: Faro nos sítios do Ramalhete e Lagos nos da Torralta, Almádena, e Beliche. Estas armações destinavam-se a capturar o atum que se dirigia ao Mediterrâneo para desovar. Outras zonas costeiras – Tavira, Fuzeta, Lagos (Torralinha, Burgau, Pedras Negras) especializaram-se na pesca do atum de revés<sup>570</sup>, para além de outro peixe branco, que já depois da desova concluída regressava, no percurso inverso, ao Atlântico. Cada armação empregava nesta arte uma companhia de 40 a 70 companheiros devidamente enquadrados por 1 mandador, 1 escrivão e 2 ou 3 preguiceiros. Todo este aparato humano era apoiado geralmente por 1 barca, 1 calão e 1 lancha, redundando tudo, homens e material, num capital deveras apelativo para o curso magrebino.

Todavia, segundo Romero Magalhães, o déspota não tinha o sucesso de atrair os atuns com a facilidade que expulsava os Jesuítas<sup>571</sup> e a tentada renovação da pesca daquele peixe nas costas algarvias não surtiu os resultados que o marquês certamente almejava quando a idealizou. Em simultâneo desenrolava-se também uma arte de extrema importância para a

---

<sup>569</sup> João Baptista da Silva Lopes, *op. cit.*, p. 89.

<sup>570</sup> As armações de pesca do atum – almadras – classificavam-se em de direito e de revés. As primeiras destinavam-se a capturar o peixe que rumava ao Mediterrâneo para desovar; as segundas eram destinadas ao que depois regressava ao Atlântico, mas também a outras qualidades de peixe branco (corvinas e pargos).

<sup>571</sup> Joaquim Romero Magalhães, *op. cit.*, p. 204.

subsistência das populações algarvias de Seiscentos e Setecentos à qual, todavia, a realeza não prestava a atenção concedida à pesca do atum, já que esta lhe proporcionava réditos que chegavam a atingir 60% do valor do peixe capturado: a faina da sardinha. Esta última actividade depois de um período de relativo ocaso irá registar algum desenvolvimento a partir de Monte Gordo, estendendo-se depois a outros locais da costa algarvia. De acordo com Romero Magalhães em 1774 havia as seguintes artes (xávegas ou redes de arrasto): Lagos 6, Alvor 3, Ferragudo 3, Pera 3, Albufeira 1, Quarteira 3, Faro 8, e Tavira 10<sup>572</sup>.

Todo este equipamento humano e material, dedicado à pesca da sardinha e a outras artes, suscitando a atenção do corso argelino ou tunisino, já que o corso marroquino nunca constituiu verdadeira ameaça para a navegação e populações do Reino, foi detalhadamente descrito por Silva Lopes na sua *Corografia...* Segundo este último a companhia de cada arte era composta de mestre ou mandador, arrais que tinha a seu cargo o cuidado do calão e lancha com 16 a 24 companheiros aos quais se juntavam, entre outros, mulheres, beneficiando de algum peixe que apanhavam. Para lá destas companhias outras existiam, navegando em rascas, lanchas e caíques de maior ou maior tonelagem que conforme a pesca a que se destinavam, assim se afastavam mais ou menos da costa. Geralmente no Verão os caíques do Algarve rumavam à costa marroquina, ao mar de Larache, na procura dos grandes cardumes. Juntavam-se ali durante a temporada pesqueira cerca de 100 embarcações provenientes não só do Algarve, mas de outros portos portugueses. Não escasseava matéria para a acção do corso argelino.

A digressão efectuada pelas artes da pesca no que diz respeito ao litoral algarvio, de alguma forma extrapolável para o conjunto do território português, dada a importância do pescado na dieta alimentar das populações, permite-nos a tentativa de explicação da evolução quantitativa nas listas dos resgates de 1754 e 1778 dos naturais do reino do Algarve. A existência apenas de 2 pescadores (José Gonçalves, natural de Lagos, 20 anos de idade, 1 ano e 6 meses de cativo, solteiro, preço da liberdade 626.560 réis, e Manuel Sarmento, natural de Lagos, 23 anos de idade, 1 ano e 6 meses de cativo, solteiro, preço da liberdade 626.560 réis) e 1 marinheiro (José Vaz, natural de Portimão, 40 anos de idade, 14 anos de cativo, casado, preço da liberdade 626.560 réis) na *Relação dos Cativos que por ordem do fidelissimo Rey Dom Joseph I resgataram na cidade de Argel...* podemos deduzir ter-se devido não só à já mencionada crise do corso de Argel entre os anos de 1739 e 1754, mas também à falta de

---

<sup>572</sup> Idem, *ibidem*, p. 208.

“matéria-prima” para as depredações dos seus corsários em função da paralisação da pesca do atum e de outras artes vivida no litoral algarvio à qual apenas o já citado Alvará de Janeiro de 1773 tentou pôr termo.

Algo de diferente se passou em relação ao resgate geral de 1778 conforme nos dá conta a *Relação dos cativos que por ordem da Fidelissima Rainha D. Maria I Nossa Senhora, trouxerão da cidade Argel...* A subida exponencial dos cativos originários das zonas costeiras do Algarve (33), entre os quais se contavam 21 pescadores, é indicativa da mudança qualitativa operada nas artes da pesca, incluindo o aumento do número de almadras e o retorno em força ao mar de Larache das embarcações algarvias, bem como de outras matriculadas em vários portos do continente.

Em Agosto de 1810, D. Miguel Pereira Forjaz remeteu ao oficial encarregado de trazer para o Reino a primeira “conducta” as instruções pelas quais este se deveria reger para resolver o sempre eterno problema das precedências num resgate geral que se tinha acordado ser efectuado em quatro partes. Estas instruções, credoras da estratificação social existente no Reino e que abordaremos mais tarde ao tratar o grande resgate de 1810 levado a cabo na regência de Argel, dividiam os cativos em três “classes”: “1ª Officiaes de Marinha, de Tropa, Cappelães. 2ª Marinheiros, Soldados. 3ª Mulheres”<sup>573</sup>.

A fundamental diferença que se constata existir entre as listas dos resgates de 1754 e 1778 e aquelas outras efectuadas tendo como bases as três “conductas” dos anos de 1810, 1811 e 1812, relativas ao grande resgate levado a cabo pelas autoridades do reino em Argel, é a destas últimas fazerem parte 278 cativos provenientes de dois navios da marinha de guerra portuguesa: o bergantim *Lebre pequeno* (46 cativos) e a fragata *Cisne* (232 cativos). Era mais do que uma assinalável diferença quantitativa – só o número de cativos provenientes da *Cisne* representava um total de portugueses superior àqueles resgatados em qualquer dos dois últimos resgates do século XVIII efectuados em Argel sob a égide dos padres da Ordem da Santíssima Trindade –, era, sobretudo, uma diferença qualitativa, pois neste último conjunto de cativos pertencentes a uma corporação militar de grande peso na sociedade portuguesa de finais de Setecentos e princípios de Oitocentos, estava também representado um grupo muito importante da sua elite, o que não se registou nos resgates de 1754 e 1778 se exceptuarmos desta análise os religiosos que neles constavam.

---

<sup>573</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para James Scarnichia, Lisboa, 25 de Agosto de 1810.

Se quisermos classificar socialmente os cativos resgatados pelos trinitários portugueses nos dois últimos resgates gerais do século XVIII tendo como base a metodologia usada por D. Miguel Pereira Forjaz nas instruções a James Scarnichia para o resgate geral de 1810, teremos de os dividir em três “classes” tendo como base a tendência do seu preço de liberdade cuja origem e valor estratégico naturalmente acabou por influenciar: 1ª. Capitães, Religiosos, Pilotos, Cirurgiões; 2ª. Marinheiros, pescadores, lavradores, passageiros, homens de negócio e outras profissões indiferenciadas; 3ª. Mulheres.

Frei Jerónimo de São José, quando aborda as condições em que teve lugar o resgate de 1754 menciona o facto de depois de terem conseguido os redentores, sem grande dificuldade, a liberdade de 150 cativos na posse do *dey*, resgatando depois aqueles que se encontravam na posse de particulares “(...) ajustando aquelles em que se consideravão maior perigo, e que lhe davão em boa conta.”<sup>574</sup>. Já antes o cronista da Ordem tinha chamado a atenção para aquilo que haveria anos mais tarde de preocupar Martinho de Melo e Castro e que se relacionava com a inclusão nos resgates gerais levados a cabo em Argel de estrangeiros e hereges por parte das autoridades da Regência<sup>575</sup>.

No resgate geral de 1754 o valor mais elevado foi atribuído ao beneditino fr. João de Santa Maria (1.857.280 réis), tendo os padres trinitários pago por outro religioso que também foi resgatado, o padre António de Azevedo, 1.126.400 réis. Ao único capitão mencionado na lista deste resgate de 1754 foi atribuído o preço 1.504.000 réis. Aos pilotos e cirurgiões foi dado o preço idêntico de 773.120 réis, tendo sido resgatados 2 pilotos e 2 cirurgiões.

Existe, todavia, um grupo de 13 cativos, não considerados no primeiro grupo social, que foram transacionados pelo mesmo preço atribuído a pilotos e cirurgiões e que podemos sem grande relutância também incluir nesse grupo. Era composto por 4 cativos sem ofício, 2 passageiros, 1 negociante, 1 juiz da balança, 1 bacharel, 1 comissário, 1 escrivão, 1 marinheiro e 1 pescador. Todos eram propriedade do *dey* e com ele, ou com os seus representantes deve ter sido negociada a sua redenção, o que de alguma forma explica, juntamente com outras características bem específicas, o seu preço de excepção no quadro global do valor/homem deste resgate. Nestas últimas devemos assinalar aquela possuída por seis destes cativos que quando da perda da liberdade tinham idades entre os 10 e 19 anos e

---

<sup>574</sup> Frei Jerónimo de São José, *Historia Chronologica da esclarecida Ordem da S.S. Trindade. Redempção de Cativos, da Provincia de Portugal*, T. II, p. 507.

<sup>575</sup> Idem, *ibidem*, p. 506.



dos quais destacamos: Baptista Rizo, natural de Génova, sem ofício, 13 anos de idade; Manuel Álvares da Ressurreição, natural do Porto, sem ofício, 10 anos de idade; Filipe José do Vale, natural de Pernambuco, escrivão, 15 anos de idade. A todos estes jovens, sobretudo aos púberes e adolescentes, dedicaram os padres trinitários especial atenção. Os receios de trânsito religioso e exploração sexual tiveram, na nossa opinião, um papel determinante na negociação do preço destes cativos, sendo também estes que os padres redentores, segundo a opinião avisada de frei Jerónimo de São José, consideravam em maior perigo.

Da 3ª “Classe” faziam parte 5 mulheres. E destas destacava-se Antónia Maria Rosa, natural do Porto, 28 anos de idade, cativa há quatro anos e três meses, por quem o *dey* intercedeu e foi cobrado o preço mais alto, 916.480 réis. As restantes 4 eram naturais das ilhas dos Açores, sendo 3 propriedade de particulares e por quem foram pedidos os preços mais baixos: Bárbara do Amaral, natural da ilha de S. Miguel, 50 anos de idade, resgatada por 348.800 réis; Engrácia do Amaral, natural da ilha de S. Miguel, 36 anos de idade, resgatada por 348.800 réis; Ana Fernandes, natural da ilha de S. Miguel, 50 anos de idade, resgatada por 259.200 réis.

As circunstâncias que rodearam a redenção de Antónia Maria Rosa merecem que lhe concedamos alguma atenção. Não se conhecia o paradeiro desta mulher natural do Porto quando os padres redentores chegaram a Argel para concluir o resgate. As recomendações que levavam de Portugal para prestarem especial atenção a esta cativa levou a que depois de indagarem em grande segredo, tivessem descoberto que se encontrava na posse de um mouro de Constantina. Face à distância a que se encontrava de Argel pediram a intercessão do *dey* que a fez conduzir a esta última cidade, integrando-a no lote dos cativos a resgatar, com muita relutância do seu proprietário que não a queria vender por preço algum. Para ajuda do seu resgate contaram os padres trinitários com 100 moedas, importância que devem ter trazido do Reino para esse fim já que não era de crer que a natural da cidade do Porto a tivesse conseguido angariar na Regência.

Na massa heterogénea dos restantes 203 resgatados estavam todos aqueles que podemos sem grande esforço incluir na sua 2ª “classe” e que só excepcionalmente, tendo em conta o preço da sua liberdade, poderiam ascender à 1ª em função do seu significado social, económico e estratégico. Naturalmente que a circulação entre estas três “classes”, difícil à luz do ideário vigente no Reino quando da elaboração das instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para James Scarnichia em Agosto de 1810, era activada quando em Argel as condições do

mercado do comércio do homem no Mediterrâneo ocidental a isso obrigavam, ou quando a conjuntura interna da Regência o propiciava.

Um caso muito interessante, cujo conceito operativo analisaremos com mais detalhe quando abordarmos o grande resgate do século XIX em Argel, é o do cativo açoriano natural da ilha de S. Miguel, José do Monte. Este homem de negócio, assim é mencionado na lista do resgate, casado, há 6 anos em cativo, é a prova de que o cativo não era uma mercadoria passiva, podendo influenciar as condições da sua própria venda<sup>576</sup>. De acordo com frei Jerónimo de São José os padres redentores tiveram grande dificuldade em o resgatar, por ser “escravo de hum Turco que o tinha por Fidalgo, pedindo por elle exorbitancia”<sup>577</sup>. Embora isso não seja afirmado na *Historia Chronologica...*, nada nos impede de conjecturar que embora o seu senhor, de forma errada, o tomasse por fidalgo, ele estivesse na posse de informações acerca da sua verdadeira profissão. Num universo de 78 açorianos, onde muitos o deveriam conhecer, sabendo das estratégias, das quais D’Aranda nos dá conhecimento, aplicadas no mercado do homem da regência argelina para saber do verdadeiro estatuto social dos cativos, não era difícil ao detentor de um bem desta natureza indagar do seu real valor de troca. Foi, todavia, realizado um bom negócio pelos padres trinitários que conseguiram resgatar o negociante açoriano pelo módico preço de 355.200 réis se tivermos em conta o valor médio pago por cativo neste resgate, 512.960 réis, e que o preço mais praticado foi o de 476.160 réis<sup>578</sup>. Frei Jerónimo de São José, acusando os interesses particulares de terem interferido na consecução das redensões tentadas levar a cabo pelos padres redentores da Ordem da Santíssima Trindade, dava conta de se ter efectuado este resgate por “preços incomparavelmente mais diminutos”<sup>579</sup>.

No resgate de 1778 manteve-se a tendência de negociar os cativos que integravam aquela que consideramos a 1ª “classe” por um preço uniforme de acordo com as suas profissões estratégicas. Não podemos ignorar que conjuntura interna da Regência, tentando relançar a actividade corsária em bases sustentáveis, para a qual necessitava de especialistas nas artes do mar, ou mesmo para guarnecer os seus navios mercantes que muitas vezes

---

<sup>576</sup> Michel Fontenay, «Esclaves et/ou captifs. Préciser les concepts», in *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, pp. 15-16.

<sup>577</sup> Frei Jerónimo de São José, *op. cit.*, p. 507.

<sup>578</sup> Edite Maria da Conceição Martins Alberto, *Um Negócio Piedoso: o Resgate de Cativos em Portugal na Época Moderna*, p. 307.

<sup>579</sup> Frei Jerónimo de São José, *op. cit.*, p. 508.

detinha em lucrativas *joint-ventures* com a elite sefardita de Argel, não propiciava bons negócios relacionados com o resgate de cativos do ponto de vista dos redentores. Embora o estatuto social destes últimos pudesse vir a ser um óbice para os padres redentores, poucas alternativas lhes restavam apesar de todas as críticas com que se viram confrontados, muitas delas vindas do interior da sua própria Ordem.

Foram assim resgatados 21 cativos que incluímos no grupo social composto por capitães, religiosos, pilotos, e cirurgiões. Ao contrário do acontecido no anterior resgate, cujos dois únicos religiosos resgatados o foram por valores substancialmente diferentes, o preço manteve-se uniforme para as restantes profissões. Os capitães, em número de 8, foram todos resgatados pelo preço unitário de 1.402.000 réis. Desta vez não coube aos religiosos os preços mais elevados (**Quadro XIX**). Os pilotos regressaram à pátria pelo preço unitário de 852.000 réis, o mesmo atribuído aos cirurgiões.

**QUADRO XIX**  
**Religiosos resgatados no resgate geral de 1778<sup>580</sup>**

NOME	CARGO	NATURALIDADE	IDADE	PREÇO
Fr. Manuel de S. Vicente Lima	P. Franciscano	Albergaria-a-Velha	40	1.126.500 réis
Pe. António da Cunha Leitão	Sacerdote	Viseu	43	1.126.500 réis
Pe. José Caetano da C. Nogueira	Sacerdote	Bahia	52	1.126.500 réis
Pe. José Teixeira Mergulhão	Sacerdote	Braga	66	1.126.500 réis

Em relação aos cativos desta “classe” resgatados na deslocação a Argel do ano de 1754, os seus congéneres incluídos na *Relação dos cativos que por ordem da Fidelíssima Rainha D. Maria I Nossa Senhora, trouxerão da cidade de Argel...* foram negociados por preços diferentes, contrariando qualquer explicação lógica que não seja a capacidade negocial dos redentores religiosos ou civis. Como já vimos os cativos religiosos, exceptuando o já citado fr. João de Santa Maria a quem foi atribuído um valor de 1.857.280 réis, foram resgatados por um preço quase idêntico (1.126.400 réis no resgate de 1754; 1.126.500 réis no resgate de 1778). Quanto àqueles que à luz da nova conjuntura interna da Regência em pleno esforço de relançamento da sua actividade corsária o novo poder turco poderia atribuir um valor mais elevado, tanto ao nível da provável utilização dos seus conhecimentos como à necessidade de obter financiamento para a aquisição de bens estratégicos, a análise das listas de resgatados fornece-nos algumas surpresas. Assim, em relação aos capitães o preço pelo

<sup>580</sup> Dados extraídos da *Relação dos cativos que por ordem da Fidelíssima Rainha D. Maria I Nossa Senhora, trouxerão da cidade de Argel...*

qual eles foram resgatados neste resgate (1.402.000 réis) é inferior ao que se pagou por um elemento da mesma “classe” incluído nas listas da redenção de 1754 (1.504.000 réis). No que concerne aos pilotos e cirurgiões aconteceu o inverso tendo sido estes resgatados em 1778 por um preço superior (852.000 réis) àquele pago no ano de 1754 (773.120 réis). Devem ser, na nossa opinião, evitadas as respostas redutoras para as perguntas que se podem e devem colocar para a razão destas discrepâncias. Origem social dos resgatados, necessidade de indivíduos para desempenhar funções específicas a bordo dos navios do renascente curso de Argel, carência de financiamento por parte da oligarquia turca no poder na Regência, queda do preço do homem na bacia ocidental do Mediterrâneo, capacidade negocial dos redentores, todas estas hipóteses devem ser sabiamente doseadas, tendo em conta as conjunturas mediterrânicas, se quisermos chegar perto de uma explicação.

Existe no entanto um número reduzido de cativos que, embora de início não possa ser incluído na 1ª “classe” dos portugueses conduzidos ao Reino no ano de 1778, foi resgatado por preços substancialmente superiores a qualquer capitão, religioso, piloto ou cirurgião. Neste temos de referir a existência de 9 marinheiros:

**QUADRO XX**  
**Marinheiros remidos no resgate de 1778 por valor superior a qualquer resgatado da “1ª Classe”<sup>581</sup>**

<b>Nome</b>	<b>Idade</b>	<b>Naturalidade</b>	<b>Anos Cativo</b>	<b>Preço de liberdade</b>
António Joaquim da Silva	20	Lisboa	1,75	1.670.500 réis
Bento Cascais	40	Cascais	10	1.677.318 réis
Francisco de Ávila	21	Ilha do Faial	10,75	1.670.500 réis
Francisco Pereira Maranhão	24	Porto	1,75	1.670.500 réis
Gerardo José de Sousa	29	Ilha Terceira	19	1.677.318 réis
José Chaves	17	Braga	1,75	1.670.500 réis
Matias José	50	Ilha Terceira	1,75	1.377.700 réis
Manuel Carvalho	32	Braga	11	1.018.100 réis
Teodósio Correia	40	Lisboa	18	1.018.100 réis

Temos ainda que mencionar: Braz de la Horta, natural de Almeria, 25 anos de idade, barbeiro, 5 anos de cativo, 1.018.100 réis; Joaquim Maciel, natural de Braga, 14 anos de idade, passageiro, 1 ano e 9 meses de cativo, 1.677.318 réis; José Martins, natural da Guarda, 27 anos de idade, sem menção de profissão, 7 anos de cativo, 1670.500 réis;

<sup>581</sup> Dados extraídos da *Relação dos cativos que por ordem da Fidelíssima Rainha D. Maria I Nossa Senhora, trouxeram da cidade de Argel...*

Miguel Luzano, natural de Valencia, 24 anos de idade, sem menção de profissão, 2 anos de cativo, 1.018.100 réis.

Deste grupo de 13 cativos, no qual predominam os marinheiros, resgatados por um preço superior ao de qualquer piloto ou cirurgião registado na *Relação dos cativos...* faziam parte 4 que quando da perda da sua liberdade tinham idades que os classificavam na puberdade e adolescência. Infelizmente, ao contrário do que aconteceu na lista dos resgatados em 1754, não nos fornece a *Relação dos cativos que por ordem da Fidelíssima Rainha D. Maria I Nossa Senhora, trouxeram da cidade Argel...* qualquer indicação sobre quem eram os proprietários destes cativos.

Na 3ª “classe” dos cativos resgatados no ano de 1778 apenas foram incluídas duas mulheres: Maria Antónia, 67 anos de idade, 20 anos de cativo, resgatada por 512.100 réis; Brites Teresa, 60 anos de idade, 13 anos de cativo, resgatada por 480.000. Estes preços foram inferiores à média praticada para este resgate.

A grande massa dos cativos que compunham a 2ª “classe” “Marinheiros, pescadores, lavradores, passageiros, homens de negócio e outras profissões indiferenciadas”, numa redenção cujo preço médio por cativo atingiu 663.060 réis, foi resgatada por 518.900 réis, o preço mais praticado<sup>582</sup>.

Pensamos que no caso das três “classes” em que dividimos os cativos resgatados nas redensões de 1754 e 1778, levadas a cabo pelos padres da Ordem da Santíssima Trindade, com base na metodologia usada nas famosas instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para James Scarnichia de Agosto de 1810, temos obrigatoriamente que considerar a sua permeabilidade. Esta última característica teve a sua máxima expressão no último resgate do século XVIII, consubstanciada nos preços pelos quais foram resgatados um conjunto de cativos que assim se viram alcandorados à categoria na qual estavam incluídos capitães, religiosos, pilotos e cirurgiões, e, excepcionalmente, no caso de Antónia Maria Rosa, na redenção de 1754. Estatuto social e preço da liberdade estavam, na segunda metade do século XVIII, indissociavelmente ligados.

O resgate de 1778, tendo em conta várias opiniões, não se desenrolou a contento das entidades públicas e religiosas. Frei Jerónimo de São José menciona esse ponto de vista ao

---

<sup>582</sup> Edite Maria da Conceição Martins Alberto, *op. cit.*, p. 316.

afirmar que “Varias cousas succederão nesta negociação, digna de nota, e de ficarem preduraveis nesta nossa Provincia”<sup>583</sup>. Martinho de Melo e Castro também nas já referidas instruções remetidas a Jacques Filipe de Landerset de 17 de Janeiro de 1786 mencionava as deficientes condições em que, do ponto de vista financeiro para a Real Fazenda, foi levada a cabo esta redenção. O ministro de D. Maria I chamava a atenção para que um hipotético resgate dos então cativos portugueses em Argel deveria ser efectuado “(...) com toda a vigilância e deisteridade para o reduzir a termos racionáveis, e convenientes”<sup>584</sup>.

Frei Jerónimo de São José dá conta do sucedido na redenção de 1778 e que segundo este religioso deveria ser encarado como exemplo a não seguir, estando relacionado com a tão criticável interferência de particulares nas redenções de cativos. Para a Ordem da Santíssima Trindade os homens de negócio transformavam em comércio profano aquilo que deveria ser um “negócio piedoso” com o fim de libertar os cristãos cativos em terra de infiéis. A contaminação dos valores cristãos que deveriam orientar um resgate em terras “barbarescas” pela apetência do lucro desmesurado levava frei Jerónimo de São José a afirmar: “Com a maior generosidade se destribuiu o dinheiro do cofre, pelo dito Consul Simão Riis, e o Escrivão grande Gerardo José de Sousa, de sôrte que sendo os escravos do Bei, os que costumavam ou mais importantes, os que dizião relação aos Turcos do governo, por obsequio, e gratificação se pagarão mais”<sup>585</sup>. Sublinhando o modo pouco cuidado como se geriu o resgate apontava o cronista da Ordem o caso concreto do *drogman* do cônsul Simão Riis que vendo a liberalidade dos redentores portugueses e de como jorrava o dinheiro dos seus bolsos, receoso de não participar desta abundância, foi de imediato adquirir um velho cativo napolitano, a preço irrisório, para depois o vender à redenção por 500.000 réis. A largueza dos redentores poderia ter-lhes saído cara já que o dinheiro que traziam do Reino se esgotou antes de completar resgate e foi necessário Gerardo José de Sousa ficar por fiador da coroa portuguesa. A escassez de fundos levou também a que alguns cativos tivessem de ter contribuído por a efectivação do seu resgate.

A característica que frei Jerónimo de São José aponta para este resgate de 1778, segundo a nossa opinião, extensível a outras redenções levadas a cabo no século XVIII, é a da

---

<sup>583</sup> Frei Jerónimo de São José, *op. cit.*, p. 535.

<sup>584</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 396, Instruções que levou Jaques Filipe de Landerset, Palácio de Nossa Senhora da Ajuda, 17 de Janeiro de 1786.

<sup>585</sup> Frei Jerónimo de São José, *op. cit.*, p. 535.

predominância dos cativos propriedade do *dey* e da oligarquia turca no poder, sobre aqueles que eram detidos por particulares. Era, na nossa opinião, um padrão que dificultava a capacidade dos negociadores portugueses, tornava-a mais dependente, ainda, das conjunturas interna e externa da Regência, e, por fim, conduzia a um visível aumento do preço do homem. A entrada em decadência, em finais do século XVIII, dos banhos privados, como o de Ali Pegelin que D’Aranda nos descreve pormenorizadamente, é um indicativo do fim da preponderância dos cativos detidos por particulares no universo concentracionário da regência argelina. Durante todo o século XVIII o número de cativos e escravos particulares diminuiu muito, mantendo-se estável, e mesmo aumentando, aqueles na posse de entidades públicas ou dos círculos mais representativos do poder argelino<sup>586</sup>.

Se nos detivermos nas listas dos resgates do século XVIII levados a cabo pela Ordem da Santíssima Trindade somos forçados a corroborar esta ideia.

**QUADRO XXI**  
**Cativos particulares resgatados em Argel no século XVIII**

Ano do resgate	Cativos resgatados	Cativos particulares	Percentagem
1720	365	251	68%
1726	214	79	37%
1731	193	54	28%
1754	228	41	18%

Nota: Nas listas dos resgates nos anos de 1739 e 1778 não eram indicados os proprietários dos cativos.

A tendência apontada por Robert C. Davis confirma-se no caso das redensões dos padres trinitários da província de Portugal<sup>587</sup>. As quatro listas que mencionam os possuidores dos cativos permitem-nos confirmar a acentuada quebra do número de portugueses encontrados na posse de particulares. Estes passaram de 251 / 68% no resgate levado a cabo no ano de 1720 para 41 / 18% na redenção de 1754. Pelo meio ficaram outros dois resgates nos quais essa tendência já se tinha vindo a verificar.

Voltemos a Lemnouar Merouche e à conjuntura interna argelina na passagem do século XVII para o XVIII na tentativa de explicar esta tendência que se haveria de acentuar durante todos os anos de Setecentos, apenas com curtos períodos de recuperação. O “Século do Trigo” – séc. XVIII – sucedeu no espaço da argelino ao “Século do Corso” – séc. XVII –.

<sup>586</sup> Robert C. Davis, *Esclaves chrétiens, maîtres musulmans. L’esclavage blanc en Méditerranée (1500-1800)*, pp. 193-194.

<sup>587</sup> Idem, *ibidem*, pp. 192-193.

Os resultados menos positivos da actividade corsária vão ser contrabalançados pelos obtidos com as exportações e os resultados dos tributos drenados para o tesouro argelino pelas pequenas potências europeias. Era uma nova era que começava<sup>588</sup>. O declínio do corso argelino que teve lugar logo na primeira década de Setecentos reflectiu-se na baixa do preço do homem nos grandes leilões e resgates de cativos que tiveram lugar na Regência em resultado do decréscimo de presas humanas provenientes de um tráfico em nítida retracção que já não atraía os audaciosos homens do mar europeus. De qualquer forma, como o afirma Jean Mathiex no seu já clássico artigo «Trafic et prix de l’homme en Méditerranée aux XVIIe et XVIIIe siècles»<sup>589</sup>, nunca será de mais ter em consideração que a prática do comércio do homem enquanto mercadoria em todo o Mediterrâneo, e neste caso concreto na sua bacia ocidental, foi desde sempre uma prática económica muito lucrativa, embora, como todos os negócios, sujeita a ciclos de expansão e recessão que afectaram o valor da mercadoria transacionada. Mathiex lembra ainda que o corso cristão só se afigurava rentável caso fosse possível o escoamento das mercadorias das quais se apropriava, nomeadamente os homens. A erradicação das galeras das frotas de guerra e mercantes das potências da margem norte do Mediterrâneo, carentes de braços escravos para a sua locomoção, levava à impossibilidade por parte dos poderes magrebinos de pagarem o preço de 4.000 libras/homem que os padres redentores liquidaram, cerca de 1765, ao rei de Marrocos. E razão desta impossibilidade era apenas motivada pelo facto de que a sua economia não se desenvolveu ao mesmo ritmo das dos países cristãos do Ocidente<sup>590</sup>.

Em Argel investir no armamento de navios para ir a corso, sobretudo através dos homens de negócio da elite sefardita argelina geralmente muito bem informados acerca de tudo o que se passava na Europa, já não se afigurava uma opção a ter em conta. Os interesses da oligarquia turca no poder viravam-se agora para os sectores da exportação cerealífera e da importação de produtos de luxo e de consumo corrente<sup>591</sup>, e, sobretudo, para os rendimentos

---

<sup>588</sup> Lemnouar Merouche, *Recherches sur l’Algérie à l’époque ottomane, II. La course mythes et réalité*, p. 236.

<sup>589</sup> Jean Mathiex, «Trafic et prix de l’homme en Méditerranée aux XVIIe et XVIIIe siècles» in A.E.S.C., 9<sup>e</sup> année, Avril-Juin 1954, p. 157.

<sup>590</sup> Idem, *art. cit.*, p. 163.

<sup>591</sup> A apetência por produtos de luxo, sobretudo os coloniais, era uma das características marcantes dos elementos mais preponderantes da elite turca do poder em Argel e era também a forma de afirmação do seu estatuto que se consubstanciava na posse e consumo de produtos exóticos. Edite Alberto descreve os “mimos que levaram” os padres redentores em 1758 “Para oferta ao *dey* e principais pessoas da sua corte (...) pássaros do Brasil – papagaios, araras –, e alguns macacos, peixes de grande variedade de cores colocados em recipientes de vidro e guarnecidos de coroas douradas.” In *Um Negócio Piedoso: o Resgate de Cativos em Portugal na Época Moderna*, p. 314. O gosto da elite argelina pelos “mimos” coloniais será confirmado nas



tributários. Segundo Lemnouar Merouche o decréscimo do número de cativos foi parcialmente compensado por um aumento do preço dos resgates negociados para a sua libertação, embora essa alta de preços pudesse ser interrompida por conjunturas, internas e externas, muito particulares<sup>592</sup>. E, acrescentamos nós, pela perícia e argúcia dos redentores, sobretudo quando a maioria das listas era composta por cativos detidos por particulares.

Foi o caso do resgate de 1720, ele próprio reunindo duas décadas de tendências opostas: a de 1700-1710, de crise, em que as presas portuguesas foram diminutas e a de 1710-1720, de progressiva reanimação, de muito má memória para a navegação mercante e de pesca do Reino. Ainda, segundo Merouche, de acordo com dados recolhidos na *Gazette de France*, o curso visou sobretudo os dois reinos ibéricos e o tráfego oriundo da península itálica e transportado em navios propriedade dos seus naturais. Quanto às perdas portuguesas regista-se: ano de 1710, perda de um navio português com 500 caixas de açúcar, provavelmente vindo do Brasil; ano de 1714, o curso de Argel penetra no estuário do Tejo e captura uma embarcação do Reino e no mesmo ano os seus corsários capturam nas ilhas açorianas mais de 300 habitantes; nos anos 1716-1717, a captura de duas embarcações transportando açúcar e tabaco; ano de 1719, presa de outro navio; ano de 1720, tomada de um navio mercante de 400 tonéis com diversa carga, entre a qual 15.000 arrobas de cacau, 1.500 rolos de tabaco e 70 caixas de açúcar<sup>593</sup>.

Foi com os cativos destes aprisionamentos, como já se viu maioritariamente na posse de particulares, que os padres trinitários se viram confrontados. Edite Alberto reconhece também o período de exceção atravessado pelo curso Argel quando, ao descrever as condições em que foi levado a cabo o resgate de 1726, nos dá conta que no resgate de 1720, os padres redentores tentaram libertar todos os portugueses cativos, mas sabiam que pelo

---

indicações constantes da já citada carta que frei João de Sousa enviou a D. Miguel Pereira Forjaz em 30 de Agosto de 1810. Junto a esta última era remetida em anexo a *Relação dos Presentes por ocasião dos Resgates Geraes* da qual constavam, entre outras, como ofertas obrigatórias ao *dey*, uma arroba de chocolate numa bandeja coberta de “trez côvados” de garça e doze formas de açúcar. A este gosto não escapavam também os sultões Alauítas. Existe no AHU, Fundo do Norte de África, inúmera documentação com origem nos consulados portugueses em Marrocos na qual era solicitado o envio de chocolate, chá e açúcar, para serem ofertados aos soberanos e autoridades marroquinas.

<sup>592</sup> Lemnouar Merouche, *op. cit.*, p. 266.

<sup>593</sup> Idem, *ibidem*, p. 289.

menos quarenta tinham ficado em Argel. Estes não tinham sido libertados por andarem em curso a comando dos argelinos<sup>594</sup>.

Na nossa opinião o sucesso em que redundou o resgate de 1720 deveu-se fundamentalmente, para além da competência dos padres trinitários, às condições muito específicas de que este beneficiou e que de forma gradual se foram tornando extensivas aos resgates de todo o século XVIII. Ao período de 1696, data do último resgate de cativos portugueses em Argel, até ao ano de 1710, caracterizado por uma crise que redundou numa diminuição do preço do homem na regência de Argel, sucedeu-se um outro que se estendeu até ao ano de 1729, marcado pela afluência aos banhos argelinos de enorme quantidade de cativos, provenientes sobretudo de presas portuguesas e italianas, prontamente adquiridos por particulares sempre na esperança de virem a realizar avultados lucros com a sua venda às missões redentoras que com frequência se dirigiam a Argel para ali realizarem os seus “piedosos negócios”. Estas últimas – embora ao *dey* pudesse vir sempre a caber a última palavra, transformando um hipotético bem-sucedido negócio num rotundo fracasso – compostas no caso português pelos padres da Santíssima Trindade, faziam depender o seu sucesso de uma arguta capacidade negocial, como o provam os preços conseguidos para a redenção de cativos na posse de vários particulares.

O mesmo não se passou nos resgates que se seguiram durante toda a centúria de Setecentos, à medida que decrescia o número de cativos privados e aumentavam aqueles detidos pelo *dey* e restantes personalidades dos poderes públicos que dominavam a Regência e que levou às críticas relativas ao modo como decorreu o resgate de 1778, traduzidas nas recomendações a Jacques Filipe de Landerset em Janeiro de 1786 e nas opiniões sobre as várias “(...) cousas que sucederão nesta negociação [1778], dignas de nota, e de ficarem perduráveis nesta nossa Província” emitidas por frei Jerónimo de São José na sua *Historia Chronologica...*<sup>595</sup>

A origem geográfica dos cativos portugueses resgatados nos dois últimos resgates efectuados pelos padres redentores da Ordem da Santíssima Trindade da província de Portugal na regência de Argel ficou assim ligada às condições sociais e económicas vividas nas regiões das quais os cativos eram provenientes. Por outro lado a sua estratificação social

---

<sup>594</sup> Edite Maria da Conceição Martins Alberto, *op. cit.*, p. 262.

<sup>595</sup> Frei Jerónimo de São José, *op. cit.*, p. 535.

nos banhos argelinos era exemplarmente traduzida nas “classes” cuja existência D. Miguel Pereira Forjaz reconhecia nas instruções remetidas a James Scarnichia, quando da segunda viagem deste último a Argel em Agosto de 1810 com fim de trazer para o Reino a primeira “conducta” dos portugueses ainda ali cativos, e credoras do ideário do Antigo Regime vigorando à época das redenções trinitárias.

\*\*\*

As listas de resgatados permitem-nos ter a ideia aproximada de como se distribuíam pelo conjunto do território do Reino os portugueses retidos em Argel. Nos dois últimos resgates do século XVIII nota-se uma preponderância de cativos das zonas costeiras, maior no resgate de 1754 do que no realizado no ano de 1778. No resgate de 1754, 86% dos cativos eram naturais do litoral do Reino, contra 14% originários do seu interior; na redenção de 1778, 74,4% provinham de zonas costeiras do Reino, contra 25,4% naturais do seu interior. No que dizia respeito aos cativos provenientes do interior do país, nos dois resgates, o Norte e o Centro eram preponderantes em relação ao Sul.

A razão da dispersão geográfica dos cativos, quanto à sua naturalidade, prende-se essencialmente com o desenvolvimento assimétrico do Reino que a sua situação interna potencializou. A agricultura, na qual predominava a cultura cerealífera, a vinha e a oliveira, só muito excepcionalmente exportou os seus produtos. E quando isso aconteceu, os cereais foram os que mais contribuíram para esse movimento, já que as dificuldades de ligação ao *hinterland* continental e as crises de produção transformavam Portugal num habitual importador. A indústria, entre 1754 e 1778, registou um assinalável impulso na sua actividade. Aproveitou-se uma mão-de-obra disponível e barata, resultante das constantes crises agrícolas e dos elevados índices de pauperização das populações.

Nas duas últimas listas de resgatados do século XVIII predominam os homens solteiros sobre os casados; as profissões propícias a algum sucesso na emigração (canteiros, ferreiros, sapateiros, alfaiates); a sempre muito requisitada profissão de marinheiro. Todos estes portugueses capturados a bordo de embarcações de pesca ou mercantes, já que não temos conhecimento de qualquer razia levada a cabo pelos corsários argelinos neste período, eram vítimas de um início de “industrialização” da qual ainda não se viam os frutos, das recorrentes crises agrícolas, e das dificuldades de comercialização dos excedentes cerealíferos. Muita desta gente encontrava-se disponível para arriscar a vida na procura do

sonho brasileiro ou em uma das poucas alternativas que lhe restavam: as profissões ligadas à economia do mar.

No resgate de 1778 aumentaram exponencialmente os cativos provenientes do litoral algarvio. Se uma explicação pode ser procurada na crise do curso argelino na segunda metade de Setecentos, a outra prende-se com o desenvolvimento que, a partir de 1763, as artes de pesca tiveram, patrocinadas por Pombal, em toda a costa do Algarve. As guarnições das almadras e os pescadores da faina da sardinha proporcionavam um contingente de futuros cativos, fáceis de capturar, para os corsários argelinos.

A classificação social dos cativos destes dois últimos resgates foi estabelecida tendo como base as famosas instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para James Scarnichia de 25 de Agosto de 1810. Estas dividiam os cativos que tinham afluído às centenas, após o resgate de 1778, ao banho argelino em três classes “1ª Officiaes de Marinha, de Tropa, Cappelães. 2ª Marinheiros, Soldados. 3ª Mulheres”. Todavia, face à inexistência de cativos provenientes de navios da Armada, utilizámos, tendo como base a metodologia proposta por D. Miguel Pereira Forjaz, bem de acordo com a ideologia do seu tempo, a divisão destes resgatados em três classes, tendo como base o seu preço de liberdade que a origem e valor estratégico, acabou naturalmente por condicionar: 1ª Capitães, Religiosos, Pilotos, Cirurgiões. 2ª Marinheiros, Pescadores, Lavradores, Homens de negócio e outras profissões indiferenciadas. 3ª Mulheres. As três “classes” em que agrupámos os cativos resgatados nas redensões de 1754 e 1778 distinguem-se pela sua permeabilidade. Esta última característica teve a sua expressão máxima no resgate de 1778 e traduziu-se nos preços pelos quais foram resgatados um número restrito de cativos que se viram elevados à categoria na qual estavam incluídos capitães, religiosos, pilotos e cirurgiões. Estatuto social e preço de liberdade estavam, na segunda metade do século XVIII, indissociavelmente ligados.

A forma como se desenrolou o último resgate não foi do agrado das autoridades portuguesas e mereceu algumas críticas por parte, entre outros, de Martinho de Melo e Castro e frei Jerónimo de São José. No entanto, as condições muito particulares em que decorreu a redenção de 1778 amenizam de alguma forma as críticas do cronista da Ordem da Santíssima Trindade. O facto da maioria dos cativos pertencer ao *dey* dificultou substancialmente esta negociação. Era um aumento que já se vinha a verificar nos resgates efectuados em Argel no século XVIII (1720/32%; 1726/63%; 1731/72%; 1754/82%) e que conduziu à subida do preço do homem a Ocidente do Mediterrâneo.

A competência demonstrada pelos padres redentores nas várias viagens efectuadas a Argel, durante todo o século XVIII, para resgatar os cativos portugueses que ali se encontravam, e outros que não sendo originais do Reino se viram obrigados a trazer consigo, foi de alguma forma cerceada pelas condições vividas na Regência à época deste derradeiro resgate.

### 4.1.3. O regresso ao Reino

A acção da Ordem da Santíssima Trindade suscitou alguma controvérsia em países nos quais exerceu e fez a apologia da sua missão redentora. Em França no ano de 1725 estalou a polémica na sequência do desembarque de dois grupos de cativos franceses e estrangeiros em Marselha e no Havre que acabaram por se encontrar em Fontainebleau e aos quais Luís XV manifestou a sua caridade num exemplo de imediato seguido por toda a corte. Encorajados pela aprovação do rei de França, os padres trinitários organizaram acções de propaganda da sua missão nas províncias de Champagne, Bourgogne, Normandie e Flandres. A crer nos relatos oficiais, estas demonstrações em que eram convocadas “barbárie muçulmana”, “devoção católica” e “fidelidade cristã”, suscitaram profundas reacções de caridade e piedade que atingiram transversalmente toda a sociedade francesa da época. Apenas uma excepção, a República das Letras não demonstrou qualquer simpatia pelos organizadores e actores destes dramas que com frequência apodou de optimistas beatos ou ávidos oportunistas<sup>596</sup>.

Outras críticas, ainda mais severas, podem ser encontradas, na obra de Laugier de Tassy publicada em Amsterdão em 1725 – ao tempo capital clandestina das letras francesas – onde este autor denunciou de forma enérgica as procissões de cativos, promovidas pelos redentores com origem no reino de França, segundo ele métodos autorizados de extorquir dinheiro à população tocada pelo sofrimento dos seus irmãos de crença em terras de infiéis. Segundo Tassy, chanceler do consulado de França em Argel, entre 1717 e 1718, as procissões de cativos eram uma prática condenável, opinião também partilhada por Jean-André Peyssonnel<sup>597</sup>, naturalista marselhês, que não hesitava, também, em pôr em causa as

---

<sup>596</sup> Gillian Weiss, *Captifs et Corsaires. L'identité française et esclavage en Méditerranée*, p. 185.

<sup>597</sup> Ver Jean-André Peyssonnel, *Voyages dans les régences de Tunis et d'Alger*, édition de Lucette Valensi, Paris, La Découverte, [s. d.].

representações levadas a cabo nos seus países de origem pelos padres redentores da Santíssima Trindade.

Laugier de Tassy deu conta do procedimento, que presenciou em Argel, seguido pelos padres redentores em relação aos cativos e também das procissões de resgatados que ainda testemunhara em solo europeu:

Le Dey fait prendre ce jour-là toutes les précautions nécessaires, afin qu'aucun esclave non racheté, ne se mêle parmi la troupe franche. C'est l'usage que les esclaves laissent croître leur barbe pendant tout le tems de leur esclavage, à la réserve de ceux qui gagnent de l'argent, & qui restent volontairement à Alger. Ces derniers sont lestes & ne portent qu'une grande moustache, & parmi les premiers il y en ont la barbe jusqu'à la ceinture, & ont air affreux. Les Religieux ont soint les empêcher de la couper, parce qu'étant arrivez en Espagne, on y fait une procession solennelle, ou les esclaves sont conduits de deux en deux avec leurs barnus ou cape à la Mauresque avec leurs barbes, & chargez de chaînes qu'ils n'ont jamais portées. Ces figures Mauresques, ces barbes & ces chaînes attirent la compassion du public, qui fait des grands liberalitez, & jette des pièces d'or & d'argent dans des bassins qui sont portez par des gens distinction, sans compter les charitez qu'on porte aux Religieux de la Redemption.<sup>598</sup>

Todavia, a Ordem da Santíssima Trindade em França no segundo quartel do Setecentos, apesar de variadas críticas, sentia a sua acção legitimada ao tomar conhecimento de apelos como o de sete capitães provençais, datado de Novembro de 1728, no qual imploravam rápidas medidas que conduzissem ao resgate de jovens familiares em perigo de mudarem de religião ou serem submetidos à brutalidade dos seus senhores. A um outro nível o rei de França sublinhava essa mesma legitimação ao proclamar solenemente a 12 de Outubro de 1730, em Versalhes: “Il ne sera laissé aucun mousse dans les échelles du Levant et Barbarie”<sup>599</sup>. Ordens religiosas dedicadas à redenção de cativos, como os Trinitários e Mercedários, puderam assim refazer a pouco recomendável reputação de que gozavam em Paris e que na província já os tinha levado a encerrar alguns pequenos conventos<sup>600</sup>.

Da forma de recepcionar os cativos em países da Europa mediterrânica chegaram-nos ecos através das descrições do acolhimento prestado em Marselha às sete dezenas de cativos corsos resgatados de Tunes e Argel pelos padres trinitários e mercedários no ano de 1779. Os

---

<sup>598</sup> Laugier de Tassy, *Histoire du Royaume d'Alger: avec l'Etat présent de son Gouvernement, de ses Forces de Terre & de Mer, de ses Revenus, Police, Justice Politique & Commerce*, pp. 284-285.

<sup>599</sup> “Déclaration du Roy portant qu'il ne sera laissé aucun mousse dans les échelles du Levant et Barbarie” *apud* Gillian Weiss, *op. cit.*, p. 195.

<sup>600</sup> Um édito de 1766 obrigou os trinitários ao encerramento de alguns conventos de menor dimensão e chegou-se mesmo a criar uma comissão para debater a possibilidade de fusão com alguns dos seus concorrentes.

corsos deixaram Tunes no ano de 1779 a bordo de um navio sueco e na passagem por Argel embarcaram outros naturais da ilha mediterrânica que ali se encontravam cativos. Depois da obrigatória quarentena no Lazareto de Marselha desembarcaram a 9 de Agosto, frente ao edifício da Câmara Municipal. No início da manhã a comunidade trinitária e mercedária, na presença de Saizieu e do cônsul da Suécia<sup>601</sup>, recebeu os cativos que saíram da embarcação, repartindo-os depois em duas filas que se dirigiram para os conventos onde ficaram alojados até à partida para a Córsega. Dias depois, a 11 de Agosto de 1779, teve lugar a procissão geral com a afluência de muito público. No dia seguinte os redentores regularam as contas do resgate com Saizieu e escreveram às autoridades francesas dando conta do sucesso da redenção. Prometeram ainda, usar o tempo que restava até ao embarque rumo à ilha para lhes inculcar os princípios da religião e obediência ao seu legítimo monarca, Luís XVI. Sentimentos que os libertados pareciam partilhar tendo em conta os gritos de “Viva il Ré” que tinham lançado no percurso da procissão até à Catedral de Marselha<sup>602</sup>.

Gillian Weiss socorre-se de Vicent de Caraffa para descrever a coreografia da procissão de cativos montada em Marselha pelos trinitários e mercedários franceses:

(...) une procission annoncée sur tous les toits comprenant musiciens, porteurs oriflames, membres de confréries, pères rédempteurs, gardes marguilliers et esclaves en haillons, accompagnés de leurs femmes et de leurs enfants munis d’ailes d’ange. Elle longea les grands boulevards autour du port, passa devant la cathédrale et les maisons de familles corses installées à Marseille depuis longues années, avant rejoindre les couvents des deux ordres proclamant officiellement le triomphe de l’humanité et le désespoir de l’irréligion. Selon les organisateurs, le spectacle de jeunes enfants, de femmes infirmes, et de vieillards sucita chez les spectateurs des sentiments d’attendrissement, de pitié et de joie, qui étaient manifestés par les leur larmes, et par mille bénédictions dont ils comblaient les captifs (...)<sup>603</sup>

Existe também outra descrição de uma procissão de cativos que teve lugar em Paris a 18 de Outubro de 1785. Esta chegou-nos através do diário de Mrs. Cradock, inglesa que entre os anos de 1783 e 1786 viajou por França. O seu texto nunca foi publicado, sendo traduzido um século depois para francês e dado à luz em Paris no ano de 1896<sup>604</sup>. Anna Francesca

---

<sup>601</sup> Antoine Barthélemy Saizieu, cônsul da França em Tunes entre 1762 e 1778. Era de nacionalidade sueca o navio que transportou os cativos corsos para Marselha e depois os levou de volta à sua Córsega natal.

<sup>602</sup> Pierre Santori, «Le rachat des Corses esclaves à Tunis en 1779», <alshs-00162206>. Sobre esta matéria ver também Vicent de Caraffa «Journal de rachat des captifs d’Alger et Tunis en 1779», in *Bulletin de la Société de Sciences Historiques et Naturelles de la Corse*, 1886, pp. 165-218, e Michel Vergé-Franceschi, « Les Corses prisonniers de Luis XVI e 1779», in *La guerre de course en Méditerranée*, pp. 244-257.

<sup>603</sup> Gillian Weiss, *op. cit.*, p. 208.

<sup>604</sup> Madeleine Blondel, «Le récit de voyage au féminin au XVIIIe siècle (Première Partie)», in *XVII-XVIII Bulletin de la société d’études anglo-américaines des XVIIe et XVIIIe siècles*. N° 17, 1983, p. 111.

Cradock deu-nos conta dessa manifestação de fidelidade à religião e à coroa de que os cativos resgatados eram os catalisadores perante a opinião pública, à qual assistiu da janela de um café nas imediações do Palais-Royal:

Après deux heures d'attente, la procession défila. Marchaient en avant, les gardes de la Cité, écartant à grand'peine la foule qui remplissait la rue. Musique en tête, suivaient la garde royale à pied, les gardes à cheval, deux grands crucifix d'argent, deux bannières peintes sur soie, les Pères de la Merci, présentant, ao bouts de longs manches, des aumônières en velours cramoisi, dans lesquelles, il fault le reconnaître, tombaient abondamment les pièces d'argent et les sous destinés aux captifs. Venaient, enfin, précédés aussi d'une musique, les captifs aux nombres de trois cents environs, chaque homme lié par um ruban représentant les chaînes. Ce ruban était de soutenu de chaque coté par de enfants figurant des anges, habillés de blanc des couronnes de fleurs ou de pierreries de couleur sur la tête, des ailes sen plumes au dos. Au millieu, marchaient des gens portant des étendars de gaze peinte et de soie bordée ; à droite et à gauche, une longue file de prêtres en surplis. Une compagnie de gardes à cheval et à pied formait le cortège et tenait le peuple à distance. Ces captifs ont, dit-on, été rachetés au dey de Alger, par les Pères de la Merci ; la quête a leur profit, et cette procession se renouvelle trois jours de suite.<sup>605</sup>

Como eram então encenadas em Portugal estas manifestações piedosas de vitória sobre a “barbárie”, relevando naturalmente o papel, no caso português, da Ordem da Santíssima Trindade e do poder real? Não temos conhecimento de opiniões em relação a estes actos públicos como aquelas que foram produzidas por Laugier de Tassy ou Jean-André Peyssonnel. Todavia mencionamos as descrições que encontramos na obra do cronista da Ordem da Santíssima Trindade, frei Jerónimo de São José, e o relato em verso de Thomaz Pinto Brandam intitulado *Primeira parte da procissam dos cativos, no anno de 1729* relacionado com o resgate efectuado no império Alauita nesse mesmo ano.

Embora as recepções aos cativos, quando da chegada ao Reino, seguissem um roteiro pré-definido marcado por pontos fundamentais como a glorificação do papel da Ordem da Santíssima Trindade, do Trono e da afirmação da Cristandade sobre o Islão, a realidade demonstra-nos que a riqueza descritiva desses espéctáculos piedosos variou em função da importância dos resgates ou do seu valor simbólico, que pormenores de alguma forma externos às redenções sublinharam.

O mais importante resgate do século XVIII, tendo em conta o número de cativos resgatados, levado a cabo pelos padres redentores na regência de Argel, foi o do ano de 1720. Frei Jerónimo de São José deu-nos conta de terem entrado os cativos a barra do Tejo a 20 de

---

<sup>605</sup> Anna Francesca Cradock, *Journal de Madame Cradock, voyage en France (1783-1786)*, pp. 318-320.



Setembro e de logo terem remetido ao “Excellentissimo Duque de Cadaval Estriveiro Mór, como Presidente do Tribunal da Meza da Consciencia, remetendo-lhe a Lista dos Cativos, para que a fizesse presente a Sua Magestade”<sup>606</sup>. Depois de terem caminhado para a Igreja de S. Paulo, dali partiram para o Convento da Trindade onde os esperavam a Mesa da Consciência e Ordens, cantando-se depois um *Te Deum* como acção de graças e seguindo-se a pregação de frei João da Veiga que frei Jerónimo de São José classificou de elegante e erudita. Terminava por fim o cronista da Ordem da Santíssima Trindade assinalando a muita gente que “concorreo a vêr a Procissão dos Cativos”.

Os cativos resgatados em Argel no ano de 1731 chegaram a Lisboa no dia 19 de Outubro e aguardaram a bordo da embarcação que os trouxe de regresso, a chegada de D. João V que se encontrava em Mafra. A presença real, como primeiro dinamizador destas piedosas redensões, era assim fundamental para que o cortejo que atravessava Lisboa fosse “plausível”, segundo afirmava frei Jerónimo de São José. O relato da procissão dos cativos resgatados nesse ano é mais rico em pormenores e nele se afirma que depois de terem saído os cativos da Igreja de S. Paulo “destinada por El-Rei para estas gloriosas emprezas” desenrolou-se a procissão de forma “(...) muito lustrosa, ornada com os seus costumados Andores, Coretos de Musica, e outros ornatos, que a fazião plausível. Do seu Palacio Real a virão Suas Magestades, e Altezas, e pelas ruas immenso povo, que se edificava de tão excessiva caridade, quanta admiravão nesta celeste Religião e nos seus Redemptores”<sup>607</sup>. O resto da função decorreu como era habitual, *Te Deum* em acção de graças e a inevitável pregação a cargo de um sacerdote da Ordem. Depois hospedaram-se os cativos no Convento da Trindade onde, após serem municados com algumas esmolos, encetaram o regresso às suas terras. Sobre a sua integração não possuímos elementos, mas tendo em conta as dificuldades sentidas por muitos dos resgatados no resgate geral de 1810 ela não deve ter sido fácil, dado os dilatados períodos de cativo.

A recepção aos cativos resgatados nas redensões de 1739 e 1754 decorreu respeitando o programa habitual para estas manifestações de piedade e fervor religioso às quais geralmente assistia o rei e toda a corte acolitada pela devoção popular. Por vezes traziam também os redentores imagens religiosas encontradas em poder dos cativos ou

---

<sup>606</sup> Fr. Jerónimo de São José, *Historia Chronologica da esclarecida Ordem da S.S. Trindade. Redempção de Cativos, da Provincia de Portugal*, Tomo II., p. 443.

<sup>607</sup> Idem, *ibidem*, p. 461.

depositadas por estes no hospital mantido pelos trinitários espanhóis em Argel. A recepção ao último resgate levado a cabo pela Ordem da Santíssima Trindade na Regência foi marcada pela descrição da chegada de uma dessas imagens. De acordo com frei Jerónimo de São José os resgatados de 1778 “(...) entrãrão pela nossa Barra de Lisboa no dia 28 de Novembro (...). Desembarcãrão para a Igreja de S. Paulo, e disposta a Solemne Procissão, com os Andores costumados, e outros mais, de huma Imagem da Sacratissima Virgem de cinco palmos, com o Menino nos braços, que resgatãrão os P.P. Redemptores, e pedio para o seu Oratorio a Excellentissima Marqueza de Angeja, (...)”<sup>608</sup>.

Duas narrativas da forma como foram recebidos os cativos portugueses merecem-nos contudo atenção especial. A primeira pelo seu carácter excepcional está relacionada com a redenção de 1726 em Argel; a segunda diz respeito ao resgate do ano de 1729 em Marrocos que esteve na origem de um interessante documento de autoria de Thomaz Pinto Brandam, *Primeira parte da procissam dos cativos, No Anno de 1729*, e através do qual podemos aquilatar da receptividade destas manifestações piedosas por parte do povo da cidade Lisboa.

Frei Jerónimo de São José diz-nos que os cativos resgatados no resgate de 1726 desembarcaram a 25 de Julho – um Domingo – tendo enviado a redenção no dia anterior uma imagem de Cristo transportando a cruz que os padres trinitários tinham trazido de Argel para Igreja de S. Paulo com fim de ali ser preparada para integrar a procissão que era hábito fazer quando chegavam a Lisboa. Segundo o cronista da Ordem da Santíssima Trindade “(...) foi tal o concurso da gente que nunca jamais se vio em Função alguma na Corte. O interesse de lucrarem as Indulgencias, que concedeo o Excllentissimo, e Reverendissimo Patriarca a todos os que acompanhassem a Procissão, foi principal motivo”<sup>609</sup>. A imagem de Cristo funcionou como atracção principal para toda a corte e povo de Lisboa que encontraram na Sagrada Presença motivo mais que suficiente, se outro não houvesse, para ali se juntarem em profunda devoção. O facto de “(...) de vêrem cativo o mesmo Redemptor do Mundo, qual era a preciosissima Imagem que na dita Procissão vinha”<sup>610</sup>, fez com que o extenso percurso desta última se encontrasse repleto de povo, não havendo rua que não estivesse com “apertões de gente”. Por fim frei Jerónimo de São José dava também conta da veneração da imagem, que ficou conhecida pelo Senhor Resgatado com a cruz aos ombros, por parte do monarca

---

<sup>608</sup> Idem, *ibidem*, p. 536.

<sup>609</sup> Idem, *ibidem*, p. 448.

<sup>610</sup> Idem, *ibidem*, p. 448.

português como que em desagravo às injúrias que lhe tinham feito os mouros e judeus no seu cativo, confirmada pela sua deposição no Convento da Trindade onde permaneceu exposta.

Esta imagem, representando Cristo em tamanho natural transportando a cruz, fora resgatada no ano de 1726, segundo frei Jerónimo de São José pelos padres redentores frei Simão de Brito e frei José Paiva. Ainda segundo o cronista da Ordem da Santíssima Trindade, ela tinha sido tomada a bordo de um navio português, a charrua *Nossa Senhora da Penha de França* que se dirigia da cidade do Porto para a Bahia. O cativo Silvestre Xavier, um açoriano natural do Faial, na altura escrivão da marinha, tinha, ainda segundo a versão oficial, conseguido que o seu senhor a adquirisse em seu nome. Remeteu-a posteriormente à guarda do Hospital da Santíssima Trindade, onde esteve depositada até à chegada dos padres redentores a quem foi entregue com o objectivo de ajudar o resgate deste cativo para ser restituída ao culto dos fiéis depois de tão ofendida por mouros e judeus<sup>611</sup>.

Pensamos, todavia, ter estado na origem desta descrição de frei Jerónimo de São José – bem como de outros que posteriormente se debruçaram sobre este facto, aproveitado pelo cronista da Ordem da Santíssima Trindade para demonstrar a superioridade da sua crença sobre a dos restantes *Ahl al-Kitâb* – uma interpretação errónea daquilo que é a introdução à *Relação do Resgate que por ordem Del Rey Nosso Senhor D. João V Rey de Portugal se fez na cidade de Argel...* Nesta última depois de muito sumariamente se descrever a forma como decorreu a redenção dos 214 cativos portugueses, sendo destes “(...) cento e oitenta e cinco com o dinheiro do cofre da Redempção, e o particular, com que alguns se ajudarão; vinte e tres por troco de outros tantos Turcos, que Sua Magestade foy servido dar da Galé para os seus rescates, e seis que vierão em confiança para se trocarem por outros seis Turcos da mesma Galé”, partia-se para o relato do acontecido ao “devoto Christão Sylvestre Xavier, natural da Ilha do Fayal”, feito cativo no ano de 1719, com a profissão de mestre-sapateiro e na altura do resgate desempenhando o importante cargo de escrivão da marinha. Depois de historiar como a “Imagem de Christo Senhor Nosso com a Cruz aos hombros” tinha sido capturada pelos corsários argelinos e dos tratos que tinha sofrido – “(...) e depois que em mortal odio do seu significado a cuspirão, derão bofetadas, e arrastarão pela tolda do Navio,

---

<sup>611</sup> Idem, *ibidem*, p. 448.

rasgando-lhe a Tunica, (...)”<sup>612</sup> – contava-se como a imagem tinha entrado na posse dos padres redentores, após o leilão no “Baptistão”<sup>613</sup> dos bens tomados pelos corsários:

(...) e valendo-se este [Silvestre Xavier] ultimamente do Governador, de quem era escravo, elle no ultimo dia dos lanços a mandou rematar em seu nome por quarenta e três patacas, e a deu graciosamente ao dito cativo, o qual a foy depositar no Hospital da Ordem da Santissima Trindade, aonde esteve até a chegada da Redempção a quem a ofereceu, e entregou, assim para que o preço do feitio servisse de ajuda de custo ao seu resgate, como tambem, para que sendo conduzida a terra de Christãos, se lhe restituisse o culto, que lhe tinha negado a barbaridade dos Mouros, e pretendia extinguir-lhe a perfidia dos Judeus.<sup>614</sup>

Considerar que a famosa imagem de Cristo que os padres redentores transportaram consigo para Lisboa, juntamente com os portugueses que se encontravam em Argel, no mês de Julho de 1726, foi resgatada, não nos parece uma leitura correcta do texto que antecede a lista dos cativos referentes a esse mesmo resgate. A imagem foi sim adquirida pelo proprietário de Silvestre Xavier “por quarenta e três patacas, e a deu graciosamente ao dito cativo”. Não era um procedimento anormal, existirem relações de grande proximidade entre os cativos e os seus senhores na regência de Argel, que excediam muito aquelas que se deveriam ter entre um detentor de um bem – o cativo – e o objecto que se pretendia comercializar com o maior proveito possível face às condições do mercado do homem no Ocidente da bacia mediterrânica. Emanuel d’Aranda deu-nos um exemplo disso ao relatar na sua “Relation XI – De l’ingratitude d’un esclave portugais”: “ Ce grand Moro entre autres avait un esclave portugais qui lui servait à terre d’homme de chambre, sur la mer d’écrivain. Ce Portugais avait quelques années fidèlement servi son patron tant par mer que par terre. Un jour le grand Moro croisait avec son navire la côte du Portugal. Il appela son esclave et lui di:

---

<sup>612</sup> *Relação do Resgate que por ordem de Del Rey Nosso Senhor D. João V. Rey de Portugal se fez na cidade de Argel...*

<sup>613</sup> Venture de Paradis forneceu-nos a definição do que era e como funcionava o “Baptistão”: “Dépot public. Dans le Batistan c’est-à-dire la petite place où se vendent les effets des prises et les esclaves, il y a une boutique qui appartient au *vekil* des biens de la mosquée ; cette boutique est sacrée et sert aux dépôts publics. Un homme qui va en voyage, un homme qui meurt et qui laisse des enfants en bas âge, un homme même qui craint d’être volé chez lui met son argent en dépôt dans cette boutique avec son nom par-dessus. (...) . Les Turcs qui meurent ou qui von en voyage ont coutume de déposer leurs coffres-forts dans les magasins du Batistan ; c’est un lieu sacré. Leurs enfants les retirent lorsqu’ils sont en majorité et leurs tuteurs n’y peuvent prendre ce qu’il faut pour leur entretien [qu’] présence des *cogees* et du *caïd* particulier de ce dépôt des prises. ” in *Tunis et Alger au XVIIIe siècle*, p. 262.

<sup>614</sup> *Relação do Resgate que por ordem de Del Rey Nosso Senhor D. João V. Rey de Portugal se fez na cidade de Argel...* Não existia na regência de Argel o cargo ou título de governador. Pensamos que o senhor deste cativo português só pode ter sido o próprio *dey* ou, tendo em conta que na lista do resgate publicada por Edite Alberto o seu proprietário ser referido como “Mestrança”, o *vekil hardj* que podemos traduzir como ministro da marinha.

«Vous m’avez servi tant d’années fidèlement, je vous donne la liberté.»<sup>615</sup>. Joseph Pananti, anos mais tarde, já em pleno século XIX, na regência de Argel, irá dar-nos também conta de legados piedosos instituídos por crentes do islão para assistir a cristãos que ali se encontravam cativos<sup>616</sup>.

A narrativa do cronista da Ordem da Santíssima Trindade, para além de sublinhar a superioridade da religião cristã que a acção dos trinitários portugueses legitimava ao expor à adoração dos fiéis na capela dedicada a Nossa Senhora da Encarnação no Convento da Trindade em Lisboa a “Imagem de Christo Senhor Nosso com a Cruz aos ombros”, exhibia-a perante o povo como a representação da vitória sobre dois grandes inimigos da cristandade: Mouros e Judeus. Os primeiros porque tinham ofendido e profanado a réplica em tamanho natural do Salvador; os segundos, à maneira do que tinham feito com o filho de Deus, porque se preparavam para a “rematar”, aguardando uma posterior venda por melhor preço.

A recusa judaica da ideia e da imagem de um Deus crucificado, de um Messias vergonhosamente condenado à morte, e a rejeição da conversão ao Cristianismo, transformava os Judeus no “povo deicida” cuja simples existência podia lembrar os sofrimentos de Cristo. A existência, segundo frei Jerónimo de São José, da imagem “resgatada” no Convento da Trindade em Lisboa, significava também a vitória sobre o “povo deicida” em terras do Islão<sup>617</sup>.

A 24 de Abril de 1729 chegaram a Lisboa os 113 cativos resgatados em “Maquinés” pelos padres redentores frei Pedro de Melo e frei José de Paiva da Ordem da Santíssima Trindade, porém por questões sanitárias ligadas às visitas que era obrigatório efectuar às embarcações oriundas dos portos magrebinos ou que neles tinham tocado a caminho do Reino, só desembarcaram a 26 do mesmo mês em direcção à Igreja de São Paulo, “(...) ordenando-se desta illustre Parochia a Procissão costumada ao nosso Convento que virão Suas Magestades, e Altezas com gosto do seu Palacio, e se hospedarão os Cativos, em quanto senão destrubuirão com seus viáticos para as suas terras.”<sup>618</sup>.

---

<sup>615</sup> Emanuel D’Aranda, *Les captifs d’Alger*, pp. 137-138.

<sup>616</sup> Joseph Pananti, *Relation d’un séjour à Alger...*, p. 318.

<sup>617</sup> Sobre a questão do “povo deicida” ver Jean Delumeau, *La Peur en Occident (XVIe-XVIIIe siècles)*, 1978, pp. 356-357, e Georges Steiner, «Au travers d’un miroir, obscurément» in *De la Bible à Kafka*, 1996, pp. 7-36.

<sup>618</sup> Frei Jerónimo de São José, *op. cit.*, p. 456.

A habitual procissão de acção de graças foi o objecto de um romance em verso que é por si só um acabado exemplo dos propósitos visados por estes espectáculos encenados com algum cuidado. O quadro descrito por Thomaz Pinto Brandam não difere muito daquele que nos foi legado por Laugier de Tassy, Vincent de Caraffa ou Anna Francesca Cradock, talvez apenas mais pobre.

Pinto Brandam afirmava que tendo ido assistir à procissão dos cativos resgatados em Marrocos a caminho do Convento da Trindade “Como sahio da Trindade, / lá se me quis parecer / a procissão dos Profetas, / nas barbas; graves payneis!”<sup>619</sup>. Usavam os cativos longas barbas, que os religiosos impediam de cortar, para suscitar a compaixão da assistência num procedimento igual ao que os trinitários usavam em Argel quando dos resgates sob os auspícios do rei de França dos quais Tassy nos deu conta. Integravam também a procissão mulheres – Marias – e crianças de colo – Anjinhos – numa coreografia da qual Pinto Brandam também nos informa: “Hião com mais liberdade, / que outros annos, e tambem / as Marias erão mais, porque cuido que hião seis. / Anjinhos tambem levava, / que não hião por seu pé; / porém nos braços das Maês, / fazião o seu papel.”<sup>620</sup>. Não era descuidado, num registo popular, o papel dos agentes da Ordem da Santíssima Trindade: “De mais reverendas barbas / por Redemptores fieis, / hião dois daquela ordem, / que cada hum val por tres / Ambos os dous ser podião; / São Christovãos, a meu ver, / tomando, na agoa, em seus hombros / a carga que em Jesus vem.”<sup>621</sup>. O autor valorizava o papel do poder real, “O como, foy com Resgate; / o que hà, havendo com que; / o quando quiz, / o Redemptor mòr, El-Rey.”<sup>622</sup>, para depois concluir com a inevitável afirmação da superioridade da fé cristã sobre o islão: “Dizem, que o Rey boa praça / fez aos nossos desta vez; / porém muito melhor fora, / que o fizera em melhor ley. / He lastima que não queira; / baptizar-se o Maquinés! / porém nunca de bom Mouro, / bom Christão podia ser.”<sup>623</sup>. Por fim era notório nos últimos versos da *Primeira parte da procissam dos cativos...* que ameaça corsária se encontrava fundamentalmente na regência de Argel e não no império Alauíta: “E emfim, quem tantos do Inferno, / livrou, lembre-se, tambem, / das almas que estão penando, / no Purgatório de Argel.”<sup>624</sup>. É necessário ter em

---

<sup>619</sup> Thomaz Pinto Brandam, *Primeira parte da procissam dos cativos, no anno de 1729*, p. 13.

<sup>620</sup> Idem, *ibidem*, p. 14.

<sup>621</sup> Idem, *ibidem*, p. 14.

<sup>622</sup> Idem, *ibidem*, p. 15.

<sup>623</sup> Idem, *ibidem*, p. 15.

<sup>624</sup> Idem, *ibidem*, p. 16.

conta que no final da lista dos resgatados do ano de 1726 afirmava-se: “Não fica cativo algum Portuguez em Argel”<sup>625</sup> e apenas passados três anos pelas ruas da capital do Reino já se pedia para não serem esquecidas as almas que penavam no purgatório da regência argelina.

O fascínio pelo Islão que atravessou toda a Europa culta da primeira metade de Setecentos não encontrou correspondência no reino português. A inclusão em Portugal de uma entrada sobre Maomé numa qualquer obra de divulgação, como Pierre Bayle o fez no seu *Dictionaire critique*, cuja primeira edição surgiu em França no ano de 1697, era impensável. A passagem da dúvida à admiração que muitos intelectuais europeus manifestaram pela tolerância otomana em relação às minorias religiosas, como foi o caso dos judeus ibéricos, os calvinistas da Hungria e da Transilvânia ou os protestantes da Silésia, conforme o afirma Maxime Rodinson<sup>626</sup>, não teve lugar em Portugal.

A atitude perante o Islão que pode ser lida em obras mais eruditas como aquela produzida pelo cronista da Ordem da Santíssima Trindade, frei Jerónimo de São José, ou em outras mais populares, como a de Thomaz Pinto Brandam, são o espelho de como eram encaradas em Portugal as redensões levadas a cabo pelas ordens religiosas sob o alto patrocínio do poder real. A nova visão que atravessou a Europa no século XVIII e olhava o Oriente muçulmano com fraternidade e compreensão não penetrou as elites políticas e religiosas do reino português, e muito menos o povo comum que vibrava com os espectáculos que a tempos lhe eram proporcionados quando das chegadas das redensões provenientes do Islão magrebino. As perguntas que alguns colocaram na Europa de Setecentos sobre se a crueldade que admitiam existir no Oriente era substancialmente diferente daquela outra existente no Ocidente, levava-os ao extremo de afirmar que a escravatura no Império Otomano era mais suportável do que em outros lugares da cristandade, e que o corso e a pirataria cuja prática tanto se criticava às potências “barbarescas” eram uma prática recorrente das potências que se reivindicavam da prática da religião cristã<sup>627</sup>.

Todavia, já no início do século XIX, quando do resgate geral de 1810 efectuado pelas autoridades do reino em Argel, o poder político, mau grado todas as críticas feitas à forma como tinha decorrido o último resgate levado a cabo pelos padres redentores da

---

<sup>625</sup> *Relação do Resgate que por ordem Del Rey Nosso Senhor D. João V. Rey de Portugal se fez na cidade de Argel...*

<sup>626</sup> Maxime Rodinson, *La fascination de l’islam*, p. 72.

<sup>627</sup> *Idem, ibidem*, p. 74.

Santíssima Trindade em Argel e embora relegando para segundo plano o papel dos trinitários, iria procurar a legitimação religiosa para o regresso ao Reino de 615 cativos que só aqueles lhe poderiam dar. O futuro conde da Feira, D. Miguel Pereira Forjaz, precedendo a chegada da segunda “conducta” enviou para Mesa de Consciência e Ordens um ofício sobre a procissão em acção de graças que deveria ter lugar após o desembarque dos cativos:

Tendo de desembarcar, em o dia 3.<sup>a</sup> feira 17 do corrente pelas 11 horas da manhã do Lazareto da Trafaria no Caes do Sodré, os cativos ora vindos d’Argel para se ajuntarem na Igreja Parochial de S. Paulo, donde hão-de hir em Procissão para a Igreja dos Religiosos da Trindade, para ali dar graças a Deos pelo beneficio da sua liberdade; He O Principe Regente Nosso Senhor Servido que a Meza da da Consciencia e Ordens se ache na Igreja da Trindade para assistir em Corpo de Tribunal ao Te Deum, e Sermão, como foi sempre do costume. O que participo a Vossa Excelência para o fazer presente na Mêza.<sup>628</sup>

Existem também no mesmo livro de correspondência para os consulados de Argel e Trípoli, ofícios de teor idêntico dirigidos ao arcebispo de Lacedemónia e ao ministro provincial dos religiosos da Ordem da Santíssima Trindade, aconselhando D. Miguel Pereira Forjaz este último a “(...) excitar a caridade dos Fieis, para concorrerem com as suas esmolas, para ajuda do resgate dos Portugueses, que ainda ficão no mesmo captiveiro.”<sup>629</sup>.

Já no Reino, livres, a julgar pelas procissões de rua encenadas com maior ou menor cuidado, exaltando os valores da Religião e da Coroa, os cativos provenientes das camadas inferiores da sociedade do Antigo Regime estavam, agora, ao abrigo de toda a poluição sexual, epidemiológica ou espiritual. Salvos da “escravatura” pela acção piedosa da Ordem da Santíssima Trindade, como o iriam ser mais tarde pela intercessão do príncipe regente, todos podiam voltar a desempenhar o seu papel na ordem social: trabalhadores produtivos, chefes de família exemplares, devotos cristãos e súbditos leais.

\*\*\*

A acção da Ordem da Santíssima Trindade suscitou controvérsia em alguns países nos quais fez a apologia da sua missão e exerceu a actividade redentora. O caso francês que analisámos com base em informações que nos foram transmitidas por fontes da época permite

---

<sup>628</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Tripoli, Livro 382, Ofício de D. Miguel Pereira Forjaz para a Mesa de Consciência e Ordens, Palácio do Governo, 14 de Dezembro de 1811.

<sup>629</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Tripoli, Livro 382, Ofício de D. Miguel Pereira Forjaz para o ministro provincial da Ordem da Santíssima Trindade, Palácio do Governo, 14 de Dezembro de 1811.



ter a noção do que ao contrário do acontecido no reino português, a actuação dos padres redentores foi alvo de várias e contundentes críticas. Segundo muitos, os padres trinitários, embora tendo a aprovação da corte de França e de parte considerável da sua sociedade, eram considerados optimistas beatos e ávidos oportunistas. Juízos como estes podem ser encontrados em Laugier de Tassy e Jean-André Peyssonnel. Ambos tinham a experiência do contacto com a realidade magrebina. Um e outro também criticaram de forma violenta as procissões de cativos promovidos pelos redentores franceses. Segundo Tassy e Peyssonnel estas demonstrações, representando a “barbárie muçulmana”, a “devoção católica” e a “piedade cristã”, eram métodos autorizados de extorquir dinheiro à população sensibilizada pelo sofrimento dos seus compatriotas em terras de infiéis.

Todavia a Ordem da Santíssima Trindade prosseguiu a sua missão sustentada na aprovação do poder real. Da forma de recepcionar os cativos no reino francês chegaram-nos várias descrições, desde a de Vicent Caraffa no *Journal de rachat des captifs d’Alger et Tunis en 1779* no qual nos relata a procissão realizada em Marselha, até à narração de Anna Francesca Cradock da manifestação de fidelidade à religião e à coroa a que assistiu da janela de um café nas imediações do Palais Royal na cidade de Paris.

Estas manifestações em Portugal, embora não tenhamos conhecimento de opiniões como as que foram produzidas em França, eram encenadas visando a exaltação da vitória sobre a “barbárie”, a magnificência do poder real e o papel da Ordem da Santíssima Trindade em todo o processo das redenções. Seguindo as descrições das procissões de cativos, umas efectuadas num tom mais erudito, como a de frei Jerónimo de São José na *História Chronológica...*, outras num registo mais popular, caso de Thomaz Pinto Brandam na *Primeira parte da procissam dos captivos...*, a certeza que nos fica é de que em Portugal elas tinham lugar segundo um roteiro pré-definido que pouco se alterou ao longo de todo o século XVIII.

Chegavam os cativos, como nos conta frei Jerónimo de São José referindo o resgate de 1731, após o desembarque, à Igreja de S. Paulo. Organizava-se então a procissão, percorrendo várias ruas da cidade de Lisboa e passando pelo palácio real, onde desfrutava desta coreografia toda a Corte, em direcção ao Convento da Trindade. Depois era o inevitável *Te Deum*, a pregação a cargo de um padre da Ordem, hospedando-se os cativos no Convento para, depois de municiados com algumas esmolas, seguirem rumo às suas terras. Sobre a reintegração desta imensa mole humana na sociedade portuguesa não possuímos muitos

elementos, mas a ter em conta o que nos chegou sobre a forma como ela decorreu em relação aos transportados para o Reino nas três “conductas” do século XIX, pensamos que não deve ter sido fácil.

Já no início do século XIX, quando do resgate de 1810 efectuado pelas autoridades do Reino em Argel, o poder político, apesar das críticas feitas à maneira como tinham decorrido algumas redenções, procurou na acção dos padres trinitários a ainda necessária legitimação religiosa. D. Miguel Pereira Forjaz, precedendo a chegada da segunda “conducta”, remeteu para a Mesa da Consciência e Ordens um ofício sobre a procissão de acção de graças que deveria ter lugar após o desembarque dos cativos. O roteiro era o mesmo seguido pelas recepções às redenções da Ordem da Santíssima Trindade durante o século anterior. Faltava apenas a Corte, ausente no Brasil, que não assistiria a esta coreografia piedosa.

## **4.2. O grande resgate do séc. XIX**

### **4.2.1. A geografia das capturas**

A importância do último resgate de portugueses cativos em terras magrebina, mais propriamente na regência de Argel, deriva não só do facto de ter sido o maior alguma vez realizado por Portugal, como também das interrogações que nos suscita. A primeira prende-se com a pontuação geográfica da área de captura de todos os seiscentos e quinze cativos que regressaram a Portugal entre os anos de 1810 e 1812.

Em 1814 a Impressão Régia deu à luz a *Relação individual dos portuguezes, que estavam cativos em Argel, e forão resgatados por ordem de S. A. R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se prodeceo em cumprimento das mesmas reaes ordens*. Este documento é uma importante fonte sobre a qual podemos trabalhar no sentido de cadastrar geograficamente, embora com algumas limitações, os locais de captura dos cativos portugueses resgatados no ano de 1810 e que regressaram ao Reino nesse mesmo ano e depois em mais duas expedições nos anos seguintes, 1811 e 1812.

Já no ponto **2.2.1.**, quando abordámos a decadência do corso de Argel e o ataque deste às pequenas potências europeias, tentámos de alguma forma circunscrever aquela que foi a sua zona de actuação no âmbito do arco temporal abrangido por este estudo. Todavia

embora se possa pensar que o espaço privilegiado para as capturas dos cativos portugueses é facilmente entendível à luz das áreas eleitas para a acção predatória do corso da Regência, a verdade é que, pelo menos para os anos que precederam o grande resgate do início do século XIX, isso não correspondeu à realidade.

Porquê esta insistência em cartografar os espaços eleitos, ou de obrigatória frequência, por parte do corso de Argel no objectivo de fazer o maior número possível de cativos portugueses? Porquê a escolha por parte do poder da Regência de zonas de captura, aparentemente ao arrepio da sua estratégia, anteriormente delineada, de passar ao Atlântico, privilegiando presas de outra dimensão e propiciadoras de outros proveitos que não aqueles alcançados com os pequenos navios de cabotagem e barcos de pescar que cruzavam o sul das costas portuguesas?

**QUADRO XXII**  
**ANOS / NAVIOS PORTUGUESES CAPTURADOS<sup>630</sup>**

ANOS	1783	1785	1786	1799	1802	1805	1807	1808	1809	1810
Nº DE NAVIOS	1	9	1	2	1	9	1 <sup>(a)</sup>	15	6	5

(a) Navio espanhol com bandeira de conveniência portuguesa.

Embora as zonas de actuação do corso de Argel possam de alguma forma coincidir com os locais da tomada de cativos, e referimo-nos ao final do século XVIII e primeiras três décadas do século XIX, isso para o caso concreto do cativos portugueses não aconteceu, sobretudo a partir de Maio de 1802, data do apresamento da fragata *Cisne*. Se atentarmos, mais uma vez, na *Relação individual dos portugueses, que estavam cativos em Argel...* somos levados a concluir que podemos dividir os anos que decorrem entre 1778, data do último resgate do século XVIII em Argel, e 1810 em dois períodos separados pela data de 2 de Maio de 1802. O primeiro é caracterizado, tendo sempre em conta os dados que nos são fornecidos através da já mencionada *Relação...*, pelo apresamento de treze embarcações num espaço temporal de dezanove anos. O segundo decorre entre 1802 e a trégua acordada com a regência de Argel em 1810, durante o qual caíram em poder do corso argelino trinta e sete embarcações oriundas dos portos portugueses ou que a estes se dirigiam. De entre as treze embarcações apresadas no primeiro período sobressaem algumas relevantes como um patacho da Figueira, tomado em 1785, uma corveta do Porto, perdida no mesmo ano, e o bergantim da

<sup>630</sup> Dados extraídos da *Relação individual dos portugueses, que estavam cativos em Argel, e forão resgatados por ordem de S. A. R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se prodeceo em cumprimento das mesmas reaes ordens.*

Armada *Lebre pequeno*. No segundo período, marcado pelo apresamento da *Cisne*, avultam os navios de reduzida importância, exceção feita à galera *Anjo do Senhor* e ao bergantim *Intrépido*, tomado quando regressava do Brasil.

Quer isto dizer que, ao contrário do que já foi por nós defendido, houve uma inflexão na estratégia de passagem ao Atlântico por parte do corso de Argel, escolhendo nesta área geográfica outras zonas de actuação? Pensamos que não. Esta aparente mudança teve apenas lugar na sequência do apresamento da *Cisne* e serviu fundamentalmente como forma de pressão sobre o reino português no sentido de potencializar, apressando-a, a rentabilização do capital humano que chegara em Maio de 1802 ao banho da Regência. Só assim se compreende que entre as trinta e sete embarcações portuguesas apresadas num espaço de oito anos, avultassem navios de pequena dimensão, originários do tráfego de cabotagem e das artes da pesca: vários barcos de comércio e pesca de Olhão, Tavira e Lagos<sup>631</sup>; embarcações de Setúbal, Ericeira e Aldeia Galega; pequenos navios de Lisboa, entre os quais destacamos um barco cacilheiro e uma rasca de Alfama. É tendo em conta esta conjuntura muito específica de pressão sobre o Reino e os seus recursos que devem ser cadastradas as zonas de actuação do corso argelino na procura de cativos portugueses.

Em 15 de Fevereiro de 1787, Jacques Filipe de Landerset enviou para Portugal a *Lista dos Portugueses, que se achão presentemente Escravos em Argel, e das Embarcações em que vinhão, carga que traziam, e dia em que forão tomadas*<sup>632</sup>. É um documento importante pois inclui embarcações apresadas entre 3 de Agosto de 1778 e 6 de Julho de 1786 e nele se fazem referências, entre outras, ao porto de matrícula, sua origem e destino, e local de apresamento. Das 13 embarcações que Landerset refere, 10 foram apresadas em águas algarvias, duas perto de Málaga e apenas uma em pleno alto mar, “35. Leguas a Oeste da Costa de Portugal”, quando se dirigia de Lisboa para Mogador a carregar trigo. Das perdas para o corso argelino junto à costa do Algarve são de mencionar as seguintes: seis à saída do porto de Faro; duas na barra de Vila Nova de Portimão; uma no Cabo de S. Vicente; a outra frente à Senhora da Rosa.

---

<sup>631</sup> Muitas das embarcações originárias dos vários portos da costa algarvia, saíam com frequência para o tráfego de cabotagem em direcção a Cádiz e a outros portos do sul de Espanha, regressando depois ao mar para pescar. Estas informações constam dos Livros de entradas e saídas de navios portugueses do Consulado de Portugal em Cádiz, (ANTT, MNE, Consulado em Cádiz, Movimento Marítimo, Entradas e saídas de navios portugueses).

<sup>632</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, *Lista dos Portugueses, que se achão presentemente Escravos em Argel, e das Embarcações em que vinhão, carga que traziam, e dia em que forão tomadas*, Argel, 15 de Fevereiro de 1787.

Os restantes apresamentos efectuados antes da fatídica perda da fragata da marinha de guerra portuguesa *Cisne*, socorrendo-nos novamente da *Relação individual dos portugueses, que estavam cativos em Argel...*, são os de um iate cuja *Relação...* não menciona o porto de matrícula ou local de apresamento mas que sabemos ser uma das embarcações comboiadas pelo bergantim de guerra *Lebre pequeno*, tendo sido os seus tripulantes feitos cativos juntamente com os do navio da Armada no dia 15 de Agosto de 1799, quando largaram do porto de Barcelona. O cônsul de Espanha em Argel fornece-nos informações mais precisas sobre a denominação deste iate numa carta enviada a Paulo Freire de Andrade ao dar conta que a sua corte lhe tinha dado ordem para cessar o pagamento de cem réis diários aos tripulantes do bergantim e aos do navio que este comboiava, o *Nossa Senhora da Conceição*<sup>633</sup>.

Já antes, fontes portuguesas registaram os vários apresamentos e as tomadas de cativos efectuados nas embarcações do Reino. Aquilo que Jacques Filipe de Landerset enviou como informação para Portugal em Fevereiro de 1787, chegava também a Lisboa remetido pelos vários consulados que o Reino tinha no sul de Espanha e no Magrebe. A 25 de Julho de 1786, Henrique Ribeiro Neves informou que em Cádiz corria a notícia que os argelinos haviam tomado na costa do Algarve uma lancha de pescar e um calão grande de Olhão, embora da primeira a sua tripulação se tivesse salvado de ir engrossar o número de cativos portugueses existentes nos banhos de Argel<sup>634</sup>. Ainda que o responsável pelo consulado português em Cádiz afirmasse não atribuir muito crédito a esta notícia e duvidasse da sua veracidade, ela seria mais tarde confirmada por Landerset na sua *Lista dos Portugueses, que se achão presentemente Escravos em Argel...* O enviado do Reino à regência de Argel haveria de noticiar: “Joze Martins Bayão, commandava hum calão pescador de Olhão, com 15.homens, dos quaes se achão 10. escravos da Regencia, e 5 de particulares. Andava pescando de fronte de Faro quando foy tomado na tarde de 6 de Julho de 1786”<sup>635</sup>.

---

<sup>633</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Carta do Cônsul de Espanha em Argel para Paulo Freire de Andrade, Argel, 27 de Outubro de 1805. O iate *Nossa Senhora da Conceição* afundou-se tendo os seus tripulantes sido salvos e posteriormente feitos cativos pelos corsários argelinos.

<sup>634</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Cx. 258, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para Martinho de Melo e Castro, Cádiz, 25 de Julho de 1786.

<sup>635</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271 *Lista dos Portugueses, que se achão presentemente Escravos em Argel, e das Embarcaçoens em que vinhão, carga que traziam, e dia em que forão tomadas.*

Excepcionalmente embarcações de outras regências também se dirigiam ao fértil terreno de caça que era o mar que banhava as costas do Algarve. Bernardo Ramires Esquível, comandante da esquadra portuguesa que cruzava o Estreito informou Martinho de Melo e Castro, em Agosto de 1791, de bordo da nau *Medusa*: “Vi no porto de Tanger a dita galeota tunezina e não obstante ser muito pequena e de muito pouca forsa dirigindo-se á costa do Algarve sempre nos podia fazer muita hostilidade sobre cahiques e pescadores”<sup>636</sup>.

Depois de 1802 teve lugar um período de oito anos que só terminaria com a trégua de dois acordada com a regência de Argel em 1810, e durante o qual a pressão do curso argelino sobre a navegação portuguesa se revelou intensa. Foi um ataque indiscriminado a todo o tipo de embarcações, mas sobretudo às que representavam menor perigo para os seus oponentes. Eram pequenos barcos de pesca e cabotagem, com tripulações desmoralizadas por um acontecimento que teve enorme repercussão tanto no Reino como na Regência, embora nesta última com efeitos de sinal contrário aos que a tomada da *Cisne* gerou em Portugal.

Voltando à *Relação individual dos portuguezes, que estavam captivos em Argel...*, e tendo em conta os dados que esta nos faculta, somos levados a concluir que a estratégia do curso argelino, em relação a Portugal, nos primeiros anos do século XIX, não se alterou significativamente. A sua acção privilegiava presas de menor importância, permitindo que sobre elas fossem lançadas embarcações corsárias de pequena dimensão, o que libertava os navios mais importantes da marinha argelina para outros cometimentos. Manteve-se o ataque ao mesmo tipo de navios nas águas costeiras do Algarve e do Sul de Espanha. As capturas da galera *Anjo do Senhor*, da chalupa *Cristina* e do bergantim *Intrépido* foram as excepções que confirmaram a regra que haveria de ser seguida até meados de 1810.

Em Maio de 1805, João Afonso Neto, capitão-tenente da fragata *Cisne*, informou de Argel o visconde de Anadia que dois corsários argelinos tinham regressado àquele porto magrebino com 58 portugueses e 3 espanhóis feitos cativos a bordo de embarcações do Reino. Estes eram provenientes do apresamento efectuado próximo do Cabo de Santa Maria de um iate denominado a *Bela Pastora do Mondego* e de 5 barcos de pescadores também tomados no mesmo local<sup>637</sup>. No final deste mesmo ano chegou a Cádiz, proveniente de Argel, uma carta,

---

<sup>636</sup> AHM, Correspondência do Tenente General Bernardo Ramires Esquível, 1790-1791, Ofício para Martinho de Melo e Castro, Nau *Medusa* surta na Baía de Gibraltar, 22 de Agosto de 1791.

<sup>637</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 400, Ofício de João Afonso Neto para o visconde de Anadia, Argel, 30 de Maio de 1805.

logo enviada para Portugal, provavelmente com origem num dos muitos portugueses cativos no banho da Regência, dando conta que uma força de corsários argelinos, composta por 3 fragatas de 40 peças e 1 polaca de 30 trinta, remetera para aquele porto “(...) hum hiate portuguez com 7 homens carregado com cera e goma: se diz haverem desembarcado na costa de Portugal, a donde tem tomado alguma gente”<sup>638</sup>.

A pressão sobre as pequenas embarcações portuguesas por parte do corso de Argel manteve-se. O cônsul português em Cádiz veiculava a informação do representante do Reino em Marrocos que lhe tinha transmitido a entrada no porto de Tânger de um caíque pescador do Algarve, tripulado por argelinos, capturado na costa de Larache. Os tripulantes do caíque declararam também o apresamento de outros três barcos pescadores originários do Algarve<sup>639</sup>.

Noutro ofício com a mesma data, voltou Henrique Ribeiro Neves a informar desta vez que o comandante de um navio americano procedente de Nova Iorque lhe dera conhecimento que chegara à fala com uma escuna de três peças, arvorando uma bandeira vermelha, parecendo argelina, que levava apresados um iate e um caíque pescador que supunha ser proveniente da costa do Algarve<sup>640</sup>.

Em Agosto do ano de 1806, novamente Ribeiro Neves, segundo uma informação que lhe chegara do cônsul em San Lucar de Barrameda, deu conta que um iate de Tavira tinha sido abordado por um xaveco argelino, nas imediações de Cádiz, que o apresara sem identificação alguma. Alguns tripulantes fugiram para a protecção das costas espanholas, enquanto o mestre do iate aguardava por parte do governador de San Lucar a decisão sobre a sua embarcação ser declarada, ou não, boa presa<sup>641</sup>.

Para secundar os dados que nos são fornecidos pela *Relação individual dos portugueses, que estavam cativos em Argel...*, as fontes portuguesas facultam-nos outro

---

<sup>638</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para o visconde de Anadia, Argel, 28 de Janeiro de 1806. Esta informação sobre possíveis razias feitas pelo corso argelino nas costas do Algarve nos primeiros anos do século XIX, não tem fundamento. Não existe documentação que o comprove e a própria *Relação individual dos portugueses, que estavam cativos em Argel...* não menciona nenhum cativo resgatado que fosse proveniente de uma acção deste tipo.

<sup>639</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Cx. 259, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para António Araújo de Azevedo, Cádiz, 27 de Junho de 1806.

<sup>640</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Cx. 259, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para António Araújo de Azevedo, Cádiz, 27 de Junho 1806.

<sup>641</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Cx. 259, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para António Araújo de Azevedo, Cádiz, 26 de Agosto de 1806.

documento de relevante importância. Na sequência de uma petição ao príncipe regente enviada de Argel pelos mestres de três embarcações de Setúbal e de um iate de Vila do Conde em Setembro de 1808, cujas tripulações se encontravam cativas naquela regência magrebina, os marítimos incorporados na Casa do Corpo Santo da vila de Setúbal seguiam-lhes o exemplo, pressionados pelos cativos seus conterrâneos. Congratulando-se por verem os portos do Reino reabertos ao tráfego marítimo, solicitavam ao futuro D. João VI auxílio para todos os tripulantes dos navios matriculados naquela Casa do Corpo Santo, já que o receio que se instalara em todos os marítimos da vila de Setúbal os impedia de saírem para as suas fainas pois

(...) apennas algumas embarcações sahem a barra, são tomadas pellos semelhantes dos francezes, pellos argelinos sempre bárbaros, e sempre ambiciosos, elles valendose da bandeira da nossa amiga, e protectora nação [a Inglaterra], com engano fizerão abordar os seos futuros captivos, e com o mesmo aprizionario aos Mestres Joaquim Joze Cardeal, Victorino Joze Timbale, e Pedro Antonio, com suas trez embarcaçõens e sua tripulação, que chega a sincoenta, e tantas pessoas, que tantas perdeu Vossa Alteza Real com este pérfido captiveiro.<sup>642</sup>

Todo o conjunto de informações que foram enviadas para o Reino depois do último resgate de cativos efectuado em Argel, escassas até à perda da *Cisne*, aumentando em quantidade e qualidade, à medida que cresciam também em quantidade e qualidade os cativos portugueses na posse do *dey* e dos particulares, são corroboradas pelo conjunto de dados que é possível extrair da já várias vezes citada *Relação individual dos portuguezes, que estavam captivos em Argel...*

Os anos de 1803 e 1804 não registaram qualquer apresamento de embarcações portuguesas por parte do corso de Argel. O ano de 1805 foi assim o primeiro de verdadeiro ataque aos navios portugueses. Nele se privilegiaram as águas do Algarve como zona de tomada de cativos. Das nove embarcações apresadas (Ver **QUADRO XXIII**), duas eram originárias de Olhão, duas de Tavira e duas matriculadas em Lisboa. As três restantes foram o iate da Figueira a *Bela Pastora do Mondego*, a galera *Anjo do Senhor* e a chalupa *Cristina*.

Nos anos de 1806 e 1807 não foram capturados navios portugueses. A relação da terceira expedição efectuada pela fragata de guerra portuguesa *Pérola*, comandada pelo capitão-de-mar-e-guerra José Joaquim da Rosa Coelho, chegada a Lisboa em 13 de Julho de

---

<sup>642</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Petição dos Marítimos Incorporados na Caza do Corpo Santo, da Villa de Setubal ao príncipe regente, [Setembro de 1808].



1812, conduzindo os 185 resgatados, refere apenas para o ano de 1807 quatro cativos oriundos de uma embarcação espanhola que navegava sob pavilhão português.

**QUADRO XXIII**  
**Embarcações apresadas no ano de 1805<sup>643</sup>**

<b>Tipo de Navio</b>	<b>Invocação</b>	<b>Porto de Matrícula</b>	<b>Origem/Destino</b>
Iate	Bela Pastora do Mondego	Figueira	X
Barco de pescar / 5	X	Vários (a)	X
Escuna	X	Lisboa	X
Galera	Anjo do Senhor	X	Brasil
Chalupa	Cristina	X	X

a) Olhão (2), Tavira (2), Lisboa (1)

**QUADRO XXIV**  
**Embarcações apresadas no ano de 1808<sup>644</sup>**

<b>Tipo de Navio</b>	<b>Invocação</b>	<b>Porto de Matrícula</b>	<b>Origem/Destino</b>
Barco / 6	X	Algarve (a)	X
Barco	X	Ericeira	X
Barco	X	Aldeia Galega	X
Barco	X	Cacilhas	X
Iate / 3	X	Setúbal	X
Iate	X	Vila do Conde	X
Barco de Pescar	X	Lisboa	X
Rasca	X	Setúbal	X

a) Olhão (2); Lagos (3); Tavira (1)

No ano de 1808 a regência de Argel, então dirigida por Ahmed Khaznadar, levou o seu curso à glória. Capitães como Hamidou Ibn Ali, Ali Tatar, entre outros, canalizaram para o Tesouro argelino substanciais receitas. A necessidade de um tratado de paz com Portugal tornou-se premente para a continuação dos êxitos dos corsários de Argel. Este ano marcou o apogeu da pressão sofrida pelo Reino no sentido de apressar o resgate dos seus cativos e assinatura de uma trégua. As costas algarvias, a barra de Setúbal e o estuário do Tejo (Ver **QUADRO XXIV**) constituíram-se como locais privilegiados para a actuação do curso da Regência.

O ano de 1809 (Ver **QUADRO XXV**) foi de grande actividade do curso argelino em relação aos pequenos navios portugueses. Mais uma vez no conjunto das embarcações apresadas encontramos uma oriunda da costa algarvia, embora o interesse do curso de Argel

<sup>643</sup> Dados extraídos da *Relação individual dos portugueses, que estavam cativos em Argel, e forão resgatados por ordem de S. A. R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se prodeceo em cumprimento das mesmas reaes ordens.*

<sup>644</sup> Idem.

também se tenha estendido à costa atlântica do Reino com principal incidência na zona compreendida entre a barra de Lisboa e o porto de Setúbal.

**QUADRO XXV**  
**Embarcações apresadas no ano de 1809**<sup>645</sup>

<b>Tipo de Navio</b>	<b>Invocação</b>	<b>Porto de Matrícula</b>	<b>Origem/Destino</b>
Iate	X	Vila do Conde	X
Caíque	X	Olhão	X
Rasca / 3	X	Vários (a)	X
Saveiro	X	Olhão	X

a) Ericeira, Lagos, Alfama

**QUADRO XXVI**  
**Embarcações apresadas no ano de 1810**<sup>646</sup>

<b>Tipo de navio</b>	<b>Invocação</b>	<b>Porto de Matrícula</b>	<b>Origem/Destino</b>
Barco / 2	X	Olhão	X
Barco	X	Setúbal	X
Brigue	Intrépido	X	Brasil
Caíque	X	Olhão	X

Na realidade se atentarmos nos valores que são apresentados no **QUADRO XXVI**, tendo em conta que eles se referem apenas aos primeiros seis meses do ano de 1810, somos obrigados a constatar a continuação da preponderância de embarcações provenientes das costas algarvias para além do bergantim *Intrépido* cujo apresamento levantou grande polémica entre o Reino e a regência de Argel na qual foram envolvidos a Grã-Bretanha e a comunidade dos Judeus francos magrebinos.

Da análise desta longa lista de navios tomados e cativos aprisionados no banho da Regência podemos sem dificuldade pontuar os locais prioritários na geografia das capturas dos nacionais do Reino que os levaria a percorrer uma rota de dor rumo ao cativo. Estes foram para um primeiro período que decorreu entre 1778 e 1802, toda a rota que conduzia do Algarve até Cádiz e as barras de vários portos algarvios. Num segundo período, entre 1802 e 1810, o corso argelino elegeu para as suas capturas as zonas próximas de alguns dos principais portos algarvios – Olhão, Lagos, Tavira – às quais juntou todo um espaço compreendido entre o estuário do Tejo e a barra de Setúbal com esporádicas deslocações mais para norte, Ericeira e Vila do Conde.

<sup>645</sup> Idem.

<sup>646</sup> Idem.

Do cadastro das áreas privilegiadas pelo curso de Argel para atingir as embarcações portuguesas podemos extrair a conclusão que a actuação da marinha argelina, passado pouco tempo da chegada à grande urbe magrebina de mais de duas centenas de cativos, alguns deles pertencentes à elite da sociedade portuguesa do Antigo Regime, se prendeu sobretudo com o objectivo de apressar, pressionando, o resgate dos nacionais na posse do *dey* e de particulares. Na realidade, razões de conjuntura interna da própria Regência levavam-na a necessitar dos fundos provenientes do comércio do homem para passar a um estágio superior da actividade corsária: a eleição do espaço Atlântico como zona privilegiada da sua actuação.

\*\*\*

A importância do último resgate de portugueses em Argel coloca de novo a necessidade de pontuar geograficamente as possíveis áreas de captura das mais de seis centenas de cativos regressados ao Reino nas três “conductas” entre os anos de 1810 e 1812. Para o estudo desta questão é essencial a *Relação individual dos portuguezes que estavam cativos em Argel...*, dada à estampa em Lisboa no ano de 1814, se conjugada com todo o conjunto de dados que foram chegando dos cativos no banho da Regência e dos consulados portugueses dispersos pelo sul da Península e Magrebe.

A insistência em cartografar os espaços eleitos pelo curso argelino para as acções predatórias sobre a navegação portuguesa, entre os anos de 1778 a 1810, surgiu da necessidade de saber se os resultados obtidos confirmariam a tese, já anteriormente exposta, da sua mudança de estratégia em relação ao Atlântico. Da consulta, e posterior cotejo, de variadas fontes fica a ideia que não se alteraram substancialmente as suas zonas de captura nem a tática delineada pelo poder turco da Regência.

O período compreendido entre os anos de 1778 e 1810 deve ser dividido em dois espaços temporais bem definidos, ligados às conjunturas vividas na regência de Argel e no reino português. O primeiro engloba os anos entre 1783 e 1802. Sendo 1783 o ano em que surge na documentação a primeira presa portuguesa efectuada depois de 1778, e 1802 o ano da perda fragata *Cisne*. O segundo período decorre entre 1802 e 1810, data da assinatura do Tratado de Trégua e Resgate com Argel. A fundamental diferença entre estes dois espaços temporais reside no facto que no primeiro foram apresadas 13 embarcações portuguesas e no segundo 37.

De entre as 13 embarcações apresadas no espaço de dezanove anos, avultam um patacho da Figueira e o bergantim da Armada *Lebre pequeno*. Entre as outras 37 embarcações tomadas no curto espaço de oito anos ganham relevância, para além da *Cisne*, a galera *Anjo do Senhor* e o bergantim *Intrépido*. As restantes embarcações, provenientes do tráfego de cabotagem e pesca, eram de pouca importância comercial e estratégica. Completa a informação a *Lista dos Portugueses, que se achão presentemente escravos em Argel...* remetida por Jacques Filipe de Landerset na qual são confirmadas todas aquelas também constantes na relação impressa em Lisboa no ano de 1814.

Significou a mudança das zonas de captura do corso argelino em relação à navegação portuguesa a alteração da sua estratégia de passagem ao Atlântico? Pensamos que não. A pressão exercida sobre o reino português após 1802 pelo poder turco da Regência foi apenas uma forma de tentar apressar a libertação de algumas centenas de cativos cujo resgate faria afluir aos cofres da Regência as avultadas quantias necessárias à consecução da nova estratégia para o seu corso. Só assim se entende que entre as 37 embarcações apresadas pelo corso argelino num curto espaço de oito anos se destacassem unidades de pequena dimensão fundamentalmente ligadas ao comércio marítimo, pescas e matriculadas em Olhão, Tavira, Lagos, Lisboa, Setúbal, Ericeira e Aldeia Galega.

#### **4.2.2. As contas do Resgate e os interesses económicos e políticos que estas revelam**

Em Maio de 1810 frei José de Santo António Moura rumou a Argel para, conforme afirmou no título da sua relação da viagem, “servir de Interprete a James Scarnichia, Capitam de Mar e Guerra, e Enviado de Portugal, Conferencias sobre a paz e resgate de Captivos”. Em causa estava a obtenção de um tratado de trégua com a Regência e o resgate dos seus compatriotas ali cativos, alguns desde o já longínquo ano de 1778, sendo os dois objectivos indissociáveis. Não era crível obter a redenção dos cativos sem a conclusão de uma trégua, e não se afigurava aceitável a obtenção de um acordo diplomático, ainda que temporário, sem chegar a um preço justo para a mercadoria que se pretendia negociar: os cativos portugueses.

Cabe agora aqui desenvolver o conceito que já expressámos de que o cativo, neste caso concreto do complicado mercado do homem no Mediterrâneo, não era uma mercadoria

passiva<sup>647</sup>. Embora o preço que lhe era atribuído dependesse dos conceitos de mercado e de valor, ele foi sempre um bem que desenvolvia todas as acções possíveis para garantir a exequibilidade da própria venda, intervindo activamente para a consumir, desvalorizando o seu valor de troca<sup>648</sup>.

Pensamos todavia que a abordagem de Michel Fontenay a este conceito de mercadoria activa peca por insuficiente. Na nossa opinião o cativo, em pleno Mediterrâneo ocidental nos anos de ouro da actividade corsária, e ainda no final do século XVIII e princípio do XIX, representava um activo dinâmico capaz de se valorizar ou depreciar de acordo com as condições do próprio mercado do homem, de que tinha conhecimento, e no qual se inseria como mercadoria. O cativo atribuía a si mesmo um valor que geria de acordo com os mais variados factores endógenos ou exógenos que o envolviam. Entendendo-se por factores endógenos aqueles directamente dependentes da conjuntura interna dos locais de cativo. Integrando-se nos factores exógenos a conjuntura internacional e a dos seus países de origem. Ambos, quando convenientemente considerados e sabiamente doseados, levavam o cativo a influenciar o preço de resgate, apressando assim a sua libertação. Exemplo da aplicação deste conceito e dos vários condicionalismos que o envolveram foi o que Emanuel d'Aranda nos forneceu na "Relation VIII – D'un gentilhomme portugais pris et mené à Alger " e na "Relation IX – Un nouvel esclave doit se méfier de tout le monde"<sup>649</sup>.

Outros conceitos, necessários de ter em conta nos vários mapas demonstrativos das despesas e receitas relativas ao grande resgate acordado pelo Reino no ano de 1810, são os de preço de resgate e de liberdade, não tendo ambos o mesmo significado. Entende-se por preço de resgate o valor pedido por um senhor, público ou particular, para transacionar a sua mercadoria. O exemplo do preço de resgate pode ser encontrado no valor pedido pelo *dey* de Argel a Lázaro José de Brito no ano de 1803, 100.000 duros, pelo filho do almirante Esquível, Diogo Ramires Esquível. Por preço da liberdade deve entender-se o valor do preço resgate acrescido de todas as taxas e despesas, variáveis segundo a época e o poder na Regência, às

---

<sup>647</sup> Ver ponto 4.1.2 deste trabalho.

<sup>648</sup> Michele Fontenay, «Esclaves et/ou captifs. Préciser les concepts», in *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, pp. 15/16.

<sup>649</sup> Emanuel d'Aranda, *Les captifs d'Alger*, pp. 128-134. Nestas relações D'Aranda dá-nos conta das circunstâncias, contemporâneas da sua estadia em Argel, envolvendo o resgate de D. Francisco de Mascarenhas e também da actuação de um judeu argelino de nome Ciskas que ao indagar junto dos recém-chegados cativos à regência a sua verdadeira condição social os tentava transformar naquilo que por toda a bacia mediterrânica se designava *schlavis di rescatto*, ou seja, activos dos quais, especulando, se poderia conseguir apreciável lucro.

quais era também obrigatório juntar as prendas a distribuir em Argel, os prémios financeiros com a angariação de fundos para a execução da redenção e as comissões a pagar aos principais intervenientes na operação.

Em Agosto de 1810, os governadores do reino remeteram para o Rio de Janeiro uma detalhada notícia do resultado das negociações junto da Regência relacionadas com a obtenção da trégua e acordo sobre a verba pela qual deveriam ser resgatados todos os cativos portugueses. Informavam estes que a trégua, da qual enviavam uma cópia do Tratado, tinha sido obtida e o resgate dos portugueses também conseguido pelo preço de liberdade de 514.285\$840 réis, não deixando todavia de observar que sendo esta quantia moderada relativamente ao praticado em anteriores resgates, era impossível ao Erário qualquer contribuição dadas as enormes despesas do exército que absorviam a totalidade dos rendimentos da Coroa<sup>650</sup>.

Estipulava o Artº 1º do Tratado de Trégua: “Convimos na troca dos Mouros captivos em Portugal por quarenta dos captivos Portuguezes pertencentes á Regencia. Fica ajustado o Resgate dos quinhentos e quarenta e hum restantes pela quantia de oito centos e cincoenta mil duros Argelinos, incluzos nesta somma todos os direitos.”. A este teria que se adicionar o valor acordado pelos cativos na posse dos particulares como constava no Artº 6º da mesma Trégua: “Os trinta e quatro Escravos dos particulares ficão ajustados pela quantia de cincoenta mil duros Argelinos.”

Sobre a forma de resolver o intrincado problema da carência de fundos, também não hesitaram os governadores do reino em apresentar soluções. Suplicavam humildemente, solicitando o auxílio real, a “(...) voluntaria contribuição dos habitantes desse vasto, e riquíssimo Continente” para depois passarem a enumerar todas as medidas adoptadas no Reino para esse mesmo fim. O pedido de uma contribuição voluntária foi o expediente encontrado para resolver a falta de liquidez com que se defrontava o Erário Régio, iniciando-se esta pelos homens de negócio de Lisboa e estendendo-se depois a toda a Nação. A decadência do comércio que se reflectia no volume de negócios e nos rendimentos dos comerciantes, aos quais se juntavam as contribuições que lhe eram exigidas para a defesa do Reino, não forneciam motivos para grande optimismo. Os governadores do reino não acreditavam que sem a contribuição proveniente do Brasil se conseguisse completar a

---

<sup>650</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Informação dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 11 de Agosto de 1810.

primeira quarta parte dos mais de quinhentos mil réis a que montava a totalidade desta operação. Todavia, o montante exigido para a “conducta” inicial foi conseguido, mas não sem antes se terem obrigado os devedores ao Cofre da Bula da Cruzada a liquidarem as suas dívidas.

Foi exemplo das dificuldades encontradas pelas autoridades portuguesas na recolha do montante necessário para efectuar a segunda viagem do ano de 1810 à regência de Argel, o aviso publicado na *Gazeta de Lisboa* com origem na Comissão da Arrecadação de Fundos:

A Commissão da Arrecadação dos Fundos destinados para o Resgate dos *Portuguezes Captivos em Argel*, communica aos Senhores Subscriptores, e mais pessoas interessadas, ou movidas a obra de tanta Christandade, e Humanidade, que por Ordem do Supremo Governo destes Reinos lhes foi participado, que até o dia vinte e cinco do corrente deve impreterivelmente sahir deste porto para aquelle de *Argel* a Fragata, que ha de conduzir os *Mouros*, e que não levando a mesma Fragata a primeira quarta parte do preço ajustado corre todo o ajuste o perigo de dissolver-se: O que a mesma Commissão faz manifesto, para da sua parte não omittir instancia alguma, para on effeito da arrecadação de que está incumbida.<sup>651</sup>

Acabou por não largar do porto de Lisboa na data prevista a embarcação com os fundos necessários ao resgate dos primeiros portugueses cativos em Argel. E em 29 de Agosto do mesmo ano, a *Gazeta de Lisboa* publicitava o aviso que D. Miguel Pereira Forjaz remetera ao Principal Comissário Geral da Bula da Cuzada e ao qual juntava a Portaria dirigida ao Tribunal da Junta da mesma Bula. Nela se afirmava que face às dificuldades que muitos devedores deste Cofre encontravam em satisfazer o pagamento das suas dívidas, o príncipe regente intimava-os a liquidá-las no prazo de quinze dias<sup>652</sup>.

Não deve ter surtido o efeito esperado a portaria publicada na *Gazeta de Lisboa* já que os enviados do Reino a Argel, segundo frei José de Santo António Moura, largaram do Tejo no dia 4 de Setembro de 1810: “Ás nove e meia da manhã se fez á vela a dita Fragata [*Comus*], e da mesma sorte a nossa Fragata Perola, que deve conduzir para Lisboa os resgatados, trez transportes Inglezes, a nossa Charrua Princeza da Beira, e o Bergantim mercante Portuguez Efigenia, destinado para carregar trigos em algum dos portos da costa de Argel”<sup>653</sup>.

---

<sup>651</sup> *Gazeta de Lisboa*, Nº 198, Sabbado 18 de Agosto de 1810.

<sup>652</sup> *Gazeta de Lisboa*, Nº 207, Quarta feira 29 de Agosto de 1810.

<sup>653</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da segunda viagem que eu Fr. Joze de Santo António Moura, Religioso da Terceira Ordem, fiz a Argel no anno de 1810 na companhia de James Scarnichia, Cheffe de Divisão da Armada Real, Encarregado por Sua Alteza Real de verificar o resgate de huma parte dos*

Atingia o valor remetido na fragata *Pérola* 128.571\$460 réis nos quais estavam incluídos quarenta contos de réis do referido Cofre e os donativos obtidos junto do “corpo de commercio e os habitantes de todas as classes d’esta capital”<sup>654</sup>. No entanto não se esqueciam os governadores do reino de suplicar “(...) novamente a Vossa Alteza Real o socorro preciso para o resgate das outras trez partes dos portuguezes que ficão em Argel esperando ansiosamente pela sua redempção”.

O Tratado de Trégua assinado com Argel em 6 de Julho de 1810 consignava o número de viagens a efectuar para resgatar todos os cativos portuguezes ali detidos. Dizia o seu Artº 3º: “O Governo de Portugal se obriga logo a resgatar a quarta parte dos sobreditos Captivos: O resto juntamente com os outros pertencentes a particulares os podem hir resgatando successivamente em quartas partes, vista a impossibilidade de serem todos por huma vez resgatados”<sup>655</sup>. Na realidade sabemos que, ao contrário do que foi estipulado nesse mesmo artigo, apenas foram efectuadas três viagens para o resgate de todos os cativos.

Pensamos que quando da segunda deslocação de James Scarnichia, sempre acompanhado do imprescindível frei José de Santo António Moura, já estava no espírito das autoridades de Lisboa que, em resultado do atraso com que esta foi efectuada, o poder argelino iria bater-se pela redução do número de viagens inicialmente acordado. Fica-nos essa convicção da leitura das instruções que foram dadas para a sua segunda viagem a Argel no ano de 1810 e também da Conta do Resgate da primeira parte dos cativos (Ver **QUADRO XXVII**). As instruções de Lisboa indicavam que se deveria proceder ao resgate do maior número possível de portuguezes, caso o montante de que era portador o enviado do Reino superasse o necessário para liquidar a segunda “conduta”. No entanto, também se mencionava que face a uma hipotética insuficiência do valor transportado, deveria James Scarnichia procurar em Gibraltar um financeiro que lhe conseguisse suprir a diferença. Era nomeado pela primeira vez nesta operação de resgate uma personagem que se revelou fundamental em todo o processo e nas posteriores abordagens à regência de Argel, Salomão Benoliel. Ao enviado

---

*Portugueses alli captivos, e de passar depois a Tunes a tratar com aquella Regencia, e do resultado de todas as conferencias sobre este Negocio.*

<sup>654</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Informação dos governadores do Reino para o príncipe regente, Lisboa, 30 de Agosto de 1810.

<sup>655</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Tratado de tregoa, e resgate ajustado entre o grande magnânimo e poderoso Sr. Age Ali Baxá d’Argel, e os grandes magnates, e membros do seu Divan de huma parte, e James Scarnichia, Capitão de Mar e Guerra, e Enviado de Portugal...*



português foram também dadas ordens para negociar o empréstimo nas condições mais vantajosas e nos prazos de pagamento mais dilatados que conseguisse.

James Scarnichia tinha também como missão dirigir-se a Tunes para renovar a trégua que subsistia com aquela regência desde 29 de Junho de 1799. O enviado português levava instruções para tentar alterar o seu artigo II que impedia qualquer embarcação tunisina de cruzar o Estreito e passar ao Oceano. A modificação desta disposição visava eximir do seu cumprimento os navios de comércio de ambas as potências e tinha como objectivo permitir a mútua entrada das embarcações nos seus respectivos portos, dinamizando as transacções comerciais entre a regência tunisina e o reino português, às quais não seriam de forma alguma estranhas as referências às abundantes colheitas de trigo nas planícies magrebinas.

Num país normalmente deficitário em de cereais, importando-os com frequência do Império Xarifino e especulando na sua comercialização, a abertura de novos mercados a oriente revelava-se muita atractiva. Compreende-se assim a facilidade com que muitos comerciantes da praça de Lisboa se dispuseram a contribuir através de donativos e empréstimos para o resgate dos seus compatriotas em Argel.

A 7 de Novembro de 1810, passados apenas sete dias da fragata *Pérola* ter dado entrada no Tejo transportando 247 portugueses resgatados do cativo em Argel, os governadores do reino fizeram para o Rio de Janeiro o balanço deste primeiro transporte. Afirmaram terem chegado a Lisboa os que tinha sido possível transportar na primeira “conducta” para cuja liquidação fora necessário juntar à soma com que haviam partido a importância de 50.500 pesos duros emprestada gratuitamente – sem qualquer juro – por Salomão Benoliel e de que se tinham sacado letras a vencer nos tempos mais próximos.

#### QUADRO XXVII

#### Conta do que se gastou com os Portuguezes captivos em Argel vindos a bordo da Fragata Perola que entrou no Porto de Lisboa em o 1º de Novembro de 1810.<sup>656</sup>

180 Escravos da Regência pelos quaes se deo	202.380
	Pd.
13 Dos. de Particulares pelos quaes se deo	13.655.
	Pd.
40 Dos. que se derão em troca dos Mouros que aqui estão captivos	-----
14 Dos. que erão de Mouros particulares, que se derão fiados esperando ser embolcados quando se fizesse o seguinte resgate, e daqui se remetesse a 2ª Remessa	-----

<sup>656</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Conta do que se gastou com o resgate dos Portuguezes Captivos em Argel vindos a bordo da Fragata Perola que entrou no Porto de Lisboa em o 1º de Novembro de 1810.*

Para a liquidação destas, comprometiam-se, dadas as apertadas circunstâncias do Erário, a desviar fundos de outras aplicações de primeira necessidade. Não se esqueciam, contudo, de avisar o príncipe regente que para completar o resgate dos 368 portugueses ainda em Argel eram necessários 426.822 pesos duros. Esta importância parecia-lhes muito difícil de aprontar tendo em conta a guerra com a França e a dívida de 12.000\$000 réis ainda não liquidada a alguns homens de negócio que a haviam adiantado a título de empréstimo para completar a primeira remessa. Julgava-se por isso fundamental a boa vontade do Rio de Janeiro e a “(...) cooperação dos habitantes do Brazil para completar a somma estipulada no Tratado”<sup>657</sup>. Justificavam a necessidade de tentar reunir a importância em falta, acordada no Tratado de Trégua desse mesmo ano, não só para alcançar a libertação dos restantes cativos, mas também “(...) para evitar a despeza de huma Esquadra no Estreito, mas pela liberdade do commercio principalmente de trigos, de que já se principiou a extrahir alguma porção dos portos de Argel, e tem hido navios com bandeira portugueza buscar cargas de trigo ás Ilhas do Archipelago, onde não poderião hir subsistindo a guerra com os argelinos”<sup>658</sup>. Surgia aqui novamente, bem sublinhada, uma das razões que levou os negociantes da praça de Lisboa à contribuição para a primeira remessa, motivando-os também a participar nas seguintes.

Entretanto ultrapassara-se já a data da segunda deslocação a Argel para transportar a outra das quatro partes dos cativos portugueses conforme consignava o Artº 3º do Tratado de Trégua com a Regência. Os governadores do reino deram conta ao príncipe regente da situação em que se encontravam as diligências para efectuar esta viagem e o correspondente número de cativos que ela deveria integrar. O cenário descrito era preocupante para os interesses do Reino e da sua aliada Inglaterra. Estavam, todavia, as autoridades de Lisboa muito bem informadas sobre a conjuntura política verificada no espaço magrebino. Em Portugal fazia-se todo o possível para enviar o montante da segunda remessa, antes do Inverno, pois também se tinha conhecimento que os argelinos estavam a aprontar os seus

---

<sup>657</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 7 de Outubro de 1810.

<sup>658</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 7 de Outubro de 1810.

navios para a atacar a navegação portuguesa se não recebessem o valor acordado para a efectivação da segunda “conducta”<sup>659</sup>.

O valor existente no Erário Régio para esta segunda viagem, resumia-se a 20 contos de réis e ainda que se tivessem angariado alguns donativos junto da população, o montante alcançado não atingiu os 50 contos. Um quantitativo muito distante dos 170.000\$00 réis que as autoridades portuguesas necessitavam de fornecer a James Scarnichia para a sua deslocação a Argel. Para os completar informavam o príncipe regente da urgência de pôr em prática todos os meios possíveis de persuasão com o fim de conseguir contribuições e empréstimos. Se depois de tudo isto os valores alcançados ainda se revelassem insuficientes recorrer-se-ia, descontando a emissão de uma Loteria já acordada com a Misericórdia de Lisboa, ao Cofre da Bula da Cruzada e a um novo empréstimo de Salomão Benoliel a quem também já se escrevera solicitando-o. Todavia, face à permanente constatação de falta de meios, insistiam os governadores do reino: “(...) não temos outro recurso mais que o da piedade e grandeza de Vossa Alteza Real, a quem beijando a mão pelo socorro recebido, pedimos humildemente se digne fazer excitar novamente a sensibilidade dos felizes habitantes desse vasto Continente, a favor dos seus compatriotas, que gemem no mais duro cativeiro”<sup>660</sup>.

Mais de um mês depois da missiva em que denunciavam as dificuldades em aprontar a soma que seria necessária para a segunda viagem, voltaram as autoridades de Lisboa a dar conta ao príncipe regente da situação e do aperto financeiro em que se encontravam. Feitas as contas, e depois de todos os esforços para juntar o maior número possível de donativos, só se tinham conseguido alcançar 124.400 pesos duros, nos quais se incluíam 20.000\$000 réis vindos da Corte, 30.000\$000 réis retirados do Cofre da Bula da Cruzada e 13.500\$000 réis emprestados pela Comissão criada para a angariação de fundos, a que se deveriam juntar os 25.000 duros que Salomão Benoliel anuíra de novo em emprestar gratuitamente. Sentiam-se na obrigação os governadores do reino de anexarem a esta carta uma cópia das listas de todos os contribuintes “para hum tão religioso objecto” no desejo de demonstrar como o esforço despendido atingira “os Vassallos de V. A. R. residentes neste Reino, e nas Ilhas dos Açores e

---

<sup>659</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 5 de Agosto de 1811.

<sup>660</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 5 de Agosto de 1811.

Madeira”<sup>661</sup>. Por fim voltaram a informar o príncipe regente de que para completar a soma necessária à totalidade do resgate faltavam ainda 241.936\$600 réis, importância para a qual diziam continuar a aguardar o auxílio vindo do Brasil.

O enviado português já saía para cumprir a sua missão na segunda viagem à Regência. Um sintoma das dificuldades sentidas em juntar todo o dinheiro necessário para a empreender, foi-nos dado pelo facto de já em Agosto de 1811, D. Miguel Pereira Forjaz ter redigido instruções para o chefe de divisão da Armada Real e que, dado os problemas políticos, económicos e financeiros vividos no Reino, se viu obrigado a renovar em directivas adicionais de Novembro desse mesmo ano. Nas primeiras, sempre chamando a atenção para nunca descurar o que lhe tinha sido recomendado para as duas viagens efectuadas no ano de 1810, pedia especial cuidado na obtenção do empréstimo em Gibraltar por parte do judeu sefardita Salomão Benoliel e, situação sem precedentes em viagens de agentes portugueses ao Magrebe, implorar a contribuição caritativa dos homens de negócio e mais população daquela praça que, a ter lugar, deveria ser utilizada na libertação do maior número possível de cativos. Os “escravos” na posse de particulares teriam preferência no embarque, tentando resgatar-se todos os que estivessem ainda em cativeiro com a promessa que o valor destes últimos seria liquidado na terceira e derradeira viagem como o era agora o montante relativo aos 14 resgatados na primeira “conducta.”

Consignavam-se também, pela primeira vez e de forma muito específica, instruções para “arranjar, estabelecer, e firmar a nossa Paz com Argel”. Estas constavam de quatro condições, contemplando uma delas a liberdade de comércio a usufruir pelos navios mercantes da Regência que livremente podiam passar ao Oceano e vir comerciar aos portos portugueses. Outra relacionava-se com as taxas alfandegárias a incidir sobre as exportações portuguesas para as quais o Reino reivindicava um valor de 3%. Terminava D. Miguel Pereira Forjaz com recomendações muito concretas: “Os Governadores do Reino Determinarão que Vossa Mercê se regule pelo Tratado de Paz celebrado com a Regencia de Tripoli aos 14 de Maio de 1799, em tudo o que fôr applicavel a Argel; e para este effeito se lhe remette o Exemplar incluso do referido Tratado”<sup>662</sup>. Na realidade pela leitura destas instruções podem constatar-se as razões, sempre temperadas com protestos de dificuldades económicas e

---

<sup>661</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 18 de Setembro de 1811.

<sup>662</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para James Scarnichia chefe de divisão da Armada Real, Lisboa, 12 de Agosto de 1811.

insuficiente liquidez financeira, que conduziram à disponibilidade dos homens de negócio da principal praça de comércio portuguesa em contribuírem para os empréstimos destinados ao resgate dos seus compatriotas cativos em Argel. Sem este não haveria a paz e sem paz os homens de negócio veriam escapar-se-lhes as oportunidades de incrementar o comércio com o espaço magrebino e segurar aquele que já mantinham no Mediterrâneo e Atlântico.

A dificuldade em aprontar a soma necessária para a realização da segunda viagem levou a que a partida de James Scarnichia tivesse demorado mais do que era expectável em Lisboa. Este contratempo motivou a emissão de novas instruções. Não diferindo no essencial das emanadas em Agosto, estas continham algumas adendas que convém mencionar já que da sua análise se pode concluir que as autoridades portuguesas anteciparam os problemas que iriam encontrar em Argel aos quais se juntara um novo facto, o arrestamento do bergantim mercante *Intrépido* na praça de Gibraltar.

Começando por especificar a forma como Salomão Benoliel deveria ser ressarcido do empréstimo com que se comprometera, quatro letras a 45, 90, 135 e 180 dias de vista, sacadas sobre Francisco António Ferreira e mais comissários encarregados da arrecadação das verbas para o resgate, D. Miguel Pereira Forjaz ordenava a Scarnichia para insistir com o homem de negócio judeu, caso o rumo da sua actividade o permitisse, no aumento do montante do empréstimo. Depois perante o apresamento do bergantim mercante e face ao que constava em Lisboa, relacionado com a aquisição de parte da sua carga pelo representante da Regência em Gibraltar, Aaron Cardoso, solicitava ao chefe de divisão da Armada para se munir de documentos que comprovassem a propriedade do casco e carga reclamados, negando assim quaisquer pretensões do *dey* a uma possível indemnização já que o governo não podia ser responsável pelo que tinha praticado o seu congénere inglês, detendo a embarcação de comércio portuguesa. Esqueciam-se as autoridades portuguesas, deliberadamente ou por falta de informação, que o arrestamento tinha sido solicitado em Gibraltar pelo cônsul do Reino ali residente, com toda a certeza ciente do bom acolhimento de tal atitude por parte de Lisboa. Por fim, antecipando futuras questões com Regência, ordenava que se desse como razão para a demora da segunda remessa a invasão do país pelas tropas francesas<sup>663</sup>. De forma a não subsistirem quaisquer dúvidas remeteu-se para a corte no Rio de

---

<sup>663</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para o chefe de divisão James Scarnichia, Lisboa, 10 de Setembro de 1811.

Janeiro um pequeno mapa demonstrativo do estado das contas relativas ao resgate dos portugueses ainda cativos em Argel.

**QUADRO XXVIII**  
**Conta do Estado actual do Resgate dos Captivos Portuguezes em Argel**<sup>664</sup>

Total do Resgate ajustou-se por Pezos Duros.		642.857
1ª Expedição em Agosto de 1810, se remetterão Duros	216.035	
Na 2ª Expedição Set. 1811. Duros	<u>124.400</u>	340.435
	Devem-se Duros	302.422
	Ou em Rs.	241.937\$600

N.B. Dos 124.400\$ da 2ª Expedição devem-se 13.500\$000 rs. que emprestarão os Negociantes Encarregados da Arrecadação dos Donativos, para pagamento dos quaes, e para auxilio do Resgate, se vai proceder a huma Loteria.

Ao chegar a Argel, deparou-se James Scarnichia com a insuficiência dos fundos transportados que os 25.000 duros obtidos em Gibraltar de Salomão Benoliel não conseguiram colmatar, face às novas exigências do *dey* em ser indemnizado pela perda do *Intrépido* e da carga apresada pelos seus corsários. Esta alteração levou a que de novo os governadores do reino no seguimento da política de permanente informação da Corte sobre todo o processo do resgate dos portugueses ainda cativos em Argel, agora já em Janeiro de 1812, remetessem ao príncipe regente uma detalhada nota sobre tudo o que se passou na Regência até à chegada a Lisboa dos 183 cativos resgatados na segunda viagem.

Scarnichia viu-se na necessidade de satisfazer a indemnização de 27.000 duros exigidos pelo *dey* relacionada com o bergantim bem como de ceder ao ultimato das autoridades argelinas no sentido de serem resgatados metade dos portugueses ainda ali presentes. Para tentar resolver esta dificuldade o enviado foi obrigado a contrair junto de alguns judeus residentes em Argel um avultado empréstimo de 101.270 duros. Não sabemos a identidade destes financeiros, mas, dado o montante em causa, pode sem grande margem de erro afirmar-se que pertenciam à elite dos judeus francos. Só estes podiam assumir o risco de um empréstimo tão avultado que ao mesmo tempo lhes permitiria, face à instabilidade vivida na Regência e às permanentes pressões sobre a sua comunidade, a passagem de fundos para a segurança dos bancos europeus, caso as letras aceites para liquidação do empréstimo, sacadas sobre o Cofre da Arrecadação dos Fundos para o Resgate, fossem liquidadas no Velho Continente. Concluía os governadores do reino a missiva para o príncipe regente:

<sup>664</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Conta do Estado actual do Resgate dos Captivos Portuguezes em Argel [Setembro de 1811].

(...) se retirou o Chefe de Divisão para Lisboa (...) Com o resgate dos ditos 183 portuguezes; com a indemnização do especificado bergantim, exigida pelo Dei; e em outros objectos se dispendeu em Argel a somma de 251\$404 Duros de Hespanha (...) Mas a rigorosa necessidade, em que o mesmo governo de vê de attender á subsistência do numeroso exercito, que tão heroica e distinctamente se occupa na defesa da independencia da real corôa de Vossa Alteza não lhe consentirá apromptar como deseja a somma, que he precisa tanto para pagar a importancia das Letras, que ultimamente se sacarão sobre a Commisão encarregada da arrecadação dos fundos para o resgate; como para se realizar a terceira expedição a Argel, sem que recorra, como com effeito recorre á piedade e grandeza de Vossa Alteza Rea pedindo muito reverentemente seja servido mandar excitar a sensibilidade dos felizes habitantes d'esse vasto continente do Brazil, para que concorrão com os seus donativos a favor dos seus compatriotas que ainda existem debaixo do cruel jugo da mais penosa escravidão.<sup>665</sup>

Surgiu no entanto nesta segunda “conducta” um problema que foi descrito por frei José de Santo António Moura na *Relação da viagem que eu Fr. Joze de St.º Antonio Moura fis a Argel em Setembro de 1811...* O religioso português informou, logo após a chegada da missão, lhe ter constado o desagrado do *dey* motivado pelo conhecimento do pouco dinheiro que esta havia trazido. A 1 de Outubro teve lugar a primeira audiência de que Santo António Moura nos deu conta na sua *Relação...*:

Os cumprimentos do Bei forão principiari logo a increpar-nos de não trazer-mos o dinheiro sufficiente para o resgatar a 3ª parte dos Escravos, conforme ao que elle se tinha tratado. Respondeo-lhe o Enviado que pelo Tratado éramos somente obrigados a resgatar 4as. Partes; e que assim não tínhamos até agora deixado de cumprir o estipulado. Vós, tornou elle, promettestes voltar aqui com brevidade a resgatar outra parte, e demoraste-vos mais de hum anno. Esse era o nosso dezejo, respondeo o Enviado; mas não o podemos verificar, por que quando chegámos a Lisboa achámos nas suas vizinhanças hum poderoso Exercito Francez: porem, Louvado Deos, foi destruído completamente, e expulso valorosamente de todo o Reino de Portugal: Espero portanto que possamos com brevidade effectuar todo o resgate. Não me importa, tornou elle que fosseis atacados pelos Francezes, ou que os repelísseis: cuidai em apromptar o dinheiro que vos falta para o resgate da metade dos Escravos, aliaz retirai-vos e voltaí depois com o resto do dinheiro para todos. Podeis fazer o que vos parecer, lhe replicou o Enviado, mas isso he contra os nossos tratados.<sup>666</sup>

Na realidade o já citado Artº 3º da Trégua acordada em 6 de Julho de 1810 estipulava o resgate dos portuguezes ali cativos em quatro partes. A demora verificada na efectuação desta segunda viagem, motivada pela dificuldade na obtenção de fundos e justificada aos argelinos pela invasão dos exércitos napoleónicos, levou a que as autoridades de Argel

---

<sup>665</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 11 de Janeiro de 1812.

<sup>666</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da viagem que eu Fr. Joze de St.º Antonio Moura fis a Argel em Setembro de 1811 na companhia de James Scarnichia Chefe de Divisão, e encarregado de effectuar a 2ª parte do resgate, e de ajustar a paz definitiva; e do rezultado sobre este Negocio.*

exigissem, contra o anteriormente estipulado, que o resgate fosse concluído em três partes. Ao inesperado problema suscitado pela indemnização em resultado do arrestamento do *Intrépido*, juntava-se agora esta nova exigência do *dey*. Aos enviados portugueses não restavam muitas opções pelo que se viram obrigados a ceder a todas as exigências. E embora tivessem conseguido reduzir o valor inicialmente pedido – 40.000 duros<sup>667</sup> – pela perda do navio mercante português, cuja pertença os argelinos reivindicavam, foram obrigados a contrair um novo empréstimo junto dos financeiros judeus de Argel para dali conseguirem sair com os 183 cativos portugueses.

### QUADRO XXIX

#### Preço da Liberdade dos 183 Cativos portugueses resgatados no ano de 1811<sup>668</sup>

Valor dos 180 cativos pertencentes à Regência	202.380 Duros
14 particulares que se deviam do 1º resgate	14.700 Duros
3 particulares do 2º resgate	3.150 Duros
Indemnização pela perda da carga do <i>Intrépido</i>	27.000 Duros
Outras despesas efectuadas em Argel <sup>669</sup>	4.174 Duros
Preço da liberdade dos 183 cativos	<u>251.404 Duros</u>

No ano de 1811 foi dada à estampa em Lisboa a *Collecção de noticias acerca do resgate dos portuguezes captivos em Argel ajustado no anno de 1810*. É uma importante fonte que compreende as contas dos donativos feitos até ao dia 6 de Abril de 1811 e cuja análise permite ter uma ideia de como este esforço, numa altura em que também outros eram exigidos, atravessou toda a sociedade portuguesa. Na Portaria Régia, datada de 13 de Setembro de 1811, estava consignado o principal objectivo da sua publicação: “A fim de que

<sup>667</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da viagem que eu Fr. Joze de Stº. Antonio Moura fis a Argel em Setembro de 1811 na companhia de James Scarnichia Chefe de Divisão, e encarregado de efectuar a 2ª parte do resgate, e de ajustar a paz definitiva; e do resultado sobre este Negocio*.

<sup>668</sup> Valores extraídos de “Despeza feita do 1º a 30 de Setembro de 1811, (AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420).

<sup>669</sup> Outras despesas efectuadas em Argel: Drogman do cônsul de Inglaterra, 2.020 Duros / Oferta ao mesmo drogman de um relógio, 72 Duros / Pago ao escrivão do *dey* por passar o recibo quando se entregou o dinheiro, 100 Duros / Frete da lancha que conduziu o presente para a Regência, 12 Duros / Distribuição de pão aos cativos, 18 Duros / Distribuído a 368 cativos para alimentação nos dias de Páscoa, 57 Duros / Distribuído a cativos de diferentes nações para o mesmo dia, 30 Duros / Para os soldados da guarda do *dey*, 50 Duros / Para os oficiais inferiores da guarda do *dey*, 50 Duros / Para os escravos do *dey* e mais pessoas do palácio, 60 Duros / Ao guardião do cônsul de Inglaterra, 50 Duros / Aos drogmans de vários cônsules, 40 Duros / Despesas com mantimentos para o bergantim *Lebre*, 337 Duros / Despesa com mantimentos para a Polaca que conduziu 60 resgatados, 326 Duros / 1 quintal de açúcar para o bergantim de S.M.B., 16 Duros / Cera para as capelas onde se diz missa para os cativos, 8 Duros / Ao 1º Tenente Diogo Ramires Esquível para distribuir pelos 184 cativos que ficam em Argel, 552 Duros / Aos guardas das Portas da Marinha, 10 Duros / Da manutenção do tempo que ali se residio, 195 Duros / Distribuído por cativos na hora de embarcar, 53 Duros / Por roupa comprada em Gibraltar para os 183 resgatados, 118 Duros. (AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420).



pelo meio da Estampa fique aos Vindouros este Monumento da Caridade do Povo Portuguez para com os seus Irmãos Captivos em Argel; e começada a praticar ao mesmo tempo, que este Reino tornava a ser, e tão cruelmente invadido.”

Nos donativos referentes ao ano de 1810, período em que chegaram os cativos provenientes da primeira “conducta”, ganharam relevância os entregues por familiares e amigos dos tripulantes dos navios de guerra, mercantes e de pesca, tendo como base a condição declarada na *Gazeta de Lisboa* de 13 de Agosto de 1811. Afirmava este órgão da imprensa que a Comissão estabelecida para o recebimento de donativos estava disponível em casa do seu principal elemento, Francisco António Ferreira, aos Mártires, desde as dez horas da manhã até às duas da tarde daquela mesma semana, para o recebimento das quantias com que quisessem contribuir todos os interessados numa “obra a mais meritória da Religião, da humanidade, e da Patria”<sup>670</sup>. Acrescentava ainda a *Gazeta* a seguinte informação:

(...) e quando algum Parente, encarregado, ou interessado no resgate de alguns dos mesmos captivos em particular, queira para este fim individual entregar alguma somma, se lhe receberá da mesma sorte, com a certeza de se realizar o resgate do captivo na primeira das quatro partes, que conforme as condições se devem soltar: do que tudo se passarão por lembrança os competentes recibos.<sup>671</sup>

É baseada nesta informação que a *Collecção de notícias acerca do resgate dos portuguezes...* nos fornece mais de cinco dezenas de contribuições particulares. O grosso destas tinha como objectivo que aqueles que delas beneficiassem viessem na primeira “conducta” e ocorreu entre 6 de Julho e 28 de Agosto de 1810.

Na análise deste tipo de donativos detectam-se alguns casos muito específicos que convêm ser considerados. Surgem em primeiro lugar os dos familiares dos cativos e das ordens religiosas a que pertenciam aqueles que serviam como capelães nas embarcações de guerra perdidas para o curso argelino ou que viajavam em navios mercantes também vítimas dos seus ataques. Aparecem depois donativos angariados junto das comunidades paroquiais de origem dos cativos com a menção concreta de a quem estes se destinavam. Ocorrem por fim, em reduzido número, as contribuições de indivíduos que, não declinando qualquer grau de parentesco com os beneficiados, tudo leva a crer serem financiadores aos quais as famílias recorreram para obter a liberdade dos seus cativos.

---

<sup>670</sup> *Gazeta de Lisboa*, Nº 198, Segunda-feira 13 de Agosto de 1810.

<sup>671</sup> *Gazeta de Lisboa*, Nº 198, Segunda-feira 13 de Agosto de 1810.

Para o primeiro registamos o donativo que “D. Genoveva Ignacia Segallia, declarou ser para ajuda do resgate de seu filho José Maria Lucio Segallia, Cabo de Esquadra aprezado no Brigue Lebre pequeno” no valor de 12.000 réis/metal, conduzindo à sua inclusão na primeira “conducta”<sup>672</sup>; a contribuição de Joana Rosa de São José para ajuda do resgate do marido André José Gorino, do filho António Lourenço de Jesus, do irmão Joaquim António Dias e do sobrinho Manuel José Gorino, pescadores de Alfama, caídos em poder do corso argelino em Setembro de 1808, montando o donativo a 20.600 réis/metal e 37.400 réis/papel, tendo todos regressado na primeira “conducta”<sup>673</sup>; a dádiva do “Rev. Fr. José da Nazareth, Religioso Agostinho descalço, (...) para ajuda do Resgate de seu Irmão Francisco António de Mesquita, Cirurgião do Bergantim Intrepido, e isto na fôrma supra [do anúncio na Gazeta de Lisboa de 13 do corrente mez de Agosto]”<sup>674</sup> no valor de 55.000 réis/metal, tendo este também vindo no ano de 1810; a oferta do “Ex. Sr. Barão d’Arruda que declarou ser a quantia porque seu Filho o Ill. Sr. Diogo Ramires Esquivel, se obrigou a pagar em Argel para ser applicada ao seu Resgate, ao fim de ser comprehendido na primeira quarte parte”<sup>675</sup> que foi de 800.000 réis/metal, sendo, no entanto, o “Ill. Sr. Diogo Ramires Esquivel” por ponderosas razões incluído na derradeira “conducta” no ano de 1812<sup>676</sup>.

As ordens religiosas, apesar dos veementes protestos de alguns dos seus membros cativos em Argel sobre o esquecimento a que tinham sido votados, também contribuíram para a lista de donativos. Assim, “O Rev. Provincial da Ordem de São Domingos por conta das esmollas, que tem a entregar quando receber dos Conventos da mesma Ordem, com a clausula de poder obter, na fôrma do annúncio da Gazeta de 13 do corrente mez, o Resgate do Padre Fr. Antonio José de Carvalho e Silva, Religioso da mesma Ordem, Captivo em Argel”<sup>677</sup> contribuiu com 300.000 réis/metal para que este fosse transportado na primeira “conducta” e “Os Religiosos do Convento de Jesus, pelas Esmolas com que contribuirão para ajuda do

---

<sup>672</sup> *Collecção de notícias acerca do resgate dos portuguezes captivos em Argel ajustado no anno de 1810*, p. 3.

<sup>673</sup> *Idem*, p. 5.

<sup>674</sup> *Idem*, p. 8.

<sup>675</sup> *Idem*, p. 7.

<sup>676</sup> Era do interesse dos governadores do reino que o pagamento dos donativos, assim como dos empréstimos, fosse efectuado em metal e não em papel-moeda como se depreende da Portaria de 25 de Agosto de 1810. Esta, dirigida ao Tribunal da Junta da Bula da Cruzada, destinava-se a pressionar os devedores do cofre da mesma Bula a satisfazer com urgência as suas dívidas “ficando alias em vigor a pertença dos pagamentos em metal” de acordo com a mesma Portaria. O interesse dos montantes, doados ou emprestados, serem liquidados em metal estava relacionado com o prémio de desconto, entre 22 e 23%, do papel-moeda.

<sup>677</sup> *Collecção de notícias acerca do resgate dos portuguezes captivos em Argel ajustado no anno de 1810*, p. 4.

Resgate do P. Fr. Bernardo de Borges, Religioso da mesma Ordem, e isto na fôrma do anúncio declarado na Gazeta de Lisboa de 13 do corrente mez”<sup>678</sup> com 14.790 réis/metal e 26.800 réis/papel para a sua inclusão também na “conducta” de 1810.

As comunidades paroquiais pela forma como viviam o quotidiano dos seus fiéis, sobretudo o daqueles cujos familiares sofriam as penas do cativo, também não se eximiram por maioria de razão às contribuições. Na cidade de Lisboa, “O Rev. Prior da Freguesia Santissimo Sacramento, pelas Esmolas obtidas dos seus Paroquianos, em cuja quantia se comprehende 100.000 réis, que independente daquelles Paroquianos lhe derão diversos, destinadamente para ajuda do Resgate de Manoel Domingues, Contramestre do Navio Anjo do Senhor, e para ser comprehendido na fôrma do anúncio da Gazeta Lisboa de 13 do presente mez”<sup>679</sup> contribuiu com 260.360 réis/metal e 54.400 réis/papel, conseguindo também a sua inclusão na primeira “conducta.”

Embora não tenhamos referências concretas na *Collecção de noticias acerca do resgate dos portuguezes...* da obtenção de créditos por parte de familiares de cativos tendo como objectivo a sua inclusão na “conducta” de 1810, detectámos alguns casos mencionados nas listas de donativos em que pensamos que isso pode ter acontecido. No arrolamento referente às contribuições obtidas entre 6 de Junho e 27 de Agosto de 1810 são mencionadas quantias adiantadas por um indivíduo de nome Rafael António para o resgate de dois mestres de embarcações de Setúbal, José Joaquim de Santa Anna e Pedro António Timbal, que para ali se dirigiam idas de Lisboa, apresadas em Outubro de 1808, no valor de 1.290.000 réis/metal e 110.000 réis/papel<sup>680</sup>. Os dois foram transportados na primeira e segunda “conductas”. Caso idêntico pensamos ter sido também o de “Luiz Francisco de Macedo, que declarou ser para o Resgate de Roque Fernandes, natural de Faro, e na conformidade do aviso da Gazeta de Lisboa de 13 de Agosto”<sup>681</sup> envolvendo a importância de 400.000 réis/metal e cujo beneficiário veio na primeira “conducta”.

Contribuíram também, através dos seus párocos que canalizaram os donativos para a Comissão encarregada de os receber, várias freguesias, com especial preponderância para as da cidade Lisboa, que preenchem a primeira lista incluindo os donativos ainda recebidos em

---

<sup>678</sup> Idem, p. 10.

<sup>679</sup> Idem, p. 10.

<sup>680</sup> Idem, pp. 3/4.

<sup>681</sup> Idem, p. 6.

1810. O esforço pedido para a construção deste “Monumento da Caridade do Povo Portuguez para com os seus Irmãos Captivos em Argel” levou a que muitas delas tivessem avançado importâncias avultadas como foram os casos das de Santa Maria Madalena (780.000 réis)<sup>682</sup>, Santissimo Sacramento (264.760 réis)<sup>683</sup>, Santa Justa (230.400 réis), Nossa Senhora das Mercês (217.400 réis)<sup>684</sup> e São Paulo (158.400 réis)<sup>685</sup>. Na segunda lista que abarcava os donativos recebidos entre 28 de Agosto de 1810 e 5 de Janeiro de 1811, surgiam freguesias como a de Santos-o-Velho (600.000 réis)<sup>686</sup>, S. Bartolomeu de Lisboa (291.640 réis)<sup>687</sup>, S. Cristóvão (224.465 réis)<sup>688</sup> e S. Nicolau (149.340 réis)<sup>689</sup>. Na terceira lista referente ao período de 5 de Janeiro a 6 de Abril de 1811 não constava nenhuma freguesia da cidade de Lisboa.

As freguesias de fora de Lisboa, ainda segundo a *Collecção de noticias acerca do resgate dos portuguezes...* demoraram mais tempo a responder ao apelo da “Comissão nomeada para o recebimento dos Donativos dos Portuguezes Captivos em Argel”, não por indiferença ao esforço pedido, mas com toda a certeza tendo como motivo as dificuldades de comunicação entre a capital do país e o seu interior, originando o atraso na entrega das cartas circulares enviadas aos prelados, autoridades civis e militares. No entanto tendo em conta alguma quebra no volume dos donativos que se verificou e impediu os enviados portugueses de saírem para a segunda “conducta” no prazo previsto, a *Gazeta de Lisboa* noticiava que governadores do reino tinham ordenado:

(...) que a Ordem da Santissima Trindade, como a mais propria, e adequada em virtude do seu instituto, se incuba de exhortações nos templos, e procissões pelas ruas de Lisboa para sollicitar a caridade dos fieis (...) Espera-se por tanto que o publico reconhecendo a necessidade de se fazer este segundo resgate, e a impossibilidade de se preencher a respectiva somma por outro modo, que não seja o dos seus generosos donativos, quererá concorrer com aquillo que cada hum poder.<sup>690</sup>

---

<sup>682</sup> Idem, p. 10.

<sup>683</sup> Idem, p. 10.

<sup>684</sup> Idem, p. 10.

<sup>685</sup> Idem, p. 10.

<sup>686</sup> Idem, p. 16.

<sup>687</sup> Idem, p. 16.

<sup>688</sup> Idem, p. 15.

<sup>689</sup> Idem, p. 15.

<sup>690</sup> *Gazeta de Lisboa*, N° 163, Quinta-feira 11 de Julho de 1811.

Na realidade, da primeira lista que contempla os donativos realizados entre 6 de Junho e 28 de Agosto apenas se destaca o enviado pelo bispo de Leiria relativo a esmolas desta cidade (694.180 réis)<sup>691</sup>. Da segunda, entre 28 de Agosto de 1810 e 5 de Janeiro de 1811, avultam novamente as contribuições do mesmo bispo, desta vez relacionadas com esmolas de 19 freguesias do seu bispado (330.000 réis)<sup>692</sup>, e o valor remetido pelas freguesias de Avis e Estremoz, no qual se incluía as esmolas conseguidas no convento situado naquela primeira localidade (678.310 réis)<sup>693</sup>.

Estavam guardados para a última lista, registando os donativos entre 5 de Janeiro e 6 de Abril de 1811, os montantes mais avultados remetidos para a comissão encarregada destes recebimentos. A comarca de Setúbal remeteu para a casa de Francisco António Ferreira, em Lisboa, o valor de 439.803 réis<sup>694</sup>, o bispo de Portalegre o montante, relativo aos donativos das freguesias do seu bispado, de 253.455 réis<sup>695</sup> e da comarca de Tavira chegou à Comissão a doação de 373.460 réis<sup>696</sup>.

Os homens de negócio desempenharam papel de relevo em todo o processo relacionado com a angariação de donativos. A Comissão nomeada para o recebimento das contribuições a aplicar no resgate dos cativos era composta de 10 deputados, todos comerciantes de considerável relevo<sup>697</sup>. Deste conjunto de homens de negócio é justo mencionar pela sua assinalável importância e pelo papel que acabaram por desempenhar com donativos e suprimentos para a realização das primeiras e segundas “conductas”, de acordo com *Collecção de noticias acerca do resgate dos portuguezes...* João Pereira Caldas, Jacinto Fernandes da Costa Bandeira, José Diogo de Bastos, José Nunes da Silveira, Joaquim Quaresma Pedroso e Joaquim Pereira de Almeida<sup>698</sup>.

---

<sup>691</sup> *Collecção de noticias acerca do resgate dos portuguezes captivos em Argel ajustado no anno de 1810*, p. 9.

<sup>692</sup> *Idem*, p. 17.

<sup>693</sup> *Idem*, p. 20.

<sup>694</sup> *Idem*, p. 23.

<sup>695</sup> *Idem*, p. 23.

<sup>696</sup> *Idem*, p. 22.

<sup>697</sup> Compunham a Comissão: Francisco António Ferreira, Jacinto Fernandes da Costa Bandeira, José Diogo de Bastos, João Pereira Caldas, Joaquim Pereira de Almeida, Manuel da Silva Franco, José da Silva Ribeiro, António José Baptista de Salles, José Nunes da Silveira, Joaquim Quaresma Pedroso.

<sup>698</sup> João Pereira Caldas, importante comerciante da cidade de Lisboa. Proprietário; capitalista; senhor do Palácio do Caldas em Lisboa; empresário do Real Teatro de S. Carlos; coronel do Regimento de Cavalaria dos Voluntários Reais do Comércio de Lisboa; cavaleiro da Ordem de Cristo. Jacinto Fernandes da Costa Bandeira,

O esforço para a contribuição do resgate dos portugueses cativos em Argel não se cingiu apenas aos grandes negociantes da praça de Lisboa. O apelo do comércio magrebino e a segurança do tráfego mediterrânico-atlântico a isso obrigava. Em Novembro de 1797 um conjunto de comerciantes que corriam o tráfego de Marrocos, aproveitando a fértil produção cerealífera do Império Xarifino e a boa vontade do sultão Alauíta Muhammad ben Abdallah para com os portugueses e o seu cônsul, enviaram uma petição ao inspector-geral do Terreiro do Trigo. Os seus correspondentes no porto de Safim tinham-nos avisado que os fundos necessários à carga dos navios ali estacionados, devido ao aumento dos direitos de exportação, não eram suficientes. Reclamavam os peticionários “(...) huma embarcação de guerra, que haja de conduzir ao porto de Safi os fundos que os suplicantes precisam ahi mandar cuja graça esperão conseguir da Real Protecção de Sua Magestade, por assim o pedir a utilidade publica do comercio, e beneficio do reyno.”<sup>699</sup>. Entre outros, assinavam a petição Francisco & Hermano Van Zeller, Luís Francisco de Macedo e António José Ferreira da Siva. Na *Lista das subscrições voluntarias para o resgate da primeira quarta parte dos portuguezes captivos em Argel,...* constam as contribuições de Francisco Van Zeller (60.000 réis/metal – 60.000 réis/papel)<sup>700</sup>, Luís Francisco de Macedo (400.000 réis/metal)<sup>701</sup> e António José da Silva (20.000 réis/metal)<sup>702</sup>.

As contribuições dos homens de negócio estrangeiros estabelecidos em Lisboa também tiveram lugar. O mundo do comércio de *import/export* não podia abstrair-se do esforço desenvolvido por toda uma comunidade que via muitos dos seus membros penar há longos anos nos banhos magrebinos, sob pena disso se poder reflectir no bom andamento dos seus negócios. O apelo dos lucrativos negócios norte-africanos, sobretudo aqueles tecidos em

---

alcaide e senhor de Vila Nova de Mil Fontes; 2º barão de Porto Covo; ministro da Fazenda; presidente do Banco de Lisboa. José Diogo de Bastos, fundador da Companhia de Seguros Bonança em Setembro de 1808, dirigindo-a até à sua morte no ano de 1833. José Nunes da Silveira, açoriano, estabelecido em Lisboa. Comerciante de grosso trato; capitão de longo curso; armador, proprietário e coproprietário de 20 navios (brigues, galeras, escunas, iates e outros não especificados). Proprietário do famoso navio mercante “Correio d’Azia”. Joaquim Quaresma Pedroso, signatário da proposta da criação da Real Companhia da Agricultura e Comércio das Províncias do Minho e Trás-os-Montes, cujo um dos pontos era o desenvolvimento da pesca e suas indústrias.

Joaquim Pereira de Almeida, comerciante de Lisboa.

<sup>699</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 397, Petição dos comerciantes da praça de Lisboa ao inspector-geral do Terreiro do Trigo, Lisboa, Novembro de 1797.

<sup>700</sup> *Collecção de notícias acerca do resgate dos portuguezes captivos em Argel ajustado no anno de 1810*, p. 2.

<sup>701</sup> *Idem*, p. 6. Pensamos que neste caso concreto o donativo reflecte mais um negócio no qual se envolveu o comerciante de Lisboa.

<sup>702</sup> *Idem*, p. 9.

torno da especulação cerealífera, e do tráfego do Atlântico não lhes era indiferente. Dos variados homens de negócio, não naturais do Reino, que contribuíram para completar os montantes necessários à primeira e segunda “conductas” registamos:

**QUADRO XXX**  
**Homens de negócio estrangeiros que contribuíram para a 1ª e 2ª “conductas”<sup>703</sup>**

NOME	RÉIS/METAL	RÉIS/MOEDA
Fibrgibbon Trench e Duff	60.000	60.000
Bernardo Clamouse e Companhia	75.000	75.000
Silverio Dule	20.000	20.000
Francisco Zignago	25.000	25.000
Luís Lassence	120.000	120.000
Jacome Ratton	75.000	75.000
Carlos Oneil	50.000	50.000

As várias comunidades de comerciantes estrangeiros que ainda concediam alguma importância à capital portuguesa como placa giratória do comércio a longa distância não podiam, num tempo de solicitação ao país que as acolhia de um suplementar esforço de guerra que lhe permitisse resistir aos exércitos napoleónicos, ficar imunes ao sofrimento que o atravessava. A argumentação que os enviados ao Magrebe usavam para perante o *dey* de Argel justificando a impossibilidade de levarem consigo as somas exigidas para o resgates dos portugueses ali cativos, numa época em que o Reino voltava a ser tão cruelmente invadido, espicaçava a solidariedade daqueles que do exterior se vinham aqui estabelecer para o exercício das suas actividades comerciais.

Outro conjunto de negociantes que lançou os seus nomes nas listas de donativos foi o representado pelos cidadãos de origem britânica, estes também interessados no sucesso dos seus exércitos que se batiam no Continente e na manutenção, sem problemas de maior, do comércio a longa distância que de Lisboa faziam com as colónias portuguesas, com especial relevância para o do Brasil.

---

<sup>703</sup> Idem, pp. 4-8.

### QUADRO XXXI

Homens de negócio das Ilhas Britânicas que contribuíram para a 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> “conductas”,<sup>704</sup>

NOME	RÉIS/METAL	RÉIS/MOEDA
Ricardo Seally	60.000	60.000
Gould Irmãos e Companhia	60.000	60.000
João Leigh	65.000	65.000
Holford Gonne e Lucas	60.000	60.000
Duarte Pouver	25.000	25.000
João Bulkeley e Filho	60.000	60.000
Bulkeley Allcoek e Oxinford	60.000	60.000

### QUADRO XXXII

Lista dos donativos e empréstimos efectuados pelos deputados da Comissão para o resgate da primeira quarta parte dos portugueses cativos em Argel<sup>705</sup>

NOMES	DONATIVOS	EMPRÉSTIMOS
Francisco António Ferreira	400.000 rs	2.000.000 rs
Jacinto Fernandes da Costa Bandeira	2.000.000 rs	2.400.000 rs
José Diogo de Bastos	240.000 rs	1.000.000 rs
João Pereira Caldas	500.000 rs	4.000.000 rs
Joaquim Pereira de Almeida	300.000 rs	200.000 rs
Manuel da Silva Franco	1.000.000 rs	1.000.000 rs*
José da Silva Ribeiro	150.000 rs	2.000.000 rs
António José Baptista Salles	100.000 rs	400.000 rs
José Nunes Silveira	200.000 rs	1.000.000 rs
Joaquim Quaresma Pedroso	200.000 rs	400.000 rs
<b>TOTAL</b>	<b>5.090.000 rs</b>	<b>14.100.000 rs</b>

\* Metade deste valor foi realizado em metal.

### Quadro XXXIII

“Segundo empréstimo requerido aos seguintes pelo Ex. Sr. Conde de Redondo, Governador do Reino, para supprir o pagamento das Letras sacadas em Gibraltar pelo Chefe de Divisão James Scarnichia”<sup>706</sup>

NOMES	Valor/Metal
Francisco António Ferreira	1.828.580 rs.
José da Silva Ribeiro	1.828.570 rs.
Jacinto Fernandes da Costa Bandeira	1.828.570 rs.
Joaquim Quaresma Pedroso	1.828.570 rs.
João Pereira Caldas	1.828.570 rs.
Manuel da Silva Franco	1.200.000 rs.
José Nunes da Silveira	1.000.000 rs.
Gaspar Pessoa Tavares	1.457.140 rs.
<b>TOTAL</b>	<b>12.800.000 rs</b>

<sup>704</sup> Idem, pp. 5-9.

<sup>705</sup> Valores extraídos *Collecção de notícias acerca do resgate dos portugueses cativos em Argel ajustado no anno de 1810.*

<sup>706</sup> Idem, p. 28.



As dificuldades encontradas, apesar do primeiro empréstimo que consta da relação individual “Das Pessoas que contribuirão para supprimento da primeira Remessa para o Resgate dos Captivos.” (**Quadro XXXII**), levaram a que o enviado de Portugal, James Scarnichia, tivesse aceitado Letras na praça de Gibraltar (**Quadro XXXIII**) para a liquidação das quais foi necessário um empréstimo dos membros da Comissão para o recebimento dos donativos aos quais se juntou um novo financiador, Gaspar Pessoa Tavares<sup>707</sup>.

**QUADRO XXXIV**  
**Empréstimo dos deputados da Comissão para o resgate dos cativos em Argel relativo ao supprimento da segunda remessa<sup>708</sup>**

NOMES	VALOR
Francisco António Ferreira	2.000.000 rs
Jacinto Fernandes da Costa Bandeira	2.000.000 rs
José da Silva Ribeiro	2.000.000 rs
João Pereira Caldas	2.000.000 rs
Manuel da Silva Franco	1.000.000 rs
José Diogo de Basto	1.000.000 rs
Joaquim Quaresma Pedroso	1.000.000 rs
António José Baptista de Salles	1.000.000 rs
José Nunes da Silveira	1.000.000 rs
Joaquim Pereira de Almeida	500.000 rs
<b>TOTAL</b>	<b>13.500.000 rs</b>

Na *Lista das subscrições voluntarias para o resgate da primeira quarta parte dos portuguezes captivos em Argel, E Dinheiro recebido do Erario Regio para o mesmo fim, pela Commissão nomeada para estes recebimentos* constam os donativos dos deputados da Comissão. Na descrição daqueles que contribuíram para o segundo empréstimo requerido pelo conde de Redondo, mencionado nas contas do Caixa da Comissão em 6 de Abril de 1811, e no mapa demonstrativo da “Caixa geral da Commissão encarregada da cobrança dos donativos para o resgate dos portuguezes captivos em Argel”, os supprimentos avançados sob o título de “Emprestimo, com que concorrerão os seguintes para o supprimento da segunda

<sup>707</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da segunda viagem que eu Fr. Joze de Santo António Moura, Religioso da Terceira Ordem, fiz a Argel no anno de 1810 na companhia de James Scarnichia, Cheffe de Divisão da Armada Real, Encarregado por Sua Alteza Real de verificar o resgate de huma parte dos Portuguezes alli captivos, e de passar depois a Tunes a tratar com aquella Regencia, e do resultado de todas as conferencias sobre este Negocio*. O religioso português dá conta na entrada relativa ao dia 11 de Setembro de alguns dos supprimentos financeiros conseguidos por James Scarnichia em Gibraltar.

<sup>708</sup> Valores extraídos da *Collecção de notícias acerca do resgate dos portuguezes captivos em Argel ajustado no anno de 1810*.

remessa para Argel, e para lhe ser pago pelos Lucros da proxima Lotaria, ou por qualquer dos meios prometidos no Real Avizo de 22 de Julho do corrente anno [1811]” (**QUADRO XXXIV**). Na realidade não teria sido possível levar a cabo qualquer das “conductas” dos anos de 1810 e 1811 sem o montante dos empréstimos concedidos pelos homens de negócio que constituíram a comissão encarregada da cobrança dos donativos, embora o desconto das contribuições em papel se tivesse transformado numa operação financeira muito atractiva a todos com capacidade para nela participarem, como foi o caso do barão de Quintela<sup>709</sup>.

Em Abril de 1812 foi remetida do Rio de Janeiro para Lisboa uma carta endereçada aos governadores do reino. Nesta, o conde das Galveias, D. Francisco de Almeida de Melo e Castro, fazendo referência à informação recebida de Portugal com data de 11 de Janeiro, desse mesmo ano, relacionada com a segunda “conducta” dos cativos portugueses, transmitia a aprovação do príncipe regente e o desejo deste de ver concluído no mais curto espaço de tempo possível o transporte de todos os que ainda se encontravam em Argel. Para a sua consecução faria “(...) os esforços possíveis, para auxiliar as diligencias, que os Governadores do Reyno empregarem para este importante fim, não duvidando de que para elle concorra muito o patriotismo e generosidade dos habitantes deste Continente”<sup>710</sup>.

No entanto na carta referida pelo conde das Galveias, os governadores do reino já tinham aludido ao eminente fim da trégua com os argelinos e ao receio do prejuízo que daí poderia advir para o comércio português pelo que tinham mandado expedir ordens ao almirante Berkeley para armar a esquadra do Estreito. Todavia, D. Francisco de Almeida de Melo e Castro, transmitindo a aprovação real dessa medida, chamava também, a atenção para a opinião do embaixador da Inglaterra em Lisboa que deveria ser tida em consideração. Este último, segundo informação chegada ao Rio de Janeiro, não defendia o armamento urgente da esquadra, julgando antes que os avultados meios necessários para a aprontar deveriam ser usados na defesa do país. O príncipe regente aceitava a aprovação da análise do embaixador de Sua Magestade Britânica, desde que as autoridades de Lisboa conseguissem o comprometimento do governo inglês na protecção aos navios mercantes portugueses.

---

<sup>709</sup> Joaquim Pedro Quintela (1748-1817), importante mercador de Lisboa, arrematador de variados e rendosos contratos reais, vogal presidente da Junta do Comércio. O título de barão de Quintela foi-lhe concedido em Agosto de 1805 por duas vidas. O mapa demonstrativo das contas da “Caixa geral da comissão encarregada da cobrança dos donativos para o resgate dos portugueses captivos em Argel” menciona, a débito, o valor de “4:000\$000 que o Barão de Quintella por beneficio descontou a 22 por cento, quando corria a 23 por cento”.

<sup>710</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta do conde das Galveias para os governadores do reino, Rio de Janeiro, 22 de Abril de 1812.

Era necessário concluir o resgate dos portugueses, acordado no ano de 1810, do qual estava dependente a prorrogação por mais um ano da trégua com a Regência. Passados apenas doze dias da partida da fragata *Pérola* para trazer de volta os últimos portugueses ainda cativos, os governadores do reino voltaram a dar conta ao príncipe regente das diligências efectuadas para conseguir alcançar o montante necessário à consumação da terceira “conducta”.

Numa longa missiva, estruturada em onze pontos, começavam por informar que usando os donativos recebidos após a chegada do segundo lote de cativos, bem como os lucros auferidos com a emissão da segunda Loteria, tinham conseguido liquidar as Letras sacadas em Argel no ano anterior sobre o Cofre de Arrecadação dos Fundos para o Resgate. Todavia à medida que o governo se desonerava da obrigação de satisfazer os compromissos tomados em relação à segunda “conducta”, sentia a pressão provocada pelo aproximar do prazo do fim da trégua com Argel. Não era possível disfarçar as dificuldades em conseguir reunir a soma de 170.000\$00 réis para o terceiro pagamento do resgate acordado em 1810, ou, em alternativa, tentar juntar os fundos necessários para armar uma esquadra que patrulhasse o Estreito e assim evitasse a passagem do curso argelino ao Oceano.

O governo, perante as graves condições financeiras que se lhe depararam, contraiu um empréstimo junto de alguns homens de negócio da capital, da praça comercial do Porto e de algumas corporações para tentar arrecadar o dinheiro necessário. Comprometiam-se os governantes a liquidar os montantes adiantados, no prazo de um ano, através dos lucros de quatro Loterias, emitidas a benefício do resgate, e dos donativos que aguardavam ser-lhes remetidos pelas capitânias do Brasil. Caso estas soluções não se materializassem haveria sempre o recurso aos já depauperados fundos do Erário Régio.

Mais uma vez os homens de negócio e muitas das corporações nas quais se agremiavam responderam afirmativamente, dando assim a ideia do muito que estava em jogo para além de outras motivações ligadas à salvação dos pobres cristãos sujeitos à “escravatura” em terra de infiéis. Ao montante adiantado juntaram-se 40.000\$000 réis também disponibilizados de imediato pelos membros da Comissão do Cofre de Arrecadação dos Fundos para o Resgate e cujo procedimento os governadores do reino tomaram a liberdade de transmitir para o Brasil:

E merecendo todos elles os maiores louvores, particularmente considerão os Governadores do Reino dignos de ser recomendados na Augusta Presença de Vossa Alteza Real o negociante Francisco Antonio Ferreira, que desde o estabelecimento da referida Comissão se tem empregado com todo o desvelo e patriotismo neste negocio do resgate, e tambem José da Silva Ribeiro, Manoel da Silva Franco, João Pereira Caldas, e Jacinto Fernandes da Costa Bandeira.<sup>711</sup>

Na posse de todo o dinheiro (197\$702 pesos duros) a que se juntou depois, já em Argel, a soma de 16\$000 pesos duros resultantes de uma Letra sacada sobre os enviados portugueses pelos comerciantes judeus da família Bacri, para os quais a fragata *Pérola* transportava algumas mercadorias, partiu a delegação portuguesa para resgatar os últimos nacionais ali ainda cativos (**QUADRO XXXV**).

A 20 de Junho chegou delegação à baía de Argel, tendo desembarcado nesse mesmo dia segundo nos deu conta frei José de Santo António Moura na sua *Relação da Viagem, que eu Fr. Joze de Santo António Moura fis a Argel em Junho de 1812...* No dia 24 do mesmo mês o religioso português mencionava: “Ás 6 da manhã fizemos embarcar os 185 captivos. Dois delles forão ali retidos por consideráveis sommas que devião. Removeo-se este embarço, ficando nós obrigados á sua satisfação.”<sup>712</sup>.

Tinha-se completado o processo iniciado em Maio de 1810 quando James Scarnichia acompanhado de frei José de Santo António Moura se deslocara a Argel para a “Conferencia sobre a paz e resgate de Captivos”. No ano de 1812 a totalidade dos 615 encontrava-se no Reino, todavia os empréstimos obtidos dos negociantes portugueses ainda estavam por liquidar, razão pela qual os governadores continuavam a apelar ao príncipe regente:

(...) seja servido por effeitos da magnimidade do seu regio coração ordenar que effectivamente se enviem para esta capital os donativos que em virtude das reaes determinações de Vossa Alteza se pedirão para hum tão pio e edificante objecto aos felizes habitantes das Capitánias desse vasto Continente, pois só desta maneira he que os mesmos governadores poderão dentro do prazo que marcarão, satisfazer completamente as quantias que obtiverão por empréstimo, para a verificação deste ultimo resgate; e assim cumprir a promessa que fizerão, e que moveo os sobreditos negociantes, e corporações a se facilitarem com prontidão”.<sup>713</sup>

---

<sup>711</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 18 de Junho de 1812.

<sup>712</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da Viagem, que eu Fr. Joze de Santo António Moura fis a Argel em Junho de 1812, na companhia do Chefe de Divisão James Scarnichia, Enviado para concluir o resgate dos Captivos, e ajustar com aquelle Bey a prorogação da tregoa pelo maior espaço de tempo possível.*

<sup>713</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 18 de Junho de 1812.

Contudo, estavam por atingir aspectos mais políticos da aproximação à Regência e que deveriam culminar na assinatura de um tratado de paz, consignando de forma permanente algo do que já fora, ainda que de forma ténue, alcançado no Tratado de Trégua de 1810.

**QUADRO XXXV**  
**Dinheiro recebido para o Resgate dos Captivos, e mais despesas**<sup>714</sup>

De Francisco António Ferreira em Lisboa. Duros.	197\$702
De huma Letra recebida de Baqueri em Argel. Duros.	16\$000
	<u>213\$702</u>
<b>Despeza</b>	
Á Regencia pelos cento e oitenta captivos. Duros.	202\$380
Outras despesas em Argel. Duros. <sup>715</sup>	11\$243
Dispendeo-se ao todo. Duros	<u>213\$623</u>

Num dos vários pontos que constituem a carta enviada pelas autoridades de Lisboa ao príncipe regente em Junho de 1812, estas informavam-no que, tendo em conta as condições inadmissíveis para a obtenção da paz definitiva, prescindiam de tratar desta matéria e tinham encarregado o chefe de divisão James Scarnichia de negociar a prorrogação da trégua por mais um ano. Face ao novo posicionamento do governo em relação a esta matéria, este tinha julgado “(...) conveniente fazer intervir de novo a cooperação do Ministerio Britanico”<sup>716</sup>.

A contraproposta remetida ao *dey* apontava para um valor de 20.000 duros “(...) atendendo ás exorbitantes despesas que lhe tem custado [ao príncipe regente] as victorias, que pela bondade de Deos temos conseguido contra os francezes, auxiliados pelo nosso fiel aliado o rey da Gram Bretanha, cujos interesses se achão inteiramente ligados com os destes reinos pelas recíprocas relações de commercio, e pela existência dos seus exercitos no nosso

<sup>714</sup> Valores extraídos da carta dos governadores do reino endereçada ao príncipe regente, Lisboa, 18 de Junho de 1812. (AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420).

<sup>715</sup> Outras despesas em Argel: Quebras no pezo do dinheiro, Duros 459 / Aos Escravos que abrirão os Caixões, e ajudarão a pezar, Duros 6 / Pelo Escravo que tinha ficado fóra do ajuste, Duros 1\$123 / Por hum rapaz que veio aprezado com os Gregos, e que resgatámos, Duros 1\$123 / Pelos quatro particulares, Duros 4\$200 / Ao Secretario do Bey pela Ressalva que passou, Duros 100 / Ao Criado que a trouxe, Duros 1 / Ás Falúas que levirão os Captivos abordo, Duros 12 / Esmola ao Portuguez aprezado com hum Barco Sardo, Duros 4 / Ás Falúas que conduzirão o dinheiro para terra, Duros 15 / Ao Drogman, Duros 428 / Ao guardião Turco, Duros 56 / Ao Capitão do Porto, Duros 25 / Despezas feitas com a Fragata, Duros 222 / Aos Criados do Vice-Consul, Duros 34 / Aos Criados do Ministro da Marinha, Duros 24 / Diversas esmolos a Escravos, e outras pequenas depezas, Duros 22 / Dividas pagas pelos Captivos, Duros 3\$389. (AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 18 de Junho de 1812).

<sup>716</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 18 de Junho de 1812.

paiz, (...)"<sup>717</sup> razão pela qual se recusavam pagar os 24.000 duros que o governante argelino exigia pela dilatação da trégua por mais um ano e também a vontade deste último de substituir o pagamento em espécie por apetrechos navais destinados ao derradeiro esforço do corso de Argel.

As necessidades da conjugação da política interna com as muito próprias especificidades da conjuntura internacional levaram que de Lisboa as autoridades se tivessem dirigido ao representante português junto da corte inglesa no sentido deste tentar influenciar as autoridades britânicas na resolução do assunto<sup>718</sup>. A resposta não tardou com as diligências de Domingos de Sousa Coutinho efectuadas junto de Lorde Castlereagh<sup>719</sup>. Remetia também o embaixador de Portugal cópia da exposição ao ministro inglês na qual defendia a oportunidade da intervenção daquela nação na dilatação da trégua e posterior obtenção da paz com Argel, "Persuadé également que rien ne peut être plus conforme au vœu du Gouvernement Britannique dans les circonstances actuelles, que de voir consacrer exclusivement à l'entretien des Troupes de Lignes et Milices Portugaises toutes les ressources pécuniaires, dont Mrs. les Gouverneurs du Royaume peuvent disposer"<sup>720</sup>.

O interesse das autoridades inglesas na paz do reino português com a regência de Argel era evidente pelo que não deve ter sido negativa a resposta, até então desconhecida de Sousa Coutinho, ao governo de Lisboa. Radica esta opinião numa outra carta, esta do embaixador de Inglaterra ao *dey* argelino, cujo conteúdo é bem explícito da posição de Londres:

Quando eu intervi em nome da minha Corte para conseguir huma pacificação entre Vossa Alteza e o Príncipe Regente de Portugal, julgo que Vossa Alteza não ignorava que a parte que o governo britânico, e os vassallos do rei necessariamente tinham em todo o commercio fluctuante deste paiz em quanto se empregava hum exercito britânico na sua defeza, tornava impraticável a tomada de navios portuguezes, sem prejudicar a propriedade do seu aliado. Por tanto eu não posso deixar partir a expedição para o resgate da ultima divizão dos captivos, sem fazer sciente a Vossa Alteza que as mesmas razões continuão a exigir a minha intervenção para que o commercio portuguez seja protegido, e como Vossa Alteza estima a amizade do rei

---

<sup>717</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 409, Carta dos governadores do reino ao *dey* de Argel, Lisboa, 21 de Maio de 1812.

<sup>718</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta de D. Miguel Pereira Forjaz para o embaixador de Portugal em Londres, D. Domingos de Sousa Coutinho, Lisboa, 8 de Abril de 1812.

<sup>719</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta de D. Domingos de Sousa Coutinho para D. Miguel Pereira Forjaz, Westhing, 5 de Maio de 1812.

<sup>720</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta de D. Domingos de Sousa Coutinho para D. Miguel Pereira Forjaz, Westhing, 5 de Maio de 1812.

meu amo, espero que Vossa Alteza se abstenha de qualquer acto de hostilidade, que sem vantagem manifesta para Argel, possa obstar ás operações de ambos os exercitos contra o inimigo commum.<sup>721</sup>

Do sucesso da tentativa levada a cabo pelos enviados portugueses, nesta última deslocação a Argel, de conseguir o prolongamento da trégua acordada em Junho de 1810, dá-nos conta a informação remetida para o Rio de Janeiro duas semanas após a entrada da fragata *Pérola* na barra de Lisboa na tarde do dia 13 de Julho de 1812. Segundo aquela, perante a apresentação da carta do embaixador de Inglaterra em Lisboa que Scarnichia levou com ele, o *dey* de imediato anuiu em prolongar a trégua por mais um ano, recusando no entanto as pretensões dos enviados portugueses para que este período fosse mais dilatado. Ao mesmo tempo que se congratulavam pelo sucesso da operação de resgate os governantes do reino afirmavam-se:

(...) plenamente convencidos que a intervenção do sobredito Ministro de Sua Magestade Britannica, se deve assim o ajuste da Tregoa, resgate felizmente terminado, como a prorrogação de mais hum anno da mesma Tregoa; e lisongeando-se que a continuação desta intervação he a mais adequada para concluir a Paz definitiva com Argel, de que sem duvida resultarão incalculáveis vantagens ao commercio, e navegação dos vassallos de Vossa Alteza Real, desejarião ter algum meio de obsequiar por tão recommendaveis motivos ao referido ministro.<sup>722</sup>

Terminavam, apelando à magnanimidade do príncipe regente no sentido de não tardar o envio para Lisboa dos donativos solicitados “(...) aos felices habitantes das diferentes Capitancias desse vasto Continente, pois só com este auxilio he que os mesmos governadores poderão (como já tiverão a honra de fazer constar a Vossa Alteza Real) satisfazer dentro do prazo que marcarão, as quantias que obtiverão por empréstimo para esta terceira e ultima expedição.”<sup>723</sup>

O sucesso político das quatro viagens realizadas a Argel pelos enviados portugueses entre os anos de 1810 e 1812 para a obtenção de uma trégua inicial de dois anos, prolongada depois na última deslocação por mais um, e o resgate dos 615 cativos que se encontravam na Regência, foi obra de vulto da diplomacia portuguesa no entanto só possível de concretizar graças à mediação inglesa e à importância que ela também reconhecia a estes objectivos. Frei

---

<sup>721</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta de Charles Stuart para o *dey* de Argel, Lisboa, 22 de Maio de 1812.

<sup>722</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 28 de Julho de 1812.

<sup>723</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 28 de Julho de 1812.

José de Santo António Moura não se esqueceu de o mencionar na entrada relativa ao dia 27 de Junho de 1812 na sua *Relação...* elaborada para contar as ocorrências desta terceira “conducta”: “Recebemos hoje da mão do Ministro da Marinha a resposta do Bey para o nosso Governo, pela qual confirma a prorrogação da tregoa por mais 1 anno, como se vê da mesma, e igualmente a resposta para o Enviado Britânico. O mesmo Ministro agradeceu depois ao Enviado o mimo que lhe mandou, protestando-lhe que continuaria a proteger os Portuguezes em tudo que lhe fosse possível.”<sup>724</sup>.

Do ponto de vista económico, o apelo do trigo colhido nas férteis planícies magrebina encontrara eco, como já tinha acontecido em finais do século XVIII em relação ao império Alauíta, junto dos grandes comerciantes e das mais importantes corporações das duas principais praças comerciais portuguesas, Lisboa e Porto, despertando sentimentos patrióticos de elevado altruísmo. Para a restante população restaram as pequenas contribuições, motivadas por piedade e solidariedade com os que jazeram, por vezes mais de três dezenas de anos, no banho da Regência, ou então o óbolo angariado pela Igreja a favor dos cristãos submetidos às rudes condições do cativo em terra de infiéis.

\*\*\*

Todo o processo de angariação de fundos que rodeou o grande resgate acordado com a regência de Argel no ano de 1810 está amplamente documentado na inúmera correspondência enviada pelos governadores do reino para o Rio de Janeiro sobre as incidências que rodearam a chegada das “conductas” dos cativos a Portugal. O preço da liberdade exigido em Argel revelou-se dificilmente comportável, face à conjuntura interna e externa com que o Reino se viu confrontado.

A moderação do preço reclamado pelo poder argelino, quando comparado com outros praticados em anteriores resgates, não impediu os governadores do reino de informarem o príncipe regente da impossibilidade do Erário Régio em aprontar uma soma da dimensão daquela que era exigida pelas autoridades da Regência. As despesas com o exército absorviam a totalidade dos rendimentos da Coroa. Face à situação requereram por várias vezes a contribuição do Brasil para completar os montantes das diferentes “conductas”.

---

<sup>724</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da Viagem, que eu Fr. Joze de Santo António Moura fis a Argel em Junho de 1812, na companhia do Chefe de Divisão James Scarnichia, Enviado para concluir o resgate dos Captivos, e ajustar com aquella Bey a prorrogação da tregoa pelo maior espaço de tempo possível.*



Foi criada pelas autoridades em Lisboa uma Comissão para a colecta do montante destinado ao resgate dos cativos que atravessou várias dificuldades e também com frequência recorreu o Reino ao judeu de Gibraltar Salomão Benoliel para a obtenção de vários empréstimos. A 7 de Novembro de 1810, sete dias apenas passados após a chegada ao Tejo dos primeiros 247 resgatados ao cativo de Argel, as autoridades de Lisboa enviaram para o Rio de Janeiro as contas da primeira “conducta”. Procedimento análogo teve lugar em relação aos transportes de 1811 e 1812, onde também foram renovados os apelos às contribuições da colónia portuguesa da América do Sul.

As dificuldades em apurar as somas para a deslocação a Argel, realizada no ano de 1811, levaram a que fosse adiada a partida dos enviados portugueses. Durante esta viagem, James Scarnichia e frei José de Santo António Moura foram confrontados com um problema que podia ter criado dificuldades ao sucesso da segunda “conducta”. Este relacionou-se com o apresamento do bergantim *Intrépido* a pedido do cônsul do Reino em Gibraltar, considerado boa presa pela regência argelina, tomado quando da Bahia rumava a Portugal. Foi Salomão Benoliel que, mais uma vez, veio em socorro do governo português e avançou a importância necessária para a indemnização devida ao *dey* pelo arresamento do bergantim. A esta exigência do governante argelino, outra se juntou. O *dey* impunha agora, contra o acordado em Julho de 1810, a realização do resgate em três “conductas”. O dinheiro levado de Lisboa pelos enviados não era suficiente e mais uma vez tiveram de recorrer aos financeiros judeus. Desta vez e tendo em conta a avultada soma envolvida, 101.270 duros, teve de se pedir a intervenção da elite financeira dos judeus francos de Argel.

No ano de 1811 foi publicada em Lisboa a *Collecção de notícias acerca do resgate dos portugueses captivos em Argel ajustado no anno de 1810. N. 1. Que comprehende as Contas dos Donativos para o Resgate feitos até 6 de Abril de 1811*. Por esta primeira publicação, existem mais três, pode ter-se a noção de como este esforço caritativo atravessou toda a sociedade portuguesa. Nela estão registadas as contribuições de familiares de cativos e das suas comunidades; de membros do clero e de ordens religiosas; das comunidades paroquiais representadas no esforço financeiro das suas freguesias. Os homens de negócio participaram naturalmente movidos por interesses de altruísmo e de piedade cristã aos quais não foram com toda a certeza estranhos outros mais pragmáticos ligados com as suas actividades comerciais.

Aos grandes comerciantes da praça de Lisboa foram reservados lugares na comissão para a arrecadação de fundos, para a qual contribuíram com donativos e empréstimos. Compunha-se a comissão de dez deputados, sendo o seu presidente Francisco António de Almeida. Destes relevamos dois: Jacinto Fernandes da Costa Bandeira (2º Barão de Porto Covo, ministro da Fazenda e presidente do Banco de Lisboa); José Nunes da Silveira (comerciante de grosso trato, armador e coproprietário de vinte navios). Pode ver-se por estes exemplos como a alta finança e o grande comércio estavam representados na Comissão.

Os homens de negócio das variadas comunidades estrangeiras instaladas em Lisboa, não se eximiram a este esforço colectivo. Se na realidade não se pode invocar qualquer objectivo geoestratégico nestas contribuições, também não se deve deixar de ter em conta o papel que representaram os lucrativos negócios norte-africanos ligados à especulação cerealífera e ao tráfego do Atlântico. No ano de 1812 a totalidade dos 615 cativos encontrava-se já no Reino, no entanto os empréstimos concedidos pelos negociantes portugueses ainda se encontravam por liquidar, o mesmo acontecendo às verbas adiantadas por Salomão Benoiel.

### **4.2.3. As comunidades judaicas magrebinas e de Gibraltar e o resgate dos cativos portugueses**

Em Outubro de 1787 surgiu a primeira notícia de alguma importância, relativamente à regência de Argel, na qual se faz referência aos judeus deste espaço geográfico. Originária do vice-cônsul português em Gibraltar, António Parral, que a colheira junto do capitão de um navio inglês, recebeu Martinho de Melo e Castro a informação que todos os corsários argelinos se encontravam ancorados e que a peste que atingira a Regência tinha terminado, mantendo-se o *dey* vivo e o mesmo acontecendo à paz com Espanha. Adiantava ainda o vice-cônsul que soubera, por informação recebida directamente de Argel, ser o número de mortos de 26.758 no qual se incluíam 650 cativos de diversas nações, 1.774 judeus e 24.334 “turcos”<sup>725</sup>.

Os judeus de Argel estavam organizados numa comunidade autónoma que geria os seus assuntos, possuindo arquivos judiciais e notariais próprios. Se atendermos às estatísticas francesas posteriores a 1830, de acordo com Lemnouar Merouche, os judeus da principal

---

<sup>725</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 416, Ofício de António Parral para Martinho de Melo e Castro, Gibraltar, 31 de Outubro de 1787.

praça da Regência andariam à volta de 5.000, cerca de um décimo do total da sua população<sup>726</sup>. No entanto este número é bastante discutível se tivermos em consideração outras fontes. O *Aperçu historique...*, uma fonte para uso das forças expedicionárias francesas que se dirigiram ao solo magrebino na primeira metade de Oitocentos, fornece-nos o número de 30.000 para a população judaica da Regência e atribui à cidade de Argel a população de 10.000 judeus<sup>727</sup>. Joseph Pananti aponta um quantitativo que rondaria os 8.000<sup>728</sup>. Laugier de Tassy é todavia mais ambíguo, afirmando “Les Juifs sont en très-grand nombre à Alger”<sup>729</sup>. Destes números, ainda que díspares, podemos tirar uma conclusão, a comunidade judaica era uma presença numericamente importante.

A partir da obra de Tassy adquiriu-se o hábito de diferenciar judeus europeus de judeus autóctones que este autor classificou, respectivamente, de judeus francos e judeus mouros<sup>730</sup>. É uma distinção mais *de facto* que *de jure*, já que toda a documentação com origem nos *deys* de Argel considera os judeus da Regência como súbditos do Estado sem privilegiar qualquer das distinções para que nos remete Laugier de Tassy<sup>731</sup>.

Os judeus argelinos encontravam-se na base da escala social da Regência, partilhando-a com os cativos cristãos, e embora diferenciando-se destes últimos por não poderem ser reduzidos à escravidão, eram alvo de absoluto desprezo por parte da maioria da população. A sua situação não era invejável, mas nem sempre este quadro se tinha verificado. Nos séculos XIV e XV os judeus originários da Península Ibérica foram bem acolhidos pela comunidade muçulmana. Estes recém-chegados trouxeram uma acentuada dinâmica à até então debilitada comunidade de judeus mouros, organizando-se e por arrastamento organizando-a através de ligações sólidas, o que de alguma forma lhes permitiu a integração nas comunidades locais. O seu estatuto no Islão magrebino era o de *dhimi*, e se este não lhes conferia igualdade de direitos com a população muçulmana, pelo menos permitia-lhes exercer, com alguma liberalidade, actividades económicas e financeiras às quais não eram estranhos os interesses da oligarquia anatoliana que exercia o poder em Argel.

---

<sup>726</sup> Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane I. Monnaies, Prix et Revenues 1520-1830*, p. 208.

<sup>727</sup> *Aperçu historique, statistique et topographique sur l'état d'Alger...*, pp. 148-149.

<sup>728</sup> Joseph Pananti, *Relation d'un séjour à Alger...*, p. 228.

<sup>729</sup> Laugier de Tassy, *Histoire du Royaume d'Alger*, p. 74.

<sup>730</sup> Idem, *ibidem*, pp. 74-77.

<sup>731</sup> Lemnouar Merouche, *op. cit.*, p. 209.

A nova elite judaica, temporariamente escapando às humilhações e exações sofridas pelos seus irmãos de crença, fez rápida fortuna, motivando pela sua prosperidade o ressentimento das populações muçulmanas. Os alvos preferenciais deste sentimento, pela sua relativa debilidade económica e financeira, foram os elementos mais expostos da comunidade judaica argelina, os judeus mouros ou autóctones. Existiam no espaço da Regência, na véspera da intervenção da intervenção francesa, cerca de 15.000 judeus, numa população de 3.000.000 de habitantes, repartidos entre Argel, Orão, Constantina e Tlemcen, para além de um pequeno número espalhado pelo centro e sul do território argelino. Todos eles viviam em bairros especiais, sem distinção de origem ou de meios económicos, vítimas de inúmeras medidas discriminatórias. No entanto estas últimas eram mais sentidas pelos judeus mouros já que a convivência da elite dos judeus livorneses com a oligarquia turca no poder, a quem agenciavam negócios e geriam as fortunas, em Argel e no exterior, lhes garantia alguma imunidade perante os estratos da população moura e *kulugli* da Regência.

Na realidade, com o passar dos anos, o elemento turco, como grupo social dominante, não permitiu que a visível prosperidade dos judeus francos, ainda que estrategicamente comungando da maioria dos seus interesses, lhe minasse as bases em que assentava o exercício do seu poder político. Na tentativa de resolver esta contradição o *dey* e o *divan* decretaram medidas discriminatórias em relação aos seus judeus, mas tendo sempre em atenção que nenhuma delas conduzisse ao abandono da Regência por parte de um estrato da população essencial para a subsistência da oligarquia turca como grupo social, económica e financeiramente viável no espaço norte-africano<sup>732</sup>.

As medidas mais visíveis relacionaram-se com o vestuário. O uso de turbantes e roupas de cores vivas foi interdito aos judeus. O vermelho foi-lhes vedado. Apenas podiam trajar indumentária de três cores: azul, castanho-escuro e negro. A utilização de bordados e outros adereços, que tanto agradavam a turcos e mouros, era-lhes também proibida. E embora com o passar dos anos estas medidas tivessem de alguma forma caído em desuso, isso não

---

<sup>732</sup> Para uma melhor compreensão das relações entre muçulmanos e judeus consultar Abdelwahab Meddeb e Benjamin Stora, ed., *Histoire des relations entre juifs et musulmans des origines à nos jours*, 2013; Michel Abitbol, *Le passé d'une discorde Juifs et Arabes depuis le VIIe siècle*, Paris, Perrin, 2003; José Alberto Rodrigues da Silva Tavim, *Os Judeus na expansão portuguesa em Marrocos durante o século XVI. Origens e actividades duma comunidade*, 1997; Haïm Zafrani, *Los Judíos del occidente musulman. Al-Andalus y el Magreb*, 1994; Lucette Valensi, *Juifs et musulmans en Algérie (VIIe-XXe siècle)*, 2016; Jorge Afonso, «As relações entre Judeus, Mouros e Turcos no espaço magrebino: a leitura de algumas fontes europeias dos séculos XVIII e XIX», in *Lusitania Sacra*, 2ª Série, Tomo XXVII, Janeiro-Julho 2013, pp. 99-126. Michel Abitbol tem ainda na sua *Histoire des juifs. De la genèse à nos jours*, 2013, um capítulo, «9. L'hispanisation du judaïsme méditerranéen» pp. 230-258, onde aborda também esta matéria.

evitou que no fim do século XVIII e início do XIX, coincidindo com um período de alguma instabilidade interna e por motivos de ordem conjuntural, elas não fossem retomadas, por vezes com extrema violência. Foi neste período que se assistiu ao recrudescimento das exações fiscais às quais se juntaram também humilhações públicas como as que resultaram da praga de gafanhotos do ano de 1815, levando à obrigatoriedade dos judeus da cidade de Argel vigiarem dia e noite os jardins do *dey*. A estas vexações, outras se juntaram<sup>733</sup>.

Controlados nas ruas, os judeus da Regência também não encontraram a segurança no interior das suas habitações. Os janízaros quando se amotinavam em razão de um qualquer atraso no pagamento dos seus soldos, ou de outro motivo de menor importância, forçavam a entrada nas suas casas, pilhando-as e violando-lhes as mulheres, sem que aos pais e maridos fosse possível levar perante a justiça o agressor. A justiça, na resolução dum conflito com um muçulmano, também era campo onde lhes era negada a igualdade. A discriminação estendia-se à morte aplicada como pena. Ao judeu condenado por um qualquer delito passível de ser punido com a morte estava destinada a fogueira, enquanto aos muçulmanos era reservado o estrangulamento ou a decapitação. De acordo com Lagier de Tassy “Les Juifs ont leurs Magistrats & leurs Juges, qui rendent la Justice selon leur Loi, lorsque le Dey leur renvoie les affaires des gens de leur Nation, ce qui arrivent souvent; mais les parties qui se croient lizées, peuvent en appeler au Dey”<sup>734</sup>. Segundo Pierre Boyer, não lhes era permitido ausentarem-se de Argel excepto às quartas-feiras e sábados, comprando todos aqueles que viajavam em negócio a protecção de um turco<sup>735</sup>. Laugier de Tassy, acrescenta ainda “Ils ne peuvent sortir du Royaume qu’ils n’aient donné caution pécuniaire de leur retour”<sup>736</sup>.

Estas medidas geraram variadas reacções no seio da comunidade judaica de Argel. De um lado, os seus estratos mais desfavorecidos onde se registava uma degradação idêntica à que os padres redentores constataram existir no seio dos cativos que se propunham resgatar<sup>737</sup>.

---

<sup>733</sup> Pierre Boyer, *La vie a Alger a la veille de l'intervention française*, p.171.

<sup>734</sup> Laugier de Tassy, *op. cit.*, p. 248

<sup>735</sup> Pierre Boyer, *op. cit.*, p. 171.

<sup>736</sup> Laugier de Tassy, *op. cit.*, p. 75.

<sup>737</sup> Do estado em que se encontrava a comunidade judaica da regência argelina quando do desembarque francês em Sidi Ferrouche dá-nos conta Michel Abitbol in *Le passé d'une discorde. Juifs et Arabes depuis le VIIe siècle*, 2003, pp. 153-156. Abitbol transcreve com origem nos *Archives israélites de France* I (1840), pp. 269-272, a opinião de um médico judeu que acompanhou as tropas expedicionárias francesas no ano de 1830: “C’est une race exécrable, fourbe, avide, (...). Ils joignent toute la bassesse de l’esclavage aux vices les plus dépravés. Je le crois incapables de reconnaissance et des sentiments généreux. (...) Ils n’ont aucune culture, aucune science. Ils parlent entre eux l’arabe, mais il paraît qu’ils le prononcent autrement que les Maures, et ils

Do outro, um número significativo de elementos que para sobreviver, fazendo face a todos os constrangimentos que lhes eram impostos, apelava às suas qualidades de inteligência e iniciativa, enriquecendo e aumentando a sua influência junto do poder. Todavia a prosperidade gerava também ressentimentos por parte do elemento *kulugli* e mouro da Regência, que geralmente conduziam à catástrofe traduzida num qualquer *progrom* ou confisco.

No ano de 1725, Laugier de Tassy na *Histoire du Royaume d'Alger* atestou a importância dos judeus na execução dos mais variados negócios em nome da Regência. Afirmava que comunidade de Livorno se tinha apoderado do comércio argelino através de um seu compatriota, entretanto já falecido, de nome Solimão, subtil homem de intriga, que por meios obscuros se insinuara junto das potências europeias a pretexto de estar ligado aos interesses da oligarquia turca de Argel<sup>738</sup>. O referido homem de negócio possuía navios de corso e tomara de arrendamento o importante comércio de cera na regência argelina, actividades a que juntava também a negociação da redenção de cativos, prática que fazia subir o preço do homem na bacia mediterrânica, usufruindo das comissões no montante da redenção e diferenças de câmbio na sua liquidação. Na realidade o exercício do corso dinamizava o comércio em toda a bacia mediterrânica<sup>739</sup>. À actividade da elite dos comerciantes sefarditas juntava-se a dos judeus autóctones, mais ligada ao pequeno comércio que arruinava todo o negócio dos comerciantes cristãos, concretamente dos franceses e do cônsul inglês que, embora sendo o único comerciante da sua nação, fazia apreciável lucro na transacção de bens estratégicos.

A segunda metade do século XVIII no que diz respeito aos judeus argelinos foi marcada por duas personalidades de excepcional dimensão, Naftali Busnach e David Cohen

---

l'écrivent avec des lettres hébraïques qui ne sont pas les mêmes que chez nous. Je suis allé aussi dans plusieurs synagogues qui son très nombreuses ; les écuries en France sont plus propres que leurs temples (...)"'. Anos mais tarde, em 1842, Joseph Cohen e Jacques-Isaac Altaras deslocaram-se a Argel em missão oficial do governo francês. Esta tinha como objectivo coligir informação que possibilitasse a implantação na Argélia do modelo organizativo da comunidade judaica francesa instituído por Napoleão em 1807. Joseph Cohen, judeu francês, primeiro responsável da comunidade judaica argelina depois do desembarque de 1830, resumia assim o seu objectivo "Initier à la civilisation, à la science; élever à notre auteur une population considérable, (...); et ainsi, en la rendant française, exercer une puissante influence sur plusieurs milliers d'israélites, n'est-ce pas là une mission que tout homme de cœur doit être heureux de pouvoir tenter, dût-il être briser par la grandeur de la tâche?", in Archives israélites de France VI (1845), *apud* Michel Abitbol, *Le passé d'une discorde. Juifs et Arabes depuis le VIIe siècle*, p. 158.

<sup>738</sup> Laugier de Tassy, *op. cit.*, p. 296.

<sup>739</sup> Wolfgang Kaiser (éd.), *Le Commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers em Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, p. 5.

Bacri, comerciantes e financeiros de dimensão internacional, mas cuja trajetória e sucesso não reflectem de forma alguma o estado da sua comunidade, que desde o início do século tinha sofrido danos consideráveis em virtude de anos consecutivos de epidemias e secas. Parentes e sócios em vários empreendimentos, estes dois homens acumularam uma fortuna considerável no comércio com as principais praças europeias, para a qual contribuiu a rede familiar que souberam tecer com grandes empórios da margem norte do Mediterrâneo (Marselha, Génova, Livorno, Nápoles) e outros do espaço norte-africano (Alexandria, Tunes). Um dos seus negócios, levado a cabo sob o beneplácito do *dey*, foi o fornecimento de provisões às tropas francesas que rumaram ao Egipto no ano de 1798<sup>740</sup>. Atitude não muito apreciada pelo sultão otomano Selim III (1789-1807) que viu o representante máximo do poder argelino permitir aos seus comerciantes judeus, numa manifesta quebra da solidariedade islâmica, o aprovisionamento das tropas napoleónicas nas vésperas da sua aventura egípcia<sup>741</sup>.

Da relevância da comunidade dos judeus francos de Argel, de como estes foram fundamentais para qualquer aproximação por parte de Portugal à Regência, também frei José de Santo António Moura se apercebeu quando da sua viagem no ano de 1799, dando disso mesmo conta num ofício endereçado a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, afirmando que fora apresentado ao “(...) Bei por hum judeo negociante, que faz de Ministro dos Negocios Estrangeiros, chamado Neftali Busnah”<sup>742</sup>.

As primeiras notícias que chegaram ao nosso conhecimento acerca do envolvimento de elementos da comunidade judaica de Gibraltar no auxílio financeiro à logística dos navios de guerra portugueses que cruzavam no Estreito são originárias do cônsul do Reino naquela praça. Patrício Parral oficiou o visconde de Anadia em Outubro de 1801, a propósito das sempre eternas carências de fundos da Fazenda Real, que “(...) os judios que tem nesta [Gibraltar] suprido com dinheiro para uso dos buques de Sua Alteza Real, se me tem

---

<sup>740</sup> Michel Abitbol, *Le passé d'une discorde. Juifs et Arabes depuis le VIIe. siècle*, p. 120.

<sup>741</sup> Idem, *ibidem*, p. 133.

<sup>742</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 395, Ofício de frei José de Santo António Moura para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Convento de Nossa Senhora de Jesus, 1 de Maio de 1803.

representado, a grande tardança de pagamento no Real Erario, e prezenemente não querião tomar mais Letras por cauza da dita demora de pagamento”<sup>743</sup>.

O apresamento da fragata da marinha de guerra portuguesa *Cisne* agitou os meios ligados ao lucrativo negócio do resgate de cativos no Mediterrâneo ocidental. De imediato se começaram a perfilar os interessados numa possível operação deste tipo. De Mahon, três semanas apenas após o infausto acontecimento, Simon Flaquer enviou para Lisboa informações sobre as movimentações do curso argelino<sup>744</sup>. As fontes portuguesas são pródigas em informação sobre o auxílio da comunidade judaica de Argel aos cativos portugueses ali detidos, sobretudo os da fragata portuguesa, e da sua necessidade para qualquer assunto relacionado com estes. A 16 de Junho de 1802, Paulo Freire de Andrade escreveu a terceira de muitas cartas que enviou, no espaço de uma década, ao cuidado das autoridades portuguesas em Lisboa. Nela transmitia que se tinha visto na necessidade recorrer, como muitos o já tinham feito antes dele, aos préstimos da comunidade “(...) de pedir não só, ao visconsul encarregado dos negócios de Sua Magestade Catholica nesta cidade; mas também a hum rico judeo e ao irmão desse mouro Bentavel que esta estabelecido, em Lisboa o tostão por dia, por prassa para alimento da guarnição, que foi da fragata Cisne, assim como tem todos os portuguezes aqui escravos”<sup>745</sup>.

Não foi, todavia, fácil de conseguir o empréstimo que Paulo Freire de Andrade desejava para fazer face às necessidades mais urgentes da tripulação sob o seu comando. Uma primeira recusa tivera lugar sob o pretexto que não estavam certos, os presumíveis fornecedores de fundos, de lhes serem pagos os recibos passados pelo capitão-tenente da Armada. As comunidades judaicas argelinas usavam as suas inúmeras redes europeias, não só para executar múltiplas transacções, mas também para dirigir para os seus postos por todo o Magrebe, a informação financeira que lhes garantisse a solvabilidade. A forma como o Tesouro português se encontrava depauperado não era um segredo bem guardado. Porém, Paulo Freire, com rogos de premente necessidade, conseguiu que um judeu de Argel lhe fornecesse para a tripulação da fragata a quantia de 3.000\$000 réis, para esta se alimentar

---

<sup>743</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 415, Ofício de Patrício Parral para o visconde de Anadia, Gibraltar, 26 de Outubro de 1801.

<sup>744</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 391, Carta de Simon Flaquer para o visconde de Anadia, Mahon, 18 de Junho de 1802.

<sup>745</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 422, Ofício de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 16 de Junho de 1802.



durante um mês e para a qual passou um recibo assinado por ele e pelo comissário seu navio. Iniciava-se aqui o longo rol de créditos contraídos junto da comunidade judaica, moura e franca de Argel, pelos tripulantes dos navios portugueses, mercantes e de guerra.

O comandante do bergantim *Lebre pequeno*, Inácio Pereira Pinto, sublinhou a importância dos judeus francos e mouros na máquina administrativa da Regência e na canalização da informação para Argel do que se passava em Portugal, e das decisões tomadas em relação às potências europeias<sup>746</sup>. Neste fluxo informativo incluíam-se também as notificações, provenientes de Tetuão, que os judeus da praça de Gibraltar faziam chegar à Regência sobre o movimento e estado das esquadras portuguesas operando no Mediterrâneo e na zona do Estreito<sup>747</sup>.

Em Março de 1803, as fontes portuguesas facultaram informação sobre uma das principais questões que teve lugar entre os cativos portugueses em Argel, relacionada com as remessas que de Lisboa eram enviadas para o pagamento e subsistência das tripulações das embarcações de pesca e guerra. Nela estavam implicados alguns dos judeus argelinos, neste caso muito concretamente, os judeus francos. João Afonso Neto em carta ao visconde de Anadia denunciou o atribulado percurso destes envios de fundos remetidos ao cuidado do comandante dos cativos portugueses. O oficial da marinha chamou a atenção para o erro destas remessas serem efectuadas através da intermediação do “negociante Bacre” caso se pretendesse receber os fundos com a menor taxa de transferência possível. E sobretudo, ainda segundo Afonso Neto:

(...) por que em consequência da influencia que elle Bacre, e os seus sócios tem nesta Regencia praticão as usuras que querem, e os outros negociantes daqui não se querem embaraçar em coiza alguma a este respeito, ainda que sejam procurados para este fim, excepto o cazo em que recebem ordens dos seus correspondentes de Marsaille, ou Livorno, ou lhes apresentem as Letras de cambio para darem quaesquer quantias<sup>748</sup>.

Com o aparecimento desta nova personagem a intermediar as movimentações financeiras para Argel, os negócios passaram a ter que ser encarados de uma outra forma, já

---

<sup>746</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Ofício de Inácio Pereira Pinto para o visconde de Anadia, Argel, 3 de Julho de 1802.

<sup>747</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Ofício de António José Valente, comandante da Esquadra do Estreito, para o visconde de Anadia, Bordo da nau Afonso de Albuquerque, surta em Gibraltar, 24 de Maio de 1802.

<sup>748</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 427, Carta de João Afonso Neto para o visconde de Anadia, Argel, 11 de Março de 1803.

que a dimensão das verbas envolvidas excedia em muito o pequeno óbolo ou o eventual auxílio prestado a um cativo português por um qualquer elemento da comunidade judaica, franca ou moura. Estava-se já no campo da grande especulação financeira internacional e no pleno uso das redes dos homens de negócio judeus “livorneses” de Argel: as praças de Madrid, Alicante e a incontornável e imprescindível comunidade sefardita de Livorno.

A tolerância manifestada na cidade de Livorno em relação a alguns dos povos do Livro suscitou de logo grande preocupação à Inquisição de Pisa, de quem dependia o vicariato daquela cidade. Num relatório enviado ao Santo Ofício de Roma no ano de 1608, mencionava-se a excessiva liberalidade da cidade toscana, permitindo que cristãos, judeus, turcos e mouros, vivessem como bem lhes aprouvesse, numa promíscua convivência entre cristãos e infiéis<sup>749</sup>. Para os homens de negócio estrangeiros que uma série de leis, conhecidas pelas *Livornine* (1590-1593), tinham atraído à grande cidade toscana, a integração política e a participação nas principais decisões da vida comunitária só podia ser alcançada dentro do quadro da “nação”. E as “nações” eram corpos reconhecidos pelo poder que lhes concedia determinados privilégios como isenções fiscais, liberdade de culto e de aquisição de bens imóveis. A tudo isto se juntava uma larga autonomia jurídica. No entanto para usufruir destes privilégios não bastava ser um comerciante estrangeiro, era necessário estar enquadrado numa “nação”<sup>750</sup>.

No início do século XVII um grupo de famílias originárias de Tunes, Cairo e Argel, designadas por Judeus Norte-Africanos em Livorno e livorneses no Norte de África, iniciou um intenso tráfico comercial entre as duas margens do ocidente mediterrânico. No ano de 1685, quarenta e nove destas famílias em Tunes, onde os Lombrosos controlavam três das quatro fábricas mais importantes, dedicavam-se à produção de *chéchias*, para a confecção das quais utilizavam lã espanhola importada de Livorno<sup>751</sup>. Outras famílias de judeus livorneses

---

<sup>749</sup> Guillaume Calafat e Cesare Santus, «Les avatars du «Turc». Esclaves et commerçants musulmans à Livourne (1600-1750)» in *Les Musulmans dans l'Histoire de L'Europe*, p. 494.

<sup>750</sup> Samuel Fettah, «Le cosmopolitisme livournais: représentations et institutions (XVII-XIXe siècles)» in *Cahiers de la Méditerranée*, 67, p. 53.

<sup>751</sup> A produção de *chéchias* era também uma actividade na qual os mouriscos exilados em Tunes tinham grandes interesses e que defendiam inseridos numa teia de relações familiares que lhes permitia a importação da matéria-prima de Espanha para a obtenção do produto final nas redes andaluzas estabelecidas nesta regência magrebina. Sobre esta matéria ver Natália Muzchik, «Judeoconvertos y moriscos frente a la diáspora», in *Los Moriscos: Expulsión y Diáspora. Una perspectiva internacional*, ed. Mercedes Garcia-Arenal e Gerard Wieggers, Valencia, Universitat de Valencia, 2013, pp. 415-477; Lucette Valensi, «Islam et Capitalisme: production et commerce des chéchias en Tunisie et en France au XVIIIe siècle» in *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, XVI, (1969), pp. 376-400; Abdelhamid Henia, «Le rôle des étrangers dans la dynamique

seguiram-lhes o exemplo e apoderaram-se do exclusivo do comércio entre Marselha, Livorno e o Magrebe<sup>752</sup>. A especialização geográfica e por tipo de actividade foi também uma característica que esses judeus conquistaram.

Judeus, Gregos, Arménios, maronitas, Turcos, instalaram-se em Livorno, considerada uma ilha de tolerância na Itália da Contra-Reforma, durante todo o século XVII<sup>753</sup>. A velha elite sefardita da cidade toscana, na qual se incluíam os Bacri e os Busnach, herdeira natural do seu cosmopolitismo, negociava maioritariamente com comerciantes não judeus. Os outros seus correligionários, que se dedicavam em exclusivo ao tráfico com o Magrebe, privilegiavam nas suas transacções os parentes e irmãos de crença, os cristãos e só excepcionalmente negociando com comerciantes muçulmanos<sup>754</sup>. Estes dois tipos de homens de negócio usufruíam de uma rede de laços pessoais e institucionais que os ligavam a praças de comércio muito distantes daquele que era o coração do seu negócio, Livorno e o Mediterrâneo<sup>755</sup>.

Livorno foi um ponto-chave na organização do resgate de cativos, um negócio tão ao gosto dos judeus sefarditas daquela praça de comércio mediterrânica. A informação que para ela confluía era portadora de uma autoridade que a certificava e lhe concedia um acrescido poder de persuasão. No final do século XVIII, segundo descrição do capitão John Foss, então de regresso a Boston depois de alguns anos de cativo em Argel, Livorno era uma cidade de

---

sociopolitique de la Tunisie (XVIIe-XVIIIe siècle). Un problème d'historiographie», *Cahiers de la Méditerranée* [Em linha], 84|2012, Em linha desde 15 de Dezembro de 2012, Consultado em 31 de Maio de 2015, URL: <http://cdlm.revues.org/6741>.

<sup>752</sup> Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers*, p. 67. Sobre esta matéria ver também Francesca Bregoli, «The Port of Livorn and Its *Nazione Ebraica* in the Eighteenth Century: Economic Utility and Political Reforms», in *Quest. Issues in Contemporary Jewish History. Journal of Fondazione CDEC*, nº 2 October 2011, Consultado em 31 de Maio de 2015, url: [www.quest-cdecjournal.it/focus.php?id=227](http://www.quest-cdecjournal.it/focus.php?id=227). ; Francisca Bregoli, *Mediterranean Enlightenment; Livornese Jews, Tuscan Culture, and Eighteenth-Century Reform*, 2014; Lionel Levy, *La Nation Juive Portugaise, Livourne, Amsterdam, Tunis, 1591-1951*, 1999; Francesca Trivellato, «Juifs de Livourne, Italiens de Lisbonne, hindous de Goa. Réseaux marchands et échanges interculturels à l'époque moderne» in *Annales HSS*, mai-juin 2003, nº3, pp. 581-603; Francisco Zamora Rodriguez, *La "Pupilla dell'occhio della Toscana" y la posición hispánica en el Mediterráneo Occidental (1677-1717)*, 2013.

<sup>753</sup> Guillaume Calafat e Cesare Santus, *art. cit.*, p. 521.

<sup>754</sup> Um dos negócios que geralmente é atribuído aos judeus argelinos é o relacionado com o empréstimo a juros. Todavia, Lemnouar Merouche dá conta de ter encontrado no livro de contas de um mercador muçulmano da Regência, referente aos anos de 1777/1778, um valor de 12 reais, correspondente ao juro de 100 reais avançados a um judeu, in Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane I Monnaies, prix et revenus 1510-1830*, p. 209.

<sup>755</sup> Sobre o cosmopolitismo da cidade de Livorno nos séculos XVIII e XIX, ver Samuel Fettah, «Le cosmopolitisme livournais: représentations et institutions (XVII-XIXe siècles)» in *Cahiers de la Méditerranée*, 67, 2003.

alguma dimensão, cuja metade da população era composta por judeus: “It is [Livorno] well fortified. It contains about 40,000 inhabitants 20,000 of whom are Jews”<sup>756</sup>. Desde meados do século XVII até à segunda década do século XVIII, período em que se verificou a ascensão de Marselha no quadro do comércio do ocidente mediterrânico, Livorno registou também um assinalável crescimento como porto de chegada e centro de redistribuição mercantil, ligando a península italiana aos grandes portos da Europa, com especial relevância para Amesterdão, privilegiando assim os seus principais mercados coloniais. Mesmo depois de ter sido ultrapassada por Marselha, manteve-se até ao final do século XVIII como um porto essencial para a movimentação de mercadorias relacionadas com o tráfico regional, peninsular e internacional.

Para os homens de negócio sefarditas de Livorno, Lisboa representou, na primeira metade do século XVIII, uma fonte de aprovisionamento em produtos coloniais e placa giratória no comércio internacional do coral mediterrânico, e dos diamantes indianos em cujo tráfego a diáspora sefardita se tinha especializado<sup>757</sup>. A cidade, todavia, não conseguiu passar imune às violentas crises do sistema financeiro em que se encontrava inserida e do qual dependia. Entre os anos de 1729 e 1731 numerosas bancarrotas, envolvendo banqueiros judeus de toda a Europa, tiveram lugar na praça de Marselha, atingindo por contágio a sua congénere da Toscana e todo o tráfico mediterrânico. Um curto período de recuperação ocorreu entre 1737-1765, antes da estagnação económica novamente se instalar, apesar de este período abarcar a Guerra dos Sete Anos e uma das mais graves crises que atingiu o mercado de crédito de Amesterdão, a de 1763. E embora a paz estabelecida com o Império Otomano e as potências “barbarescas” tivesse trazido um breve fulgor ao comércio na bacia mediterrânica, as praças que competiam com Livorno no *mare nostrum* de imediato criaram medidas que tentaram contrariar a sua retoma. Entre elas avultou a que impunha longas quarentenas às embarcações provenientes da cidade toscana, sobre as quais incidissem suspeitas de no decorrer das suas viagens terem aportado a qualquer lugar do Império Otomano ou do Magrebe onde a peste era endémica. As dificuldades ainda persistiram entre 1765-1794, período em que eclodiu o conflito entre a Rússia e a Sublime Porta (1768-1774), e

---

<sup>756</sup> John Foss, *Journal of the Captivity and Suffering of John Foss. Several years a prisoner at Algiers*, p. 156. Esta fonte do final do século XVIII deve ser encarada com algum cuidado. Samuel Fettah informa-nos que para o período entre o fim do século XVII e o início do XIX, a população estrangeira de Livorno deveria atingir 15% dos seus habitantes, devendo três-quartos desta ser composta por judeus, in Samuel Fettah, *art. cit.*, p. 54.

<sup>757</sup> Francesca Trivellato, «Les juifs d’origine portugaise entre Livourne, le Portugal et la Méditerranée (c.1650-1750)» in *La Diaspora des Nouveaux-Chrétiens*, p.177.

a última das grandes crises de Amesterdão ocorrida no século XVIII, a de 1773. Segundo Francesca Trivellato não foi fruto do acaso a reorganização do sistema de impostos alfandegários que ocorreu em Livorno no ano de 1774, e que contribuiu para os seus últimos dias de glória entre 1793-1795, período que esteve associado à posição assumida na coligação anti-francesa e lhe valeu a protecção da Royal Navy<sup>758</sup>.

Apesar de todos os constrangimentos políticos e económicos verificados ao longo do século XVIII os homens de negócio e banqueiros judeus sustentaram com o seu dinamismo a cidade de Livorno e a sua economia muito dependente da actividade portuária. A contribuição dos mercadores judeus não resultou apenas do seu número mas também das redes geográficas e da forma como as souberam diversificar e gerir, mudando os padrões do comércio mediterrânico, globalizando-o.

As oportunidades de negócios que a presença de portugueses em Argel suscitou, ultrapassaram em larga medida aqueles proporcionados pelas taxas recebidas a propósito das remessas enviadas de Lisboa para o pagamento das soldadas das tripulações dos navios de guerra portugueses ou do auxílio à marinhagem das embarcações mercantes e de pesca. Outros surgiram, como a intermediação nos resgates, o adiantamento de fundos para a consecução das redenções, o financiamento de acordos diplomáticos e os créditos concedidos para a subsistência dos cativos. Assistiu-se então à competição, por vezes feroz, no seio da comunidade dos judeus francos entre a sua elite e os seus irmãos de crença, no entanto não considerados pelos primeiros como seus iguais<sup>759</sup>.

---

<sup>758</sup> Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers*, p. 111.

<sup>759</sup> No final do século XVIII e início do XIX a comunidade judaica de Argel foi abalada por violentos motins que levaram à queda de dois dos seus mais proeminentes judeus livorneses, Naftali Busnach e David Cohen-Bacri. Estes dois homens, que tinham acumulado uma considerável fortuna no comércio da regência argelina com o Velho Continente, pouco tinham a ver com o estado geral em que se encontrava a restante comunidade de quem guardavam uma cuidadosa distância. A execução de David Cohen-Bacri, segundo Mrs. Broughton, para além das habituais questões a espaços invocadas pelo poder turco da Regência, muito também ficou a dever às intrigas geradas no seio da própria comunidade judaica argelina. A clivagem social entre judeus francos e mouros, e no seio dos judeus livorneses de Argel, estendeu-se à vizinha regência de Tunes. O rabino Haïm Yousef David Azulay que se deslocou de Hebron a Tunes no ano de 1773, nos contactos que manteve com o *muqaddam* da comunidade judaica tunisina Salomon Nataf, não pode esconder o seu espanto ao constatar que este último não nutria especial simpatia pelos seus correligionários livorneses, e que se dele dependesse mandaria executar alguns pela suspeita de partilharem ideais maçónicos. Acerca deste assunto ver Michel Abitbol, *Le passé d'une dicorde. Juifs et Arabes depuis le VIIIe siècle*, p. 117. Foi junto desta restrita elite dos judeus livorneses que o último dey de Argel, Hussein, procurou refúgio no exílio. O deposto governante argelino recusou a oferta francesa de o acolher em Paris e escolheu Nápoles onde desembarcou a 31 de Julho de 1830. A comunhão de interesses entre um número muito restrito de judeus livorneses e a cúpula da oligarquia turca que governou a Regência deixou, no entanto, marcas. Passados alguns meses, Hussein e a sua comitiva trocaram Nápoles pela casa de campo que os Bacri e Busnach, seus antigos agentes em Argel, lhe

Em Novembro de 1804, Paulo Freire de Andrade voltou a officiar o visconde de Anadia, informando-o que tinha sido chamado pelo “hebreo Busnaque” que era quem, segundo o oficial português, realmente governava o país, e que este o aconselhara a “(...) que aproveita-ce a oucazião em rogar, ao Serenissimo Principe Regente de Portugal, o nosso resgate por quanto elle, me segurava que o Dey estava mais conforme para ajustar, e acabar, d’uma vez a negociação”<sup>760</sup>. Entretanto já Inácio Pereira Pinto avisara também Lisboa para estar de sobreaviso quanto a uma possível acção de alguns judeus de Argel no sentido de actuarem com agentes no resgate de mouros “(...) que se axão escravos em essa cidade [Lisboa]”, sem passar por uma negociação que contemplasse a troca com cativos portugueses então no banho da Regência<sup>761</sup>.

Outro negócio girando em torno do resgate de cativos, também muito lucrativo, foi o relacionado com a obtenção de Tratados de Paz e Tréguas com as potências magrebina, situação a que de algum modo escapou o Império Alauíta. Embora, dada a sua solidez financeira, os judeus francos de Argel tivessem desempenhado nessas operações papel de relevo, não podemos desprezar a natureza multiconfessional na obtenção destes instrumentos diplomáticos. Mais uma vez um muçulmano, o *dey* de Argel, solicitou a intervenção do comerciante marroquino, estabelecido em Lisboa, ‘Abd al-Karim Ben-Taleb, na mediação da paz com Portugal<sup>762</sup>. A tudo isto se acrescentou o pedido do intermediário marroquino ao judeu livornês Naftali Busnach para intervir junto do *dey*, no sentido deste tentar moderar as excessivas pretensões do governante de Argel. Na resposta, Busnach comunicou-lhe a diminuição do valor anteriormente exigido (2.240.000 patacas e o presente consular) para 1.000.000 patacas, mais o presente consular<sup>763</sup>.

Não podemos deixar de constatar que desde a chegada a Argel dos cativos portugueses tripulantes da *Cisne*, e à medida que outros se lhes juntaram, provenientes dos

---

colocaram à disposição nas imediações de Livorno. Sobre esta matéria ver Lucette Valensi, *Ces étrangers familiers. Musulmanes en Europe (XVIe-XVIIIe siècles)*, 2012, p. 72.

<sup>760</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Ofício de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 7 de Novembro de 1804.

<sup>761</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Ofício de Inácio Pereira Pinto para o visconde de Anadia, Argel, 20 de Fevereiro de 1804.

<sup>762</sup> Eva-Maria von Kemnitz, *Portugal e o Magrebe (séculos XVIII/XIX)*, p. 274.

<sup>763</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 415, Carta de Naftale Busnah para Hagi Abdelkrim Bentaleb, Argel, 1 de Novembro de 1804. Sobre a natureza interconfessional das relações de negócio dos judeus argelinos ver Jorge Afonso, «Os negócios dos Ahl Al-Kitáb. O caso específico dos judeus magrebinos» in *Anais de História de Além-Mar*, XIV-Ano 2013, pp. 249-273.

mais diversos tipos de embarcações, o interesse dos judeus francos aumentou. As tentativas de intermediação neste lucrativo negócio não cessaram, mesmo quando a conjuntura interna da Regência o não aconselhava. Em Fevereiro de 1806, o visconde de Anadia informou Luís de Mota Feio sobre o conteúdo de duas cartas em que de novo Joseph Leon Bacri tentou mediar a libertação dos cativos portugueses. Remetia-lhe também as cópias, chamando a atenção para as novas condições decorrentes da subida ao poder de um novo *dey*<sup>764</sup>. Numa delas enviada por Leon Bacri a Poño Colmo, e cuja resposta deveria ser remetida através do seu agente em Lisboa, Comello e Carminati, o sefardita argelino afirmava:

Le pertenzioni esorbitanti del Dey morto furono sempre un ostacolo che si credete impossibile di superare durante suo regno. Le somme enorme ch'esigeva non diedero loco ad alcuna propozizioni ragionevole, i cosi furono interrotte le negoziazioni. Fin tanto che vidi l'impossibilitá di tratares u questo particolare, risolti di non intervenire di nessun modo, e cessai l'impegni ch'aveba fatto, sperando un tempo piú oportuno per poter trattare com reciproco vantaggio per ambe due Potenze. Una revolusione che precipitó Mustaphá Pasciá dal Trono, mise per capo di questa Reggenza un Principe degno per i suoi lumi del posto ch'occupa. Il tempo é venuto di reprendre le negoziazioni; per cio mi dó premura di parteciparlo a V. E.. Per poco que S.A.R. voglia riscatare i suoi Suditi e fare la pace con questa Reggenza, sará facile il conseguir-lo.<sup>765</sup>

O interesse de Leon Bacri no negócio levou a que fosse remetida, antes do final de 1805, uma outra carta, avisando de novo Poño Colmo da urgência de ser tomada em Portugal uma resolução relativamente ao resgate dos cativos em Argel. As presas de nacionalidade portuguesa continuavam a chegar àquela cidade – nove embarcações no ano de 1805 – e Leon Bacri não perdeu a oportunidade de lembrá-lo em nova carta do final desse mesmo ano: “Una nova presa Portoghese e stata fatta da questi Corsari”<sup>766</sup>.

O empenho de alguns dos principais elementos da comunidade de judeus francos de Argel no resgate dos cativos portugueses manteve-se, e a noção de que nada poderia ser feito sem a sua intermediação esteve sempre patente nas informações oriundas dos oficiais portugueses ali cativos. Na sequência dos acontecimentos que abalaram Argel e estiveram na origem de um violento *progrom*, como era habitual quando tinham lugar alterações significativas pondo em causa o equilíbrio político na Regência, a comunidade dos judeus

---

<sup>764</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Liv. 382, Ofício do visconde de Anadia para Luís de Mota Feio, Vila Viçosa, 3 de Fevereiro de 1806.

<sup>765</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Liv. 382, Cópia da carta de Joseph Leon Bacri para Poño Colmo, Argel 3 de Dezembro de 1805.

<sup>766</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Liv. 382, Cópia da carta de Joseph Leon Bacri para Poño Colmo, Argel, 28 de Dezembro de 1805.

francos e mouros foi a sua principal vítima. João Afonso Neto remeteu para Lisboa detalhadas informações sobre o acontecido a Joseph Cohen Bacri, ao filho deste e a mais dois outros “Hebreos”, que se viram obrigados a regularizarem os créditos para com os seus associados turcos. Segundo Afonso Neto, Joseph Cohen Bacri fora o “usurário” a quem os negociantes de Alicante, Jorge e Filipe Costa, tinham enviado as remessas para pagamento das guarnições dos navios de guerra em Argel e sobre as quais o financeiro sefardita cobrara o exorbitante *rebate* de 10%.

Sobre Naftali Busnach, morto no decorrer dos motins de 1805, a opinião de João Afonso Neto não pode ser mais negativa, atribuiu-lhe os desaires das potências europeias nas suas relações com o poder turco: “E de tal maneira manejavão os ditos hebreos a sua vil politica, que erão a cauza de serem quazi sempre incommodados os consules das Potencias da Europa nesta Regencia, e algumas vezes tratados como escravos, e obrigados a caminharem pelas ruas públicas com grande cadeia, como aconteceo, não há muitos annos ao agente da nação hespanhola junto ao dito Dey”<sup>767</sup>.

Na sequência do apresamento de uma embarcação pelo curso argelino que transportava dois judeus como passageiros, João Afonso Neto voltou a culpar Joseph Cohen Bacri pelo fracasso das negociações de 1803 para a libertação dos cativos portugueses<sup>768</sup>. A mesma opinião já tinha sido também emitida por Paulo Freire de Andrade no habitual quadro de competição no seio da oficialidade portuguesa dos navios de guerra pelo envio de informação para o Reino<sup>769</sup>.

Mrs. Broughton forneceu-nos em *Six years residence in Algiers*, publicado em Londres no ano de 1839, extractos do Diário de sua mãe, onde esta registou as mais significativas ocorrências dos anos passados em Argel, às quais a autora juntou as suas próprias recordações. A 9 de Outubro de 1806, a fragata *Hydra* que transportava o cônsul inglês e a família, ancorou na baía de Argel. A 23 de Outubro de 1807 surgiu a primeira entrada sobre a comunidade judaica da Regência, uma das muitas acerca dos acontecimentos relacionados com o mesmo tema, dos quais a mulher de Mr. B. – como o cônsul de Inglaterra

---

<sup>767</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 391, Carta de João Afonso Neto para o visconde de Anadia, Argel, 11 de Setembro de 1805.

<sup>768</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 391, Carta de João Afonso Neto para o visconde de Anadia, Argel, 24 de Dezembro de 1805.

<sup>769</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 391, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 26 de Outubro de 1805.



em Argel, entre 1806 e 1812, Henry Stanyford Blanckley, é referido no Diário – foi testemunha privilegiada. Na obra de Mrs. Broughton, ela própria de ascendência judaica, ridicularizada em Argel no meio consular por não ter quebrado o *Sabbath* quando da comemoração do Carnaval de 1809 em casa do cônsul de França<sup>770</sup>, encontram-se inúmeras referências sobre as vexações sofridas pelos judeus argelinos<sup>771</sup>. Na entrada referente ao dia 23 de Outubro de 1808 a mulher do cônsul de Inglaterra confessou ter sido alertada para as permanentes ameaças que os judeus sofriam por parte dos mouros, o que, tendo em conta o regresso a Argel do *Agha* da milícia, a fazia temer pela sua sorte<sup>772</sup>. Mrs. Broughton foi testemunha privilegiada de alguns dos motins desencadeados pelas tropas turcas. Depois de informar que geralmente os judeus pagavam uma avultada quantia para escapar às consequências destas desordens, dá também conta da protecção que procuravam junto dos cônsules europeus, abrigando-se nas suas residências. Na entrada de 15 de Novembro de 1808, depois de informar da presença na habitação consular de um número substancial de refugiados judeus – nos quais se incluía “Bacri, the great French adherent”<sup>773</sup> – a mulher de H. Blankley aborda a disputa pelas potências europeias com interesses no Mediterrâneo do apoio dos mais proeminentes judeus francos.

A Inglaterra ainda não esquecer a importância que tivera o bom relacionamento do *dey* e dos seus judeus com o novo poder em França no fornecimento de mantimentos às tropas napoleónicas que tinham rumado ao Egipto. O arregimentar dos grandes comerciantes e financeiros judeus francos para o campo inglês foi uma necessidade que a vitória de Sidney Smith em S. João de Acre frente às tropas francesas sublinhou. A Inglaterra sabia que em Março de 1798, quando da sua chegada a Alexandria, Bonaparte emitira uma proclamação, instituindo um Conselho dos Judeus do Egipto. Napoleão esperava ocupar S. João de Acre de onde previa partir para Jerusalém. Ali tencionava apelar à criação de um Estado Judeu, antes de empreender a conquista de Damasco. Os Ingleses acorreram em auxílio do Império Otomano, fazendo recuar o exército de Bonaparte. O texto da *Proclamation à la nation juive*, datado do 1º Floreal, ano VII (20 de Abril de 1799), Quartel-General em Jerusalém, nunca

---

<sup>770</sup> Mrs. Broughton, *Six years residence in Algiers*, p. 23.

<sup>771</sup> Sobre este mesmo tema deve também consultar-se a obra de Joseph Pananti, *Relation d'un séjour contenant des observations sur l'état actuel de cette Régence, les rapports des états barbaresques avec les puissances chrétiennes, et l'importance pour celles-ci de les subjuguier*, 1820.

<sup>772</sup> Mrs. Broughton, *op. cit.*, p. 63.

<sup>773</sup> Idem, *ibidem*, p.110.

chegou a ser publicado<sup>774</sup>. A importância da França, pelo seu inquestionável apoio, foi fundamental para a consecução dos projectos comerciais da comunidade dos judeus francos argelinos como aliás a mulher do cônsul inglês na Regência não se esqueceu de sublinhar, ao considerar David Cohen Bacri “the great French adherent”<sup>775</sup>.

No caso das trocas comerciais na bacia mediterrânica foi adoptado pelos judeus argelinos um modelo mais tradicional baseado na solidariedade entre correligionários. Todavia para o seu sucesso, como o afirma Francesca Trivellato, foi necessário que a grande potência do Ocidente da margem norte do Mediterrâneo, a França, lhes tivesse facultado o uso da sua frota mercante em troca da cooperação no acesso aos portos de Levante e às trocas com o Império Otomano.<sup>776</sup>

O acontecido ao judeu franco David Durand foi também objecto de uma entrada no Diário de Mrs. Broughton: “The king of Jews [*muqaddam*], Durand, went this afternoon with the annual tribute or present the Pacha, who received him has usual, and accepted the present, but immediately order him to be bounded; the sentence was executed in the palace”<sup>777</sup>. Esta informação surge-nos na sequência de uma outra na qual a se dá conta do castigo de mil e duzentas bastonadas que o *dey* – o “Dionysius of Algiers”, segundo Mrs. Broughton – mandara a aplicar a um judeu que lhe perturbara o sono durante a noite: “The poor Jew who was bastinadoed is not yet dead, but has been obliged to submit to lose three pounds of flesh from the parte where the bastinados wer inflicted.”<sup>778</sup>. Em Novembro de 1806 David Cohen Bacri foi nomeado por Ahmed Khaznadar – Ahamed Pacha – *muqadamm* da comunidade judaica de Argel, substituindo Nafatali Busnach assassinado pela milícia em 28 de Junho de 1805, na sequência do *progrom* desse mesmo ano. Grande parte dos Bacri e toda a família Busnach escolheu o caminho do exílio. Apoderando-se dos bens deixados pelos Busnach na sua fuga o poder turco vendeu-os em hasta pública e arrestou as várias embarcações de que estes judeus francos eram armadores à medida que elas aportavam a Argel. David Bacri foi considerado, de forma despótica, responsável pelos créditos e responsabilidades do seu

---

<sup>774</sup> Jacques Attali, *Les Juifs, le Monde et l'Argent*, p. 423.

<sup>775</sup> Sobre as relações privilegiadas das famílias de judeus livorneses de Argel com República francesa ver *Correspondance des deys d'Alger avec la cour de France. 1579-1833*. Tome II, Nota à carta de Sidi Hassan, dey d'Alger aux membres du Comité de Salut Public de la Convention Nationale, Alger, le 12 juillet, 1795, p. 450.

<sup>776</sup> Francesca Trivellato, *art. cit.*, p. 177.

<sup>777</sup> Mrs. Broughton, *op.cit.*, p. 230.

<sup>778</sup> Idem, *ibidem*, p. 250.

antecessor que teve de satisfazer. De nada lhe valeu a assunção daquelas responsabilidades já que em Fevereiro de 1811, em razão de intrigas com origem no seio da sua própria comunidade, foi decapitado por ordem do *dey*. Sucedeu-lhe David Durand cuja morte Mrs. Broughton igualmente registou no seu Diário. Para o seu lugar a Regência nomeou o pai do seu antecessor, Joseph Cohen-Bacri. Este ficou em funções apenas até ao ano de 1815, data em que foi condenado ao exílio em Livorno, deixando como substituto o filho, Jacob Cohen-Bacri<sup>779</sup>. A riqueza, muito apetecível, desta elite de judeus francos, convidou a frequentes *progroms* e exacções por parte das autoridades turcas, fazendo fluir para o Tesouro argelino os seus activos financeiros e para posse dos elementos mais preponderantes da sua oligarquia os seus bens imóveis. Esqueciam-se temporariamente os interesses comuns, sabendo que os sobreviventes com a sua inteligência e perseverança rapidamente retomariam a anterior prosperidade<sup>780</sup>.

Os pressupostos em que assentou toda actividade da elite financeira e comercial dos judeus francos de Argel não se alteraram na segunda década do século XIX: o curso da Regência atravessava um período de grande abundância de presas e era necessário quem agenciasse a sua comercialização; era fundamental a existência de agentes que intermediassem a venda do trigo argelino a uma Europa dele carente em função dos conflitos que a atingiam<sup>781</sup>; era essencial a existência de experientes financeiros e das suas redes espalhadas pelas principais praças europeias para gerirem as grandes fortunas acumuladas pelos principais elementos da oligarquia turca de Argel<sup>782</sup>.

---

<sup>779</sup> Michel Abitbol, *op. cit.*, p. 121.

<sup>780</sup> Exemplo destes interesses que muitas vezes se conjugaram entre turcos e judeus francos na Regência foi-nos dado pela entrada do Diário de Mrs. Broughton referente ao dia 18 de Julho de 1809. Na sequência do apresamento de três embarcações mercantes de bandeira argelina pela marinha inglesa, “The Minister of Marine (who, it appears, is secretly the owner, conjointly with David Bacri, the avowed proprietor of the principal part of the cargoes of the seized ships) was very violent in his declamation, and declared that the Regency was ignorant of the English having made such regulations, and that even of they had been informed of them, they would not have abided by them”.

<sup>781</sup> Segundo Lemnouar Merouche in *Recherches sur L’Algérie à l’époque ottomane I. Monnaies, prix et revenues 1520-1830*, o preço do trigo atingira neste período os seus valores mais altos. Assim o *sâ* comercializava-se em Argel: 1804 – 8,75 patacas sevilhanas (ps); 1805 – 35,00 ps; 1806 – 30,00 ps; 1814 – 15,00 ps; 1815 – 22,50 ps; 1816 – 25,00 ps; 1817 – 37,50 ps.

<sup>782</sup> Ainda de acordo Lemnouar Merouche in *op. cit.*, p. 200, as cinco maiores fortunas de Argel ascendiam a 1.762.888 patacas sevilhanas (ps), assim distribuídas: ‘Aysha bint Hasan Pacha (filha do *Dey*) 730.428 ps; Hadj Husay Pacha (*Pacha*) 591.159 ps; Slimân al-Krîflî (comerciante) 150.440 ps; Tal Slimân (comerciante) 147.792 ps; Hadj Mohammed Trabûlsi (comerciante) 143.069 ps.

Foi no âmbito desta conjuntura interna, vivenciada pelos cativos portugueses, que a documentação nos facultou provas, apesar da insistência de João Afonso Neto e Paulo Freire de Andrade em atribuírem o fracasso de qualquer negociação sobre o resgate de cativos a desígnios mais ou menos ocultos dos Bacri ou Bunach, remetendo-nos para uma numerosa correspondência entre as autoridades de Lisboa e Joseph Cohen Bacri. Nas cartas agradecem-se os oferecimentos do judeu franco para intermediar o resgate dos cativos, embora também se afirme que esses mesmos serviços não eram necessários dado o adiantado das conversações entre o enviado de Portugal, Luís da Mota Feio, e o *dey* da Regência<sup>783</sup>.

Em Novembro de 1806, Cohen Bacri voltou a insistir, afirmando desta vez estar o resgate dos portugueses cada vez mais difícil por correrem em Argel notícias sobre eventuais maus tratos sofridos pelos naturais da Regência detidos em Lisboa. As afirmações do judeu argelino foram de imediato desmentidas pelo visconde de Anadia que negou tais boatos<sup>784</sup>. Manobra tentando colocar os negociadores do Reino sob pressão? Informação atestando a imprescindibilidade da sua intermediação? O certo é que, perante a ruptura negocial das autoridades argelinas com os enviados de Lisboa, Joseph Cohen Bacri, no início do ano de 1807, recebeu uma nova carta do visconde de Anadia dando-lhe disso mesmo conta e convidando-o a nova intermediação<sup>785</sup>. A resposta de Argel não tardou e perante a proposta de Cohen Bacri o visconde de Anadia, não a rejeitando, pediu a sua clarificação<sup>786</sup>.

Existiam, todavia, outros negócios nos quais a elite sefardita dos judeus magrebinos não se achava interessada pois não estavam relacionados com a lucrativa intermediação nos resgates levados a cabo pelas potências europeias, tão necessários para justificar as transferências de fundos dos grandes financeiros judeus da instabilidade argelina para a relativa segurança dos bancos europeus. Estes negócios estavam associados ao pequeno comércio, indústria e artesanato locais, e, sobretudo, a modestos movimentos financeiros que passavam pelos empréstimos a cativos no banho argelino.

---

<sup>783</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Liv. 382, Carta do visconde de Anadia para Joseph Cohen Bacri, Lisboa, 12 de Abril de 1806. ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Liv. 382, Carta do visconde de Anadia para Joseph Coen Bacri, Lisboa, 31 de Julho de 1806.

<sup>784</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Liv. 382, Carta do visconde de Anadia para Joseph Cohen Bacri, Lisboa, 19 de Novembro de 1806.

<sup>785</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Liv. 382, Carta do visconde de Anadia para Joseph Cohen Bacri, Lisboa, 11 de Março de 1807.

<sup>786</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Liv. 382, Carta do visconde de Anadia para Joseph Coen Bacri, Lisboa, 4 de Junho de 1807.

O recurso à obtenção de créditos por parte de alguma oficialidade dos navios de guerra portugueses, junto da comunidade judaica em Argel, foi uma prática corrente. Embora não suscitasse muito interesse aos grandes financeiros livorneses, ela era contudo muito apelativa para todos os outros elementos da comunidade dispondo de alguns cabedais. A documentação que nos chegou de Argel revelou alguns exemplos como foi o caso da dívida do segundo-tenente da *Cisne*, João José Fernandes Fafe, de 200 duros a um judeu, e do crédito contraído por Paulo Freire de Andrade junto de Benjamin Quin Bellenfante, no valor de 230 pesos duros.

Face à conjuntura europeia os elementos mais bem apetrechados das comunidades judaicas do Mediterrâneo ocidental, armados dos contactos que possuíam junto dos poderes magrebins, iniciaram aproximações às potências europeias que mais necessitavam de acordos de paz ou tréguas para continuarem a desenvolver em segurança o seu comércio no Mediterrâneo e em algumas zonas do Atlântico. No princípio do ano de 1809, Aaron Cardoso, cônsul geral e encarregado de negócios do *dey* e regência de Argel em Gibraltar, disponibilizou-se para mediar a paz entre Portugal e aquela entidade política magrebina. No entanto, depois de estrategicamente relativizarem o interesse português naquela proposta, os governadores do reino, agradecendo a disponibilidade deste diplomata da Regência, informavam-no das ordens já emitidas para o comandante da esquadra do Estreito no sentido de se darem início às negociações com vista à paz e resgate dos cativos portugueses. Esta foi a última oportunidade de um qualquer elemento da comunidade do judeus francos do Mediterrâneo ocidental actuar como intermediário na obtenção da paz entre o Reino e a regência de Argel.

Em Maio de 1810 James Scarnichia dirigiu-se a Argel na companhia de frei José de Santo António Moura. Embora, como já foi afirmado, o maior papel na aproximação à regência argelina tivesse cessado de ser desempenhado por judeus, na realidade a sua presença fazia-se sentir no seio da delegação portuguesa. À época desta viagem Mulei Slimane estava no trono de Marrocos. Depois de um período de pretensão rigorismo wahhabita tão necessário à consolidação do *makhzen* Alauíta, o sultão marroquino reabilitara os seus judeus. As relações de Portugal com Marrocos não tinham sido atingidas pelo conturbado período em que Mulei Yazid tinha exercido o seu poder. Nas várias viagens que os enviados do Reino fizeram a Argel entre os anos de 1810 e 1813 para conseguir um Tratado de Trégua, o resgate dos cativos e depois a obtenção da paz definitiva, estiveram sempre presentes os

judeus argelinos e de Gibraltar, agora já não como intermediários, mas a título de fornecedores de fundos que suprissem as já crônicas carências financeiras das delegações portuguesas. Estas últimas levavam sempre instruções para recorrer, em caso de necessidade, a Salomão Benoliel, o grande contribuinte líquido da Fazenda Real, a quem, face à gravidade do momento, propunham a liquidação dos empréstimos em géneros coloniais provenientes do Brasil, ou a aceitação de letras cuja liquidação já se tornara hábito protelar.

Para aquilatar a forma como este homem de Gibraltar correspondeu às esperanças que o depauperado Tesouro português nele depositou e de como o discurso officioso em relação às comunidades judaicas do ocidente mediterrânico foi significativamente diferente daquele emitido pelo poder em Lisboa, é necessário voltar à documentação emanada dos enviados do Reino a Argel. Apenas três dias após a sua chegada a Gibraltar, James Scarnichia teceu um rasgado elogio ao comportamento de Benoliel, chegando a compará-lo com aquele outro adoptado pelos “nossos negociantes” a quem o judeu de Gibraltar, segundo o chefe de divisão da Armada Real, deveria servir de exemplo. De acordo com o enviado português este honrado comerciante tinha colocado à sua disposição cinquenta mil duros, a um, dois e três meses de prazo, crédito suportado por letras sacadas sobre a Junta encarregada de receber os donativos destinados ao resgate e continuava afirmando estar convencido que “(...) se fossem outras as circunstancias, supriria a soma precisa para o resgate de todos os captivos”<sup>787</sup>.

A 7 de Novembro de 1810 os governadores do reino, no âmbito das informações que com regularidade remetiam para o Rio de Janeiro, dando conta do estado em que se encontravam as diligências relacionadas com o resgate dos cativos em Argel, sublinhavam, desta vez ao mais alto nível, a importância, para a libertação dos primeiros 247, da intervenção do judeu de Gibraltar. Acrescentavam ter sido tudo possível graças ao “(...) dinheiro que daqui se remetteo, e mais cincoenta mil e quinhentos pezos duros, que emprestou em Gibraltar gratuitamente o judeo Salomão Benoliel, de que sacou letras que se estão a vencer, e que pagaremos por credito da nação apezar das apertadas circunstancias do Erario, desviando este dinheiro de outras applicações da primeira necessidade”<sup>788</sup>.

---

<sup>787</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Ofício de James Scarnichia para D. Miguel Pereira Forjaz, Gibraltar, 14 de Setembro de 1810.

<sup>788</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 7 de Novembro de 1810.

Para confirmar a informação enviada para o Rio de Janeiro sobre a forma como Salomão Benoliel satisfez o que lhe foi solicitado pelas autoridades de Lisboa, socorremo-nos do que frei José de Santo António Moura nos transmitiu na entrada relativa ao dia 11 de Setembro de 1810 da sua *Relação da segunda viagem...*:

Chegámos á bahia de Gibraltar ás dez da manhã. Pouco depois partimos para terra com o fim de se negociarem algumas somas com a caza de Salomão Benoliel, para a ajuda do resgate dos Captivos. A amizade e afeição que este e todos os seus filhos tem ao Enviado os move a facultar-lhe sincoenta mil duros para o dito fim, e sem o menor interesse, passando-lhes elles letras para Lisboa sobre a Junta encarregada da recepção dos donativos voluntários a pagar a hum, dous, e trez mezes: e segundo observei não duvido que os ditos suprissem todo o dinheiro preciso para o resgate de todos os Captivos, a não attenderem ás críticas circunstancias dos tempos.<sup>789</sup>

A amizade e afeição manifestada ao “Enviado” não impediram o homem de negócio de Gibraltar de manifestar a sua apreensão, quando da passagem da delegação portuguesa por aquela praça no regresso a Lisboa, quanto à capacidade da Fazenda Real em liquidar o montante do empréstimo já que as letras não tinham sido resolvidas nos prazos previstos. Santo António Moura mencionou-o na entrada do dia primeiro de Janeiro de 1811, temendo uma possível recusa por parte do financeiro judeu de futuros empréstimos para as viagens necessárias para completar o resgate dos portugueses ainda em Argel<sup>790</sup>.

A boa vontade e disponibilidade manifestada por Salomão Benoliel na concessão de fundos, apontada por Scarnichia como exemplo a seguir pelos comerciantes do Reino, não foi suficiente para levar o Estado a honrar os seus compromissos. Logo início do ano de 1811, após a chegada a Lisboa dos primeiros cativos, Benoliel foi obrigado a enviar uma carta ao cuidado de James Scarnichia na qual reclamava valores que não tinham sido liquidados nos prazos estabelecidos nas letras sacadas em Gibraltar. Nela fazia também referência aos receios manifestados ao chefe de divisão da marinha de guerra portuguesa, quando da efectuação do empréstimo, relacionados com a sua atempada liquidação, para depois o informar:

(...) pues dicen mis amigos de dicha capital [Lisboa], los SSres D.n P M y D.n J. E. Montano, a quienes las envio ao cobro, que fueron devidamente acceptadas y aun pagada la primera a su vencimiento, pêro haviendo cumplido el termino de la segunda per P\$16,000 y aplicado para su cobro, se desentendieron del los SS.res Comicionados de dho Resgate, dando por motivo el no tener fondos para elle; la mesma desgraçada suerte temo se le prepara a la outra terciaria letra de P\$ 17,500, que deve vencer en estas dias, y esta inconsequência puede V. S. hacerse cargo los grandes prejuicios que me acarrea. Por sus repetidas promessas, tanto de su parte

<sup>789</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da segunda viagem...*

<sup>790</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da segunda viagem...*

como las que dixo le havia dado el Exc.mo. Sr. Dn. Miguel Pereira Forjas de que qualq.r suma que avanzase para aquel loable fin seria religiosamente satisfecha a su devido tiempo.<sup>791</sup>

Salomão Benoliel iniciou aqui um longo percurso, do qual não conhecemos o fim, e que se resumiu às permanentes tentativas de receber os valores com que continuou a suprir as sempre eternas carências do Tesouro português. Pensamos, todavia, que algo lhe deve ter sido liquidado pois, meses depois, as fontes portuguesas voltam a facultar-nos uma carta deste para D. Miguel Pereira Forjaz na qual faz referência a dois ofícios que o governante lhe remetera a 19 e 22 de Julho de 1811. O curto espaço de tempo que mediou entre eles é bem indicativo da urgência daquilo que solicitava. Afirmava Salomão Benoliel:

Em segundo lugar, se dirigem os referidos officios a insinuar me, que faça hum novo em adiantamento de outros cincoenta mil duros para o segundo resgate, que está projectado: ou da somma que eu possa, na intelligência de que me passarão Letras pela quantia que for, e seus juros, se eu os exigir, em vários prazos, dentro dos quaes deverão ser pagas; ou se tivessem aqui sahida as produções do Brazil, me remeterião as que eu descrevesse pelos preços, que podessem convir.<sup>792</sup>

Nem a possibilidade do pagamento do empréstimo ser efectuado em géneros coloniais, mais concretamente em “produções do Brazil”, conseguiu convencer Benoliel a assumir verba de cinquenta mil duros que as autoridades de Lisboa voltavam a implorar. Invocando o seu comprometimento financeiro no suprimento das forças inglesas em Malta e na Sicília, o comerciante judeu afirmou a sua indisponibilidade em acudir ao reino português e lhe “(...) poder dar novas provas de zello, e eficácia, que sempre tive, e sem alteração conservo em benefício da nacção portugueza, de que sou sumamente amante”<sup>793</sup>. Alegava depois que devido ao ataque levado a cabo pelo “Inimigo commum”, a França, contra o comércio em geral e sobretudo o colonial, se encontravam os seus armazéns repletos destes produtos, sem capacidade de proceder ao seu escoamento. Porém, a estima já bastas vezes manifestada à nação portuguesa levou-o a reconsiderar e propôs a Lisboa um empréstimo de vinte e cinco mil duros que, tendo em conta a desesperada situação dos cativos nacionais, seria efectuado sem juros desde que contemplada a condição de serem aceites quatro letras a 45, 90, 135 e 180 dias de vista.

---

<sup>791</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 409, Carta de Salomão Benoliel para James Scarnichia, Gibraltar, 2 de Janeiro de 1811.

<sup>792</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Carta de Salomão Benoliel para D. Miguel Pereira Forjaz, Gibraltar, 9 de Agosto de 1811.

<sup>793</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Carta de Salomão Benoliel para D. Miguel Pereira Forjaz, Gibraltar, 9 de Agosto de 1811.



Salomão Benoliel foi, para além de reconhecido fornecedor de fundos destinados ao resgate dos cativos portugueses em Argel e suprimentos à esquadra que cruzava o Estreito, o financeiro a quem recorreram as autoridades das mais diversas regiões do Reino. Na mesma carta em que se disponibilizou para a concessão do crédito de vinte e cinco mil duros, o comerciante judeu de Gibraltar aproveitou para reclamar a liquidação um anterior empréstimo à Junta de Faro, a ser pago num ano, destinado a suprir as necessidades do Reino do Algarve. Expirado o prazo e tendo-se dirigido ao bispo de Faro para reclamar o que lhe era devido, foi por este remetido, sem mais explicações, para Lisboa, onde segundo o prelado, o seu crédito lhe deveria ser liquidado. Salomão Benoliel não deixava, de forma polida, de alertar D. Miguel Pereira Forjaz para este facto<sup>794</sup>.

A resposta na qual se assegurou que “Quanto aos quatro mil Duros, que Vossa Mercê emprestou à Junta do Algarve, na ocasião da Restauração, o governo vai tomar sobre este objecto as precisas informações, para se fazer o que for possível, a fim de pagar huma dívida tão privilegiada”<sup>795</sup> não inquietou o benfeitor do Tesouro régio. A informação que lhe chegava das mais variadas praças europeias com quem os judeus magrebinos mantinham contactos financeiros e comerciais, não foi bastante para o tranquilizar sobre a capacidade do reino português em honrar os seus compromissos. A disponibilidade que sempre mostrou, e continuou a mostrar, para acorrer em auxílio das autoridades de Lisboa, não lhe toldou o discernimento. A 26 de Setembro voltou a insistir junto de D. Miguel Pereira Forjaz para que os prazos da liquidação das letras que sustentavam os empréstimos concedidos ao Reino fossem cumpridos atempadamente<sup>796</sup>.

Da segunda viagem efectuada a Argel por James Scarnichia no ano de 1810, as fontes portuguesas legaram-nos uma “Relação dos Escravos particulares a quem seus Senhores derão liberdade com condição de lhes serem pagos, quando resgarmos os mais”. Dela constam cinco cativos na posse de David Bacri. Libertados e remetidos para o Reino na “conducta” de 1810<sup>797</sup>. Podemos de alguma forma especular sobre a rentabilidade dos cativos

---

<sup>794</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Carta de Salomão Benoliel para D. Miguel Pereira Forjaz, Gibraltar, 9 de Agosto de 1811.

<sup>795</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta de D. Miguel Pereira Forjaz para Salomão Benoliel, Lisboa, 26 de Agosto de 1811.

<sup>796</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Carta de Salomão Benoliel para D. Miguel Pereira Forjaz, Gibraltar, 26 de Setembro de 1811.

<sup>797</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 409, *Relação dos Escravos particulares a quem seus Senhores derão liberdade com condição de lhes serem pagos, quando resgarmos os mais.*

na posse de David Bacri e qual terá sido a sua utilização, estando alguns com ele há perto de vinte e cinco anos. Mas tendo em conta que a família, entre muitos outros negócios, se dedicou à compra de navios capturados pelos corsários argelinos e para cujo armamento, num claro pragmatismo multiconfessional, chegou a empregar *raïs* muçulmanos e cativos cristãos, não nos restam muitas dúvidas acerca da sua utilização. Há grande probabilidade de estes “escravos aguardando o seu resgate”, detentores de um conhecimento que os tornava muito qualificados para funções específicas, terem sido empregados em algumas das embarcações mercantes dos Bacri e Busnach que cruzavam a bacia mediterrânica rumo aos vários portos onde estas importantes famílias de judeus livorneses tinham correspondentes e escritórios, agenciando-lhe os negócios de importação e exportação.

O nome Bacri surge pela primeira vez na documentação argelina em 1774, dominando, isoladamente ou em associação com os Busnach, até 1830 o comércio externo da Regência. O fretamento de navios, bem como o negócio do armamento de embarcações mercantes era uma das suas mais relevantes actividades. Segundo M. J. M. Haddey que usou como fonte principal para a elaboração do seu estudo, entre outra documentação, os manifestos de importação e exportação da carga movimentada no porto de Argel, Joseph Cohen Bacri adquiriu no ano de 1795 às autoridades argelinas a polacra *Rachel*, dotando-a de pavilhão genovês e passaporte do *dey*, o mesmo acontecendo com um navio de 350 tonéis que baptizaram de *La Compagnie*<sup>798</sup>. No caso concreto que analisamos apenas nos interessam os navios que representem, tanto ao nível do seu comando, tripulação, carga transportada e dos negócios inerentes a estas actividades, uma clara demonstração da relação multiconfessional vivida na Regência, capaz de superar todos os interditos religiosos.

No ano de 1798 Joseph Cohen Bacri carregou, com destino a Nova-Iorque, a polacra *Vekilargy*, navio de que era armador, com produções da bacia mediterrânica. O comando da embarcação foi entregue ao cativo Thomas Dason que deveria também supervisionar o carregamento naquele porto da costa atlântica dos Estados Unidos de géneros importados por Bacri de conta e ordem de Mustapha Pacha, novo *dey* da Regência<sup>799</sup>.

O comércio de importação a cargo de elementos da família Bacri continuou, agora sob a supervisão de David Cohen Bacri, tendo este recebido em 1808 de Alicante dois

---

<sup>798</sup> M. J. M. Haddey, *Le Livre d'or des israélites algériens*, p. 67.

<sup>799</sup> Idem, *ibidem*, p. 68.

carregamentos de soda, transportados num bergantim, o *Abraham*, comandado pelo *raïs* Mohammed Ali<sup>800</sup>. Na prática multidisciplinar da sua actividade comercial que sempre caracterizou a elite dos judeus francos argelinos, a Casa Bacri exportou, com destino a Livorno, mercadorias que carregou num navio, o *Trois-Frères*, de que era armadora e aos comandos do qual se encontrava Ahmed, *raïs* de origem argelina<sup>801</sup>. O emprego de *raïs* muçulmanos continuou por parte dos Bacri. No ano de 1813, Jacob Cohen Bacri enviou a Livorno o seu bergantim *Moïse* sob o comando do *raïs* Ali Bedjaoui<sup>802</sup>. Tudo leva a crer que da sua tripulação continuaram a fazer parte alguns cativos cristãos, todavia já não portugueses, pois os últimos tinham abandonado Argel, a bordo da fragata da marinha de guerra *Pérola*, a 13 de Julho de 1812.

A estratégia financeira que as autoridades de Lisboa seguiram para tentar reunir o montante necessário à segunda “conducta” no ano de 1811, transmitida para a corte no Rio de Janeiro, foi confirmada nas instruções que James Scarnichia levou consigo quando se dirigiu a Argel em Setembro desse mesmo ano: “ O dinheiro que Vossa Mercê levar de Lisboa; o que em Gibraltar adiantar o negociante, Salomão Benoliel; e o que produzir a Contribuição Caritativa, que Vossa Mercê espera obter dos negociantes; e mais pessoas da mesma Praça de Gibraltar, será por Vossa Mercê applicado, para o resgate do maior numero possível de portuguezes.”<sup>803</sup>. Mais uma vez Portugal voltou a confiar nos “principios de humanidade” existentes no judeu de Gibraltar e mais uma vez este não o defraudou, concedendo-lhe um novo empréstimo.

Na viagem que os enviados portugueses fizeram à Regência para realizar a segunda “conducta”, surgiu um problema que poderia ter posto em causa o seu sucesso. O acontecido relacionou-se com o arrestamento em Gibraltar pelas autoridades inglesas do bergantim português *Intrépido*, apresado pelos argelinos quando regressava da Bahia. Antecipando problemas que com toda a certeza iriam surgir em Argel quanto a esta matéria e de como estes poderiam vir a comprometer o êxito da missão portuguesa, D. Miguel Pereira Forjaz avisou Scarnichia:

---

<sup>800</sup> Idem, *ibidem*, p. 68.

<sup>801</sup> Idem, *ibidem*, p. 70.

<sup>802</sup> Idem, *ibidem*, p. 71.

<sup>803</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 409, Instruções para James Scarnichia Chefe de Divisão da Armada Real, Lisboa, 12 de Agosto de 1811.

Em Gibraltar procurará Vossa Mercê informar-se de tudo o que se passou a respeito do bergantim portuguez Intrepido, aprezado pelos argelinos, que ali foi detido, e de que o Dey pretende huma indemnização. Consta que hum fulano Cardozo, agente d'Argel em Gibraltar, vendera, e arrecadara o valor da sua carga; e he preciso que Vossa Mercê vá munido de atestações deste facto, para que no cazo do Dey tenha algumas pertençações sobre este objecto, se lhe possa responder querentemente, alem de que nós não podemos ser responsáveis pelo que praticou o governo inglez, detendo o dito bergantim naquelle porto.<sup>804</sup>

O bergantim português foi conduzido pelo corsário que o apresou a Gibraltar. Quando da sua aproximação ao porto encalhou junto da bateria de Zocca. Os danos que sofreu levaram a que a remoção do navio e carga se tivessem revelado dispendiosos. Toda esta operação seria apenas mais uma das muitas do mesmo género que ocorriam com frequência nos mais importantes portos da bacia mediterrânica e não mereceria especial atenção se nela não tivessem estado envolvidos Aaron Cardoso, Salomão Benoliel, o cônsul português em Gibraltar e as autoridades britânicas desta praça.

Aaron Cardoso recebeu ordem do *dey* de Argel para negociar a carga do navio, considerada boa presa, o que efectuou, vendendo-a por 40.000 duros de Espanha. Todavia a intervenção do cônsul José Agostinho Parral, junto do Tribunal do Vice-Almirantado, levou a que este tivesse decretado o seu arresto não se consumando a entrega da carga aos compradores pelo que a transacção foi anulada. O cônsul argelino recorreu da decisão do Tribunal para Londres, tendo Lorde Liverpool<sup>805</sup> ordenado que casco e carga arrestados, fossem colocados, de novo, à disposição da Regência, reforçando a condição de boa presa invocada pelos corsários de Argel. Nova venda foi efectuada, desta vez por 25.000 duros de Espanha, a um cidadão britânico, Blankley Rogers, e a conta da operação, registando um saldo final de 6.714,20 duros de Espanha, enviada, não ao cônsul José Agostinho Parral, que não dispunha de fundos para a liquidar, mas sim a Salomão Benoliel a quem de novo o reino português se viu forçado a recorrer. Aaron Cardoso comunicou também o resultado de todo este processo às autoridades britânicas em Gibraltar, tecendo algumas considerações sobre a conduta do cônsul de Portugal que solicitara o arresto:

Agreeable His Excellency's desire I will furnish Mr. Solomon Benoliel with a detailed statement of the Account which I have no doubt will prove satisfactory to both Governments. I can boldly add that I have done my duty towards the three Nations concerned, by having been moderate, and had my good intentions been

---

<sup>804</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Offício de D. Miguel Pereira Forjaz para James Scarnichia, Lisboa, 10 de Novembro de 1811.

<sup>805</sup> Lord Liverpool, Robert Banks Jenkinson (1770-1828), primeiro-ministro inglês.

corresponded with less passion and little more prudence on the part of the Claimant The Portuguese Government only frustrated in is former claim woul [sic] have avoided further enquiries on the same subject.<sup>806</sup>

A liquidação do saldo final da operação relacionada com o bergantim *Intrépido* foi solicitada em desespero por Scarnichia, então em Argel, tentando trazer de volta ao Reino os últimos portugueses na Regência. A súplica foi enviada à Casa Judah Benoliel Arengo & Cia em Gibraltar na qual Salomão Benoliel possuía uma participação. James Scarnichia contava, mais uma vez, com a influência e disponibilidade do financeiro judeu. No entanto, este viu-se obrigado a comunicar-lhe que se tinha desvinculado daquela casa comercial e que iria proceder à sua liquidação<sup>807</sup>.

Foi contudo diferente a informação que José Agostinho Parral fez chegar a Lisboa em Junho de 1812. Segundo o cônsul português, antes de se proceder ao embargo, Isaac Benoliel tinha recebido um lote de sessenta rolos de tabaco brasileiro a fim de concluir a sua negociação. O representante da Regência em Gibraltar, por ordem do *dey*, embarcara numa escuna argelina, com destino a Argel, setenta rolos de tabaco. Afirmava ainda Parral que também tinha desembarcado, antes do embargo, uma porção de couros e algum melão, ignorando contudo o seu destino. Por fim, já depois de decretado o arresto, um súbdito britânico adquiriu várias mercadorias, entre as quais avultavam novecentos rolos de tabaco, tudo no valor de 25.000 duros de Espanha<sup>808</sup>. Esta transacção ainda hoje continua envolta em algum mistério, sendo objecto de várias versões dos seus intervenientes, e foi em torno dos montantes negociados pelos judeus de Gibraltar, comerciantes ingleses e representantes da Regência, que se centrou a discussão.

A questão do *Intrépido* e os debates que ela suscitou em Argel, levou a delegação portuguesa a passar para um estádio que os activos financeiros da família Benoliel já não conseguiram, ou entenderam dever suportar. Os enviados portugueses viram-se assim obrigados a apelar à intermediação da elite dos judeus francos argelinos e à sua influência política junto do poder turco da Regência. O *dey* exigiu ser ressarcido pelo valor da carga apresada a bordo de uma embarcação que os seus corsários tinham considerado como boa

---

<sup>806</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 409, Carta de Aaron Cardoso para John Rutherford, Gibraltar, 4 de Fevereiro de 1812.

<sup>807</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 409, Carta de Salomão Benoliel para James Scarnichia, Gibraltar, 25 de Fevereiro de 1812.

<sup>808</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 409, Ofício de José Agostinho Parral para D. Miguel Pereira Forjaz, Gibraltar, 6 de Dezembro de 1812.

presa. O valor em causa, inicialmente 40.000 duros, depressa passou para 30.000, tendo a pressão do governante argelino sobre os enviados do Reino deixado as autoridades de Lisboa sem muitas alternativas.

Foi por sugestão do próprio *dey*, efectuada através do seu *drogman*, que James Scarnichia recorreu a David Bacri<sup>809</sup>. O governante argelino propôs que resgatando os portugueses a metade dos cativos, à data existentes em Argel, e ficando Bacri fiador dos 30.000 duros exigidos como indemnização pelo arrestamento do *Intrépido*, aceitaria o habitual presente e estaria receptivo às propostas de paz de Portugal. A perspectiva de um lucrativo negócio para o judeu livornês, envolvendo também o seu *dey*, levou-o não só a aprontar os 30.000 duros, mas também a disponibilizar a restante quantia necessária para efectuar o resgate. As discussões seguintes giraram em torno dos juros exigidos para a concessão do crédito que rondavam os 15% e da taxa de conversão de duros argelinos para duros de Espanha, já que o empréstimo deveria ser liquidado em Lisboa nesta última moeda<sup>810</sup>. Segundo frei José de Santo António Moura nos informou nas negociações com David Bacri, “Conveo-se depois de muitas dificuldades, receber-mos aqui 1.250 duros Argelinos, dando-lhes por elles em Lisboa 1.000 d’Espanha pagando-se-lhes Letras a 2, e 4 mezes”<sup>811</sup>. No entanto, demonstrando algum cepticismo, fundamentado numa séria reflexão sobre a conjuntura portuguesa, o religioso português acrescentava também: “Em fim veremos se os Judeos apromptão o dinheiro mas receio que o não facção, por que parece ter havido quem lhes tem dito que se acautelem, por que Portugal está em perigo de ser tomado pelos Francezes”<sup>812</sup>.

A realidade da finança internacional superava os sentimentos antijudaicos expressos por alguns cativos portugueses. A complicada situação da Fazenda Real era conhecida da comunidade financeira da Europa do seu tempo. Sabiam-no os judeus magrebinos e de Gibraltar. E sabia-o Paulo Jorge, o importante homem de negócio português, com avultados

---

<sup>809</sup> O *dey* Hadj Ali-Pacha sugeria aqui, como em muitos outros negócios, a intervenção dos judeus livorneses Bacri numa operação financeira susceptível de lhe trazer também a ele avultados benefícios.

<sup>810</sup> Regista-se aqui o exemplo de como eram transferidos os fundos pelos financeiros judeus da instabilidade argelina para a relativa segurança europeia.

<sup>811</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Caixa 420, *Relação da viagem que eu Fr. Joze de St.º Antonio Moura fis a Argel em Setembro de 1811 na companhia de James Scarnichia Chefe de Divizão, e encarregado de efectuar a 2ª parte do resgate, e de ajustar a paz definitiva; e do resultado sobre este Negocio*, [7 Outubro].

<sup>812</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Caixa 420, *Relação da viagem que eu Fr. Joze de St.º Antonio Moura fis a Argel em Setembro de 1811 na companhia de James Scarnichia Chefe de Divizão, e encarregado de efectuar a 2ª parte do resgate, e de ajustar a paz definitiva; e do resultado sobre este Negocio*, [9 Outubro].

interesses no comércio e na finança, ligados ao tráfico norte-africano e brasileiro. A diferença entre eles residia no facto dos judeus francos de Argel, usufruindo de um conjunto de redes comerciais e financeiras tecidas por toda a Europa que contava no mundo dos negócios, fazerem, proveitosamente, fluir toda a informação necessária à boa consecução das suas actividades.

Por fim tudo se conseguiu e Moura informou ter sido recebido o dinheiro, para a ajuda do resgate e mais despesas, e assinadas as respectivas letras. Frei José de Santo António Moura facultou ainda na sua *Relação da viagem...*, um outro esclarecimento que permite aquilatar de como podia ser transitória a prosperidade manifestada por um qualquer elemento da comunidade judaica de Argel ou de outra potência magrebina:

Soubémos agora que o Bei mandara estrangular o Chefe dos Hebreos, homem de mais de 70 annos; e isto logo depois de ter recebido delle o presente, que por occazião da sua Pascoa lhe costumão offercer.

Tem sido diversas as opiniões sobre o que deo motivo a semelhante procedimento: a mais seguida he, por ter o dito Judeo, persuadido a vários outros, que não quizessem suprir-nos o dinheiro para o resgate, por que se expunhão a perdello, se os Francezes retomassem Portugal, como se dizia. Seja o que for; o certo he, que neste Paiz pouco se precisa para se perder a vida.<sup>813</sup>

A 19 de Dezembro de 1811, dez dias apenas após a chegada ao porto de Lisboa da segunda expedição dos cativos portugueses que se encontravam em Argel, Francisco António Ferreira, responsável pela Comissão encarregada do recebimento dos donativos para o resgate dos cativos, escreveu a D. Miguel Pereira Forjaz. Na carta dava conta de ter em seu poder um conjunto de dezoito letras sacadas em Argel sobre a Comissão de que era responsável<sup>814</sup>. A expedição portuguesa no regresso a Lisboa trouxera na sua conserva uma polacra argelina, pertença da Casa Bacri<sup>815</sup>, carregada de trigo e foi o comandante desta que apresentou, exigindo a sua liquidação, as letras que James Scarnichia tinha aceitado em Argel<sup>816</sup>. Totalizavam estas 85:254 ½ pesos duros, sendo cerca de 75% deste valor composto por

---

<sup>813</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Caixa 420, *Relação da viagem que eu Fr. Joze de Stº. Antonio Moura fis a Argel em Setembro de 1811 na companhia de James Scarnichia Chefe de Divizão, e encarregado de efectuar a 2ª parte do resgate, e de ajustar a paz definitiva; e do resultado sobre este Negocio*, [18 de Outubro].

<sup>814</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Ofício de Francisco António Ferreira para D. Miguel Pereira Forjaz, Lisboa 19 de Novembro de 1811.

<sup>815</sup> Pensamos ser esta embarcação a polacra de dois mastros *Moïse*, capitão *raïs* Mahmet, que carregava 110 tonéis e tinha uma equipagem de doze homens.

<sup>816</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da viagem que eu Fr. Joze de Stº. Antonio Moura fis a Argel em Setembro de 1811 na companhia de James Scarnichia Chefe de Divizão, e encarregado de efectuar a 2ª parte do resgate, e de ajustar a paz definitiva; e do resultado sobre este Negocio*.

aceites representando créditos contraídos junto da comunidade judaica de Argel. Os restantes 25% eram constituídos por adiantamentos obtidos junto dos naturais da Regência, de entre os quais podemos citar, não pelo seu valor, mas pelo significado multiconfessional deste suprimento, o do *raïs* Hamidou Ibn Ali no valor pesos duros, 1:045 1/2. Era na realidade mais uma prova da dinâmica financeira da comunidade judaica de argelina e da sua importância em todo o processo relacionado com o último grande resgate de cativos portugueses em terras do Magrebe.

### QUADRO XXXVI

#### Empréstimos contraídos por James Scarnichia junto da comunidade judaica de Argel na segunda viagem que efectuou àquela Regência no ano de 1811<sup>817</sup>

Nomes	Valores Pz\$
Moze Levi	5:500
Joseph Coin Bacri	25:000
Joseph Coin Bacri	25:000
Salom Portuguez	5:000
Samuel Levi Balenci	2:000
Haran Levi Balenci	2:000

A 12 de Junho de 1812 uma delegação portuguesa, de novo encabeçada por James Scarnichia, levando também como intérprete frei José de Santo António Moura, rumou a Argel para proceder ao transporte do último lote de cativos ainda ali existentes. Embora os sempre eternos problemas com recolha dos fundos, necessários para completar os que de Lisboa se levaram, transpareçam em toda a documentação respeitante a esta viagem, a realidade confronta-nos com uma única menção à comunidade dos judeus francos de Argel e ela refere-se aos “Negociantes Bacri e Sócios”. As instruções remetidas por D. Miguel Pereira Forjaz ao comandante da fragata da Armada *Pérola*, que transportou os enviados, explicitavam no seu ponto Nº 4:

Chegado que seja a Argel entregará Vossa Mercê ao Chefe de Divisão James Scarnichia o dinheiro que leva a seu cargo, e fará effectuar o desembarque dos effectos, que a fragata conduz, pertencentes aos negociantes Bacri e Sócios, e em todo o tempo que se demorar naquelle porto porá a maior vigilância e cuidado (sempre de accordo com o mesmo Chefe de Divisão) para que esta embarcação não corra algum risco<sup>818</sup>.

<sup>817</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Ofício de Francisco António Ferreira para D. Miguel Pereira Forjaz, Lisboa 19 de Novembro de 1811.

<sup>818</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Cópia das Instruções para o comandante da fragata *Pérola*, Lisboa 25 de Maio de 1812.



A não interferência dos financeiros judeus de Gibraltar nesta terceira expedição que trouxe volta ao Reino os últimos portugueses cativos na Regência, não significou de modo algum que a sua relação com Portugal tivesse terminado.

Em Junho de 1813, frei José de Santo António Moura deslocou-se novamente a Argel, agora na companhia de Joaquim José da Rosa Coelho, para a negociação da paz definitiva com a Regência. O religioso português elaborou também desta viagem uma circunstanciada Relação. Referiu Moura na entrada do dia 7 de Junho: “Neste dia deo parte o Enviado por via do Correio á Secretaria d’Estado da Marinha de tudo que até hoje tem ocorrido. Receberão-se neste mesmo dia os duzentos Contos de reis da Caza de Judá Benoliel, Arengo, e Companhia, parte dos fundos destinados para a Negociação d’Argel”<sup>819</sup>. A mesma informação foi também corroborada por Joaquim José da Rosa Coelho na conta corrente que elaborou com a Real Fazenda e na qual, na coluna do “Deve”, lançou: “Junho 7 – Pelo que recebeu em Gibraltar de Juda Benoliel, Arengo, e Comp.<sup>a</sup> [duros] \$250.000”<sup>820</sup>. Os financeiros judeus de Gibraltar retomavam assim as relações com o Tesouro português.

À chegada a Lisboa a Lista de Passageiros da fragata da *Pérola* mencionava exclusivamente membros da comunidade judaica de Gibraltar. Sob o título “Familia de Salomão Banoliel, que vem com o destino de hir ás Caldas”, incluíam-se como provenientes de Gibraltar: Moisés Benoliel, filho de Salomão Benoliel; Ester, cunhada, casada com Judah Benoliel<sup>821</sup>; um filho menor; uma criada e um criado. “Para o mesmo fim”, também a frequência dos banhos sulfurosos da vila da Estremadura portuguesa, David Aeriz, Isac Hassan, seu filho, seu irmão e um criado<sup>822</sup>. O reino português facultava o tratamento numa das suas mais importantes estâncias termais a Salomão Benoliel, personagem fundamental em

---

<sup>819</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da viagem que eu Fr. Jozé de Santo Antonio Moura fiz a Argel em Junho de 1813 na companhia do Capitão de Mar e Guerra, Jozé Joaquim da Roza Coelho, Commandante da Fragata Perola, e Encarregado de ajustar a Paz com aquella Regencia, a quem S.A.R. me mandou associar para tratarmos este Negocio de acordo com o Enviado Britanico Wiliam A Court, transportado d’Inglaterra a bordo da Fragata Persus, commandada pelo Capitão de Fragata, Eduardo H. A Court, autorizado pelo seu Soberano para garantir, e proteger esta Negociação.*

<sup>820</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 417, Joze Joaquim da Roza Coelho em conta corrente com a Real Fazenda [Junho de 1813].

<sup>821</sup> Judah Benoliel: personagem de grande relevo na comunidade judaica de Gibraltar. Foi cônsul de Marrocos naquela praça inglesa e importante armador de navios corsários. Sobre esta personalidade ver Lionel Levy, *La nation juive portugaise. Livourne, Amsterdam, Tunis 1591-1951*, 1999, p. 206.

<sup>822</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 407, Lista dos Passageiros que vem a bordo da Fragata Perola, Bordo da Fragata Perola surta no Tejo, 9 de Julho de 1813.

todo o processo da libertação dos cativos portugueses em Argel e que ainda sofria na pele a dilação do pagamento dos seus créditos.

Embora todos os cativos já estivessem a salvo no Reino, as autoridades portuguesas não deixaram de necessitar dos financeiros judeus e das suas estreitas ligações à oligarquia turca argelina que resistiam, por mútuo interesse, a todas as vicissitudes pelas quais passou a bacia mediterrânica. Em Novembro de 1814, D. Miguel Pereira Forjaz desejou saber a possibilidade do comerciante de origem judaica, Henrique Teixeira de Sampaio, depois de receber em Lisboa a importância de 6.677 duros de Espanha, se encarregar de a transferir para Argel à ordem do cônsul de Inglaterra que de momento também representava os interesses portugueses<sup>823</sup>. Não sabemos o teor da resposta de Sampaio, mas podemos calcular que ela foi favorável, já que em Janeiro de 1815 informou que tinha recebido uma carta de Judah Benoliel a reclamar o pagamento da referida quantia que “(...) por ordem de V. Ex<sup>a</sup> devião ser remetidos ao consul portuguez em Argel H. Mc Donnell de conta de Sua Alteza Real (...) Apesar do risco ser mui insignificante solocito sempre as instruções de V. Ex<sup>a</sup> para me regular se devo ou não mandar effectuar o seguro daquela somma”<sup>824</sup>.

A excepcionalidade das relações entre a família Benoliel e as autoridades de Lisboa, as obrigações que estas últimas sentiam para com os financeiros de Gibraltar, levaram a que Salomão Benoliel se sentisse legitimado para interferir no caso de um seu irmão de crença preso em Lisboa a pedido de vários comerciantes desta praça. O judeu de Gibraltar actuou a solicitação do pai do detido, José Elmalek, que entretanto tinha chegado a acordo com os credores do filho, Amram Elmalek, envolvido num negócio pouco transparente de mercadorias compradas a crédito a comerciantes da praça de Lisboa e cuja liquidação nunca tinha sido efectuada<sup>825</sup>. José Elmalek acordou, através do seu procurador na capital, João Teixeira de Carvalho, em indemnizar os credores no valor de setenta por cento da mercadoria, entretanto parte dela já arrestada nos portos de Livorno, Gibraltar e Faro. Um elemento da

---

<sup>823</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados de Argel e Trípoli, Livro 382, Ofício de D. Miguel Pereira Forjaz para Henrique Teixeira de Sampaio, Palácio do Governo, 19 de Novembro de 1814.

<sup>824</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Carta de Henrique Teixeira de Sampaio para D. Miguel Pereira Forjaz, Lisboa, 17 de Janeiro de 1815. Pensamos que esta importância ainda se encontrava relacionada com a liquidação do saldo da conta de escala do bergantim *Intrépido* enviada por Aaron Cardoso a Salomão Benoliel em resultado do protesto apresentado, e ganho, junto dos tribunais ingleses.

<sup>825</sup> Amram Elmalek tinha sido condenado a açoites, três voltas à roda da forca e degredo de dez anos para as galés.

família Benoliel, Judah, surgiu aqui intercedendo pelo sucesso do negócio, usando da sua influência em Lisboa, e depositou o valor acordado nas mãos de um negociante da capital<sup>826</sup>.

Este caso, aparentemente de menor importância no universo das relações com as comunidades judaicas do ocidente mediterrânico, é todavia significativo do modo como se processavam as relações comerciais e financeiras nesta área e de como foi notória a dependência das autoridades de Lisboa dos livorneses de Argel e dos sefarditas de Gibraltar que na realidade mantinham uma activa rede de agentes e correspondentes em Portugal.

Nos anos seguintes as relações com os judeus magrebinos e de Gibraltar vão aprofundar-se, sempre escoradas na necessidade sentida em Portugal de manter um normal relacionamento com o poder argelino. O apoio da Inglaterra já não se fazia sentir de maneira tão intensa como entre 1810 e 1813. A marinha de guerra portuguesa era já prescindível na estratégia inglesa para a bacia ocidental do Mediterrâneo pois as tropas francesas tinham sido derrotadas na Península. Dentro desta lógica, Aaron Cardoso, “Encarregado de Negocios y Consul General de S. A. el Dey e Regencia de Argel” em Gibraltar, invocando as várias representações que tinha recebido de naturais do Algarve para ali nomear um agente ou vice-cônsul daquela Regência, tendo também em atenção o aumento do comércio com os argelinos, propôs para esse cargo Salomão Pacífico e rogava a D. Miguel Pereira Forjaz a aceitação deste judeu sefardita “versado em os idiomas portuguez e argelino”<sup>827</sup>. Juntava a carta de nomeação do dito Salomão Pacífico, “En Nombre de Sua Alteza El Dey de Argel”, na qual afirmava: “He elegido constituído, y Deputado, como por la presente elijo, constituyo, y deputo, El Señor Salomon Pacifico, vecino de la Ciudad de Lagos, por mi Vis Consul, en el Reyno del Algarve con todas las prerrogativas, Prevelegios, utilidades, Emolumentos, y derechos, a tal Empleo, pertencientes, mediante que tome el acostumbrado juramento”<sup>828</sup>.

Em Julho de 1819 Judah Benoliel mantinha ainda viva a correspondência que por dever de ofício enviava para Portugal. Numa carta dirigida a D. Miguel Pereira Forjaz

---

<sup>826</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 419, Carta de Salomão Benoliel para D. Miguel Pereira Forjaz, Gibraltar, 12 de Julho de 1816.

<sup>827</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta de Aaron Cardoso para D. Miguel Pereira Forjaz, Gibraltar, 2 de Fevereiro de 1818. O pedido dos habitantes do Algarve é exemplificativo da existência de relações comerciais entre aquele espaço do reino português e a regência de Argel.

<sup>828</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, Carta de nomeação de Salomão Pacífico como vice-cônsul da Regência de Argel no Algarve, Gibraltar, 2 de Fevereiro de 1818.

informava-o que remetera ao barão de Teixeira<sup>829</sup> duas letras que de Argel lhe tinha mandado o cônsul inglês H. Mc Donnel, ainda representando os interesses portugueses, no valor 20.000 pesos fortes de Espanha (a 30 dias de vista) e 24.000 pesos fortes de Espanha (a 60 dias vista). Solicitava o judeu de Gibraltar que estas fossem aceites e domiciliadas com vista à sua liquidação nos prazos previstos<sup>830</sup>. As já habituais dificuldades financeiras do Erário Régio suscitavam alguns receios no que dizia respeito ao bom relacionamento com Argel pois continuava por cumprir o estipulado no famoso artigo secreto do Tratado Luso-Argelino de 1813. Mas para obstar a essas dificuldades lá estavam, ainda e sempre, os elementos da família Benoliel.

A premência do assunto, e o que ele representava para a política externa portuguesa, pode ser medida pela rapidez da resposta do futuro conde da Feira:

Manda El Rey Nosso Senhor (...), entregue ao barão de Teixeira, a importância de duas Letras de Cambio, saccadas de Argel em dois de Julho próximo passado pelo consul de Portugal junto da Regencia de Argel Henrique Mac Donell sobre o Secretario do Governo encarregado das Secretarias de Estado da Marinha, e Negocios Estrangeiros, e Guerra D. Miguel Pereira Forjaz, a favor de Judah Benoliel de Gibraltar, ou á sua ordem; sendo as duas Letras, hua do valor de vinte mil Duros de Hespanha, outra de vinte e quatro mil, e importância do presente annual, e biennial que Portugal dá a Argel.<sup>831</sup>

No entanto pensamos poder afirmar que as relações com os Benoliel de Gibraltar se processavam apenas através do poder central em Lisboa, ou dos seus enviados especiais ao Magrebe, visto que em toda a documentação relativa ao consulado do Reino naquele domínio britânico não encontramos referência a qualquer contacto destes com o cônsul que ali representava os interesses de Portugal.

No ano de 1824 e face à continuação das dificuldades financeiras encontradas por Lisboa em cumprir o estabelecido no Tratado com a Regência de Argel de Junho de 1813, Portugal viu-se na contingência de tentar uma nova abordagem às autoridades argelinas. Para isso voltou a recorrer a elementos das comunidades judaicas do Ocidente do Mediterrâneo. Na sequência destas aproximações que se pretenderam céleres, procurou-se de novo contar com o

---

<sup>829</sup> Barão de Teixeira, título concedido em 1818 por D. João VI ao grande comerciante da Praça de Lisboa Henrique Teixeira de Sampaio. Este era em Lisboa o correspondente dos Benoliel de Gibraltar.

<sup>830</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 395, Carta de Judah Benoliel para D. Miguel Pereira Forjaz, Gibraltar, 29 de Julho de 1819.

<sup>831</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 395, Ordem de D. Miguel Pereira Forjaz, Lisboa, 16 de Agosto de 1819.

apoio da diplomacia inglesa. O marquês de Palmela enviou um ofício ao conde de Suberra no qual, entre muitas outras informações acerca da regência argelina, mencionava que o cônsul do Reino em Gibraltar lhe comunicara “(...) estar a chegar a esta Corte um certo Aron Cardoso, que tem muita influencia nas Potencias Barbarescas”<sup>832</sup>.

Foi, tendo em conta informações deste tipo e as habilitações do representante de Argel em Gibraltar, que o marquês de Palmela nas *Instrucções para os Sres. Carlos Mathias Pereira, Aaron Cardozo, e Felicio Calvet* que ali se dirigiram no sentido de tratar de “(...) huma Modificação das Estipulações Secretas, actualmente existentes entre Sua Magestade e Sua Alteza o Dey d’Argel, que seja mais conformes ao estado reduzido das Rendas Publicas de Portugal”<sup>833</sup>, reservou um destacado papel a Aaron Cardoso, exortando-o a intervir junto das autoridades argelinas, pelo muito que confiava no “(...) seu amor pela Patria dos seus pais”.

Mas não foi apenas com a boa vontade de Aaron Cardoso que o marquês de Palmela e as autoridades do Reino contaram. Em 1825, já em Lisboa depois de ter desempenhado a sua missão em Argel, Carlos Matias Pereira, devolveu a D. Miguel António de Melo, presidente do Real Erário, “(...) a carta de ordens do Exmo. Ministro da Fazenda para Judá Benoliel de Gibraltar me fornecesse a quantia de 12 mil duros, de que não tive occasião de fazer uso”<sup>834</sup>. Mais uma vez numa deslocação a Argel, apenas passados alguns anos após o Tratado Luso-Argelino de 1813, tinham existido ordens das autoridades de Lisboa para recorrer, em caso de necessidade, aos Benoliel de Gibraltar, agora não a Salomão, mas a um dos seus filhos, Judah.

O mesmo Judah Benoliel voltou a correr em socorro do Reino para liquidação do presente anual à regência de Argel. O pro-cônsul português naquela cidade, disse mesmo de conta ao informar que através de um navio inglês, recém-chegado de Londres, fora avisado por Francisco Teixeira Sampaio e Alexandre Teixeira Sampaio, agentes de Portugal naquela

---

<sup>832</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Ofício do marquês de Palmela para o conde de Suberra, Lisboa, 16 de Outubro de 1824. Conde de Suberra – Título criado por D. João VI, por decreto de de 2 de Julho de 1823, a favor de Manuel Inácio Martins Pamplona Corte Real, ministro da Guerra e da Marinha entre Junho de 1823 e 15 de Janeiro de 1825. Entre Junho de 1823 e 19 de Março de 1824 acumulou com as funções de ministro assistente ao despacho.

<sup>833</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, *Instrucções para os Sres. Carlos Mathias Pereira, Aaron Cardozo, e Felicio Calvet*, Lisboa, 30 de Dezembro de 1824.

<sup>834</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Carlos Matias Pereira para D. Miguel António de Melo, Lisboa, 28 de Fevereiro de 1825.

capital, que tinham sido dadas instruções à casa de comércio Judah Benoliel de Gibraltar para lhe serem remetidos vinte e quatro mil pesos duros de Espanha. O que haveria mais tarde de ser confirmado por um aviso do financeiro judeu indicando que a referida quantia seria remetida para Argel ao abrigo da segurança de uma embarcação americana ou inglesa, as marinhas que agora contavam na bacia ocidental do Mediterrâneo<sup>835</sup>.

A família Benoliel continuou, através da sua actividade comercial e financeira e dos laços que soube entretecer por todo o Magrebe, a ser uma peça fundamental no mundo dos negócios que giravam em torno da porosa fronteira que delimitava o sul da Península Ibérica e parte do espaço norte-africano. Aquela continuava a ser a representante sultão de Marrocos em Gibraltar e uma ponte para os seus negócios com a Península Ibérica, fazendo valer também os contactos com as comunidades sefarditas espalhadas pela Europa e o Novo Mundo, conforme o dá a entender um ofício do cônsul de Portugal em Marrocos em que este afirma: “Recebeo tambem El Rey [de Marrocos] hum considerável presente que lhe foi presentado por Judah Benoliel rico commerciante de Gibraltar e quem n’aquella praça exerce as funcçoens de consul marroquino e encarregado dos assuntos d’esto governo”<sup>836</sup>.

Aproximava-se um tempo de ruptura no equilíbrio geoestratégico das realidades políticas magrebina e de todo o Mediterrâneo ocidental. No entanto os Benoliel de Gibraltar iriam manter a sua influência no novo cenário que se estava a construir neste espaço. Em Novembro de 1830, quando as tropas francesas já tinham desembarcado em Sidi Ferrouche, Jorge José Colaço informou Lisboa do regresso a Tânger dos “Inviados de Sua Magestade Imperial e Real Appostolica, junto ao Imperador de Marrocos”, ficando ratificada a paz que tinha sido arranjada por Judah Benoliel. Acrescentava o cônsul de Portugal: “O agente Judah Benoliel recebeu da Corte de Vienna pela negociação da paz huma caixa guarnecida de brilhantes e huma carta sumamente honorifica; o consul geral de Dinamarca a condecoração da Ordem de Leopoldo, e huma caixa guarnecida de brilhantes do menor valor; seu filho, e o secretario, hum anel de brilhantes cada hum, e o hebreo interprete hum relogio de repetição”<sup>837</sup>.

---

<sup>835</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271, Ofício de Jean Bertuzzi para D. Francisco de Almeida Portugal, Argel, 18 de Dezembro de 1826.

<sup>836</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 300, Ofício de Jorge José Colaço para o visconde de Santarém, Tânger, 9 de Junho de 1828.

<sup>837</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 300, Ofício de Jorge José Colaço para o visconde de Santarém, Tânger, 18 de Novembro de 1830. Sobre as relações de Marrocos com a Áustria

A comunidade judaica magrebina continuou a demonstrar extraordinária vitalidade e abertura às oportunidades que o seu tempo lhes proporcionou. Em Abril de 1831, o visconde de Santarém tomou conhecimento da nomeação de um cônsul português em Mogador sem a prévia autorização de Lisboa. O judeu Mier Ben Malenin era o alegado representante diplomático do Reino naquele porto marroquino. A informação só tinha chegado a Portugal, porque na posse de um outro hebreu, Leão José Azuley, tinha sido encontrado um passaporte emitido por aquele cônsul português. Dado que a Secretaria de Estado em Lisboa desconhecia a existência de um representante português em Mogador, solicitava o visconde de Santarém a confirmação, do cônsul de Portugal em Tânger, daquela investidura, no caso de ela ter tido lugar, para ser ratificada pelas autoridades portuguesas<sup>838</sup>.

Entretanto, os judeus magrebinos deslocavam-se com frequência entre o Norte de África e Portugal, chegando a intervir activamente nas questões internas do reino português, tomando partido nas suas lutas fratricidas. Em Junho de 1829, Jorge José Colaço escreveu para Lisboa, ao cuidado do visconde de Santarém, no sentido de apressar a pretensão do soberano marroquino Mulei Slimane, apresentada através do seu ministro Hage Raleb Ben Gelun, no sentido de lhe ser remetido um “seu judeu”, condenado e detido em Portugal<sup>839</sup>. Samuel Sefarty, herdeiro cultural do judeu de Tetuão que o cônsul de Portugal em Mogador, Bernardo Simões Pessoa, tanto louvara pelo seu conhecimento<sup>840</sup>, estivera implicado na

---

ver David Do Paço «Un Orient négocié. L’ambassade marocaine de Mohamed Ben Abdel Malek à Vienne en 1783, dans les grandes gazettes européennes de langue française» in *Cahiers de la Méditerranée*, n° 76, 2008. Neste artigo Do Paço menciona a referência da *Gazette de Leyde* ao intérprete do embaixador marroquino um “Jeune-Homme de 24 ans, né dans le Pays-Bas & très versé dans les langues orientales”. Do Paço refere também, baseado na *Gazette de Leyde*, que o intérprete seria um certo Bihn, nomeado pelo mesmo jornal quatro vezes entre 18 de Março e 27 de Maio de 1783. Constatando que o seu nome não surge na lista de estudantes da Academia Oriental de Viena, acaba por concluir que se sabe muito pouco sobre ele. Propomos uma outra resposta, sempre baseados nas fontes portuguesas da época, no caso concreto do Diário de Bernardo Simões Pessoa, que mostram bem as relações muito próximas e privilegiadas entre os sefarditas marroquinos e seus irmãos de crença de Amesterdão. É bem provável, dada a sua origem, que este intérprete de Moahmed Ben Abdel fosse um judeu sefardita.

<sup>838</sup> Nesta posição do visconde de Santarém é de salientar que a diplomacia portuguesa não rejeitou a nomeação que não tinha seguido os trâmites normais. Apenas se solicitava a confirmação pelo cônsul de Portugal daquele acto para depois ser ratificado por Lisboa numa clara inversão das normas da diplomacia. As boas relações do reino português com o reino de Marrocos e os “seus judeus” tudo permitiam.

<sup>839</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 300, Ofício de Jorge José Colaço para o visconde de Santarém, Tânger, 2 de Junho de 1829.

<sup>840</sup> Bernardo Simões Pessoa, cônsul de Portugal em Mogador entre 1773 e 1779, compôs um importante Diário, cuja primeira entrada data de 28 de Outubro de 1773 e a última de 27 de Julho de 1779, e no qual se encontram inúmeras referências à comunidade dos judeus marroquinos. Entre estas avulta a que diz respeito a um judeu de Tetuão referido por Pessoa pelo seu conhecimento e que segundo o cônsul lhe retorquiria que era assim por ter lido *L’ami des hommes* e todas as demais obras do seu autor, Vitor Riquetti, marquês de Mirabeau (Entrada de 24 Maio de 1774). A perplexidade do diplomata português resultava do confronto com aquilo que sempre tinha sido uma prática do judaísmo e que o povoamento sefardita, oriundo da Península Ibérica nos séculos XV

Revolução do Porto de 1828 e depois na defesa de Valença, em Junho do mesmo ano, onde ajudara a guarnição desta praça-forte a resistir ao cerco das tropas absolutistas comandadas pelo capitão-mor das milícias de Monção, António Pereira Álvares da Guerra. Em documento apenso a este ofício do cônsul de Portugal em Marrocos, alguém da Secretaria de Estado rascunhou a resposta a enviar para Tânger com a decisão de Sua Magestade de mandar entregar às “Authorities Marroquinas” Samuel, dando conta das razões da sua detenção: “O referido Hebreo Samuel Sefarty foi condenado por accordão da Alçada do Porto proferido em 9 d’Abril ultimo a ser açoitado pelas ruas publicas d’aquella cidade, e hir trabalhos de galés para toda a vida por se provar que adherira voluntariamente á rebellião a conselhando o modo de derigir o fogo na Praça de Valença contra as forças realistas que a sitiarão”<sup>841</sup>. No entanto o assunto só ficou definitivamente regularizado, no sentido de Samuel Sefarty ser, como pretendia o soberano Alauíta, castigado em Marrocos, por um ofício de Setembro do mesmo ano<sup>842</sup>.

Entre 1778 e 1830, no que em concreto diz respeito ao reino português, pensamos ser impossível abordar os resgates de cativos portugueses em terras do Magrebe sem neles dar o devido relevo ao papel desempenhado pelos judeus sefarditas. No caso da redenção geral de 1810, levada a cabo pelo governo português, a acção do judeu de Gibraltar Salomão Benoliel foi fundamental e transcendeu, em muito, mais um negócio dos variados que ainda nessa época, tendo por base o comércio do homem, se efectuavam por todo o Mediterrâneo. O mesmo não aconteceu em relação ao judeus livorneses da Regência a quem também as autoridades, em desespero e com outros custos se viram obrigadas a recorrer. Esta elite de judeus francos, em lucrativas parcerias com a oligarquia turca no poder em Argel, intermediou resgates e acordos diplomáticos da Regência com Portugal. Não podemos afirmar que sem ela os resgates e acordos de paz não teriam sido alcançados, mas podemos assegurar que sem a sua intervenção estes teriam sido mais dispendiosos do ponto de vista geoestratégico para o reino português e para a Inglaterra.

\*\*\*

---

e XVI de alguma forma acentuara, a responsabilidade para com o texto no plano da meditação e da interpretação, bem como do comportamento. O judaísmo, desde a sua génese, sempre se reconheceu na prática da leitura e reflexão dos textos sagrados.

<sup>841</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Marrocos, Cx. 300, Rascunho de Ofício a enviar ao cônsul de Portugal em Marrocos, Lisboa, 17 de Junho de 1829.

<sup>842</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Tânger, Livro 609, Cópia do ofício do visconde de Santarém para Jorge José Colaço, Lisboa, 11 de Setembro de 1830.



As comunidades judaicas do Norte de África e do Sul da Península foram imprescindíveis ao esforço financeiro do Reino para levar a cabo com sucesso o resgate dos derradeiros 615 cativos que na primeira década do século XIX ainda se encontravam em Argel. Os Judeus, francos e mouros, durante todo o século XVIII e XIX, revelaram-se fundamentais para actividade económica e financeira da Regência. A elite dos judeus francos, graças às redes estabelecidas com os vários locais da diáspora sefardita na Europa e nas Américas, funcionava como agente da oligarquia anatoliana no poder em Argel.

A comunidade judaica encontrava-se na base da sociedade argelina, partilhando-a com os cativos cristãos, embora diferenciando-se destes últimos por não poderem ser reduzidos à escravidão. O seu estatuto no Islão magrebino era o de *dhimi* o que lhes permitia exercer com alguma liberalidade várias actividades às quais não eram estranhos os interesses da Regência.

A segunda metade do século XVIII foi marcada por duas personalidades de excepcional dimensão na comunidade judaica de Argel, Naftali Busnach e David Cohen Bacri. Parentes e sócios acumularam uma considerável fortuna. As aproximações do reino português à regência argelina passaram por eles e, numa outra dimensão, por Salomão Benoliel, cônsul do reino de Marrocos em Gibraltar. A documentação portuguesa facultou-nos várias informações permitindo aquilatar o montante dos créditos concedidos ao Reino pelos elementos mais preponderantes da comunidade judaica de Argel e de Gibraltar, contribuição à qual também não se eximiram outros judeus de menores recursos financeiros.

Do cotejo da documentação oriunda da oficialidade dos navios da Armada com outra de diferente proveniência – caso do Diário de Mrs. Broughton – apuraram-se as condições, sempre dependentes das lutas pelo poder na sociedade argelina, em que os judeus, mesmo aqueles pertencentes à sua elite financeira, viviam na sociedade da Regência. A proximidade com a oligarquia turca, mesmo quando lhe geriam fundos e agenciavam negócios, não os tornou imunes às consequências das frequentes manifestações de violência que ocorriam sempre que se registavam mudanças na cúpula do poder argelino e das quais geralmente eram sempre as principais vítimas.

Na prática multidisciplinar e interconfessional das suas actividades, a elite dos judeus argelinos, representada essencialmente pelas famílias de judeus livorneses, juntou à prática do comércio de exportação de trigo e de importação de produtos de luxo, a compra e o

fretamento de navios apresados pelos *raïs* de Argel. Ao comando dos navios mercantes e de corso de que eram proprietários elementos da comunidade judaica da Regência, em associação com armadores da oligarquia turca, estavam capitães muçulmanos, judeus e “renegados”. Da sua tripulação, cujas diferenças de credo eram esbatidas pela apetência do lucro, faziam parte muitos dos cativos há longos anos em Argel, detidos pelo *dey* ou por particulares, frequentemente cedidos para integrarem as *taifas* dos navios saídos para as campanhas no Mediterrâneo e Atlântico.

A intervenção de Salomão Benoliel foi fundamental do ponto de vista financeiro para levar a bom termo o resgate dos cativos portugueses e para a resolução da questão do bergantim *Intrépido*, quando o *dey* exigiu uma indemnização a propósito do arrestamento daquela embarcação a pedido do cônsul José Agostinho Parral. Todavia, não cessaram, após a libertação dos portugueses retidos em Argel, as relações do Reino com elementos das comunidades judaicas magrebina e de Gibraltar com capacidades económicas para vir em auxílio das depauperadas finanças portuguesas.

Em Junho de 1813, de novo os enviados portugueses se deslocaram a Argel, desta vez para negociar um Tratado de Paz. Frei José de Santo António Moura informou Lisboa que a delegação portuguesa tinha recebido da casa de comércio Judah Benoliel, Arengo & Co., duzentos contos de réis como parte dos fundos destinados à negociação. O saldo final da conta de escala do *Intrépido* haveria também de ser liquidado, passados anos, igualmente por Judah Benoliel. E no ano de 1818, Aaron Cardoso, cônsul da Regência em Gibraltar, face ao aumento do volume de negócios de Portugal com o espaço argelino, nomeou para cônsul de Argel em Lagos, Salomão Pacífico. Novamente no ano de 1824, tendo em conta as dificuldades do Erário Régio em honrar os compromissos resultantes do Tratado de 1813, o reino português solicitou a intervenção, desta vez, de Aaron Cardoso junto do *divan* da Regência.

Entre os anos de 1778 e 1830 é impossível estudar os resgates dos cativos portugueses e as condições em que decorreram as negociações do Tratado de Paz com Argel, sem dar o devido relevo ao desempenho das comunidades judaicas magrebina e de Gibraltar em todos estes processos. No entanto, na documentação portuguesa é possível detectar dois tipos de discurso em relação a estas comunidades e a alguns dos seus mais proeminentes representantes. Por um lado, o discurso oficial, emitido de Lisboa ou de Argel, que investivava, culpava, acusava o judeu norte-africano de, na sua ânsia desmedida de lucro,

dificultar os resgates dos portugueses e canalizar informação para o curso da Regência, possibilitando-lhe o apresamento das embarcações do Reino. Por outro, a leitura de alguma correspondência permite-nos identificar documentação na qual se pediam e imploravam créditos e contribuições sem as quais teria sido impossível obter algum sucesso nas deslocações dos enviados do Reino a Argel nos primeiros anos do século XIX. Na primeira linha destes contribuintes esteve desde a primeira hora a família Benoliel que passados muitos anos ainda aguardava a resolução dos seus créditos.

#### **4.2.4. Cativos originários dos navios de guerra e cativos pertencentes a navios mercantes e de pesca**

A composição dos 615 cativos que o último resgate levado a cabo pelas autoridades portuguesas em terras do Magrebe devolveu ao Reino é bastante heterogénea. Os nacionais que se encontravam em Argel eram sobretudo oriundos, a fazer fé na *Relação individual dos portugueses, que estavam cativos em Argel, e forão resgatados por ordem de S. A. R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se procedeo em cumprimento das mesmas reaes ordens*, de navios de guerra, mercantes e de pesca, já que o curso argelino abandonara por várias razões as incursões em terra. Também era diversificada a sua proveniência geográfica, e se este último factor poderá parecer de somenos importância para o caso dos navios de guerra, ele não será com toda a certeza de desprezar no que diz respeito às tripulações dos navios mercantes e de pesca.

A Lisboa chegaram nos anos de 1810, 1811 e 1812, 278 tripulantes dos dois navios da Armada que tinham passado a integrar os activos do curso argelino. E sem esquecer as agruras que representaram para muitos destes portugueses a permanência de mais de uma dezena de anos longe da pátria, não podemos também omitir as consequências para o conjunto do espaço nacional da cessação da liquidação das soldadas, fundamentais para sustentar populações que delas dependiam.

**QUADRO XXXVII**  
**Cativos dos navios de guerra transportados para o Reino**<sup>843</sup>

NAVIOS	1810	1811	1812
<i>Lebre pequeno</i>	46		
<i>Cisne</i>	71	55	106

Estávamos assim perante um grupo de portugueses bem diferenciado dos outros dois que com ele conviviam em pleno cativoiro. Todavia, este primeiro conjunto de cativos ainda se deve subdividir em dois grupos: um constituído por todos aqueles a quem Gaspar José Vieira apelidava de “homens de bem”, no qual entrava toda a oficialidade, e um outro abarcando a restante tripulação. Como haveremos de ver, esta distinção não é apenas *de jure*, mas também *de facto*, já que existiu um tratamento substancialmente diferente em relação a estes dois grupos de cativos.

**QUADRO XXXVIII**  
**Aumento de soldos / Decreto de 14 de Novembro de 1802**<sup>844</sup>

POSTO	VENCE EM TERRA	VENCE NO MAR	PASSA A VENCER TERRA	PASSA A VENCER MAR
Capitão de Fragata	24\$000rs	36\$000rs	28\$000rs	40\$000rs
Capitão-tenente	20\$000rs	30\$000rs	26\$000rs	38\$000rs
Primeiro-tenente	10\$000rs	15\$000rs	14\$000rs	20\$000rs
Segundo-tenente	8\$000rs	12\$000rs	10\$000rs	15\$000rs

Temos também conhecimento que o aumento de soldos – **QUADRO XXXVIII** – que teve lugar na Marinha de Guerra por Decreto de 20 de Novembro de 1802, poucos meses após a perda da *Cisne*, do qual a *Gazeta de Lisboa* nos deu conta – mencionando apenas aquele que atingia a sua oficialidade – veio de alguma forma tornar mais presente a pressão que de Argel era exercida sobre as autoridades de Lisboa pelas tripulações da Armada que ali se encontravam, naturalmente preocupadas com os familiares que tinham deixado no Reino. A mudança que o Decreto de Novembro de 1802 contemplou foi significativa. Os oficiais dos navios de guerra, cujos anteriores vencimentos já registavam um acréscimo de 50%, quando a

<sup>843</sup> Dados extraídos da *Relação individual dos portugueses, que estavam cativos em Argel, e forão resgatados por ordem de S. A. R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se prodeceo em cumprimento das mesmas reaes ordens*. Sobre os cativos da Marinha de Guerra ver Luís Filipe Xavier Cabrita *Os Cativos em Argel da Marinha Real Portuguesa (1799-1812)*, 2013.

<sup>844</sup> Valores extraídos do 2º Sup. *Gazeta de Lisboa* XLVI, 20 de Novembro de 1802.

navegar, viram-nos ser aumentados em percentagens que rondavam entre os 17% e os 40%, quando em terra, e os 11% e 33,3%, quando a navegar.

Um aumento de soldos desta dimensão, devidamente publicitado na principal gazeta do país, iria gerar expectativas nos familiares das guarnições dos navios de guerra cativos em Argel que no entanto não demorariam muito a ser defraudadas tendo em conta os grandes atrasos na sua liquidação. Podemos aquilatar das preocupações sentidas pelas tripulações quando poucos dias após a sua chegada à Regência, Paulo Freire de Andrade escreveu para o Reino pedindo para ser entregue à sua mulher metade do soldo que lhe era devido, referindo ao mesmo tempo que se rogasse ao príncipe regente por um piedoso olhar sobre a mulher do primeiro-tenente de mar Jacinto Peres de Cunha falecido em Argel em resultado dos ferimentos contraídos na abordagem da *Cisne*. Esta carta do oficial português suscitou do funcionário da Secretaria de Estado que elaborava as apostilhas resumindo a documentação para despacho o seguinte comentário: “Não se poderá para resgatar estes desgraçados porrogar [sic] o de 3 por cento de comboy que agora se abolio; e tirar também algum socorro do rendimento da Bulla e achar logo o dinheiro por hum empréstimo com aquellas consignações? Apoyando a negociação da Paz e resgate com a nossa Esquadra bloqueando o porto de Argel?”<sup>845</sup>. O conteúdo desta observação é bem elucidativo da comoção que a queda em cativeiro de mais de duas centenas de portugueses causou e das prontas reacções que o tempo, abarcando a problemática conjuntura portuguesa e internacional, acabaria, lentamente, por diluir.

Embora as aproximações à regência de Argel por razões de ordem conjuntural, interna e externa, tenham ganho dimensão no início da segunda década do século XIX, às quais não foram estranhas pressões exercidas pela oficialidade da fragata *Cisne*, não podemos esquecer que logo no final do ano de 1799 o reino português tentou resgatar os cativos nacionais feitos em razão da perda do bergantim *Lebre pequeno*. Fica-nos essa convicção da leitura das instruções de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para frei José de Santo António Moura, emitidas em Mafra no mês de Outubro desse mesmo ano. Temos contudo de duvidar da sinceridade do plano que o príncipe regente e os seus principais conselheiros tinham em mente para abordar, do ponto de vista militar, a regência argelina que consistia em “(...) constranger pela força o Dey de Argel a fazer a Paz com Portugal, pondo Argel no mais

---

<sup>845</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 28 de Maio de 1802.

estreito bloqueio, fazendo desembarques ao longo das suas costas, e ordenando que se fizesse saltar em cada anno huma, ou duas maquinas infernaes dentro da sua bahia, para reduzir Argel a cinzas”<sup>846</sup> e cuja exequibilidade, tendo em conta os meios militares e navais da coroa portuguesa, nos levanta sérias dúvidas. Aliás, o próprio príncipe regente, passados os arroubos bélicos expressos neste utópico plano, rapidamente deu instruções para encetar negociações com o *dey* tendo em vista a obtenção de uma trégua por três anos. Todavia, D. Rodrigo de Sousa Coutinho não se esqueceu de avisar Santo António Moura:

Como preliminar da Tregoa procurará Vossa Paternidade conseguir a restituição gratuita dos officiaes do bergantim tomado ultimamente junto de Barcelona pelos argelinos; e só depois de exauridas todas as diligencias para alcançar aquella restituição gratuita, he que Vossa Paternidade poderá fazer falar no resgate de todos quantos captivos portuguezes estiverem em Argel, oferecendo quando muito mil Duros por cada captivo, e na mesma proporção por cada official de patente, mestre de navios mercantes, e pilotos; mas antes de falar naquele somma, bom será que Vossa Paternidade empregue todos os seus esforços, e toda a destreza, e influencia de Ben-Taleb, a fim de ver se obtem o resgate dos referidos officiaes, mestres, e pilotos por menos da mencionada quantia; e á proporção do que definitivamente custar o resgate daqueles, regulará Vossa Paternidade o que se hade oferecer, e efectivamente dar pelos marinheiros, e mais individuos, que estiverem em captiveiro; bem entendido que deverá ser muito menos<sup>847</sup>

Do resultado desta deslocação a Argel para tratar da trégua e do conseqüente resgate dos cativos nos quais já se incluíam os do bergantim *Lebre pequeno*, apenas nos dá conta a documentação relativa ao ano de 1803. Frei José de Santo António Moura chegou a Argel no dia 10 de Janeiro do ano de 1800, sendo recebido pelo *dey* dois dias depois. Porém o governante argelino afirmou-lhe não poder “(...) convir no resgate dos captivos, de que já tinha noticias, por necessitar muito destes para os trabalhos públicos, e que só sim poderia no dito resgate, no caso de se efeitooar a paz”<sup>848</sup>. Esta argumentação possui muito de estratégia negocial, já que nos primeiros anos do século XIX não abundavam os trabalhos públicos na Regência, sendo apenas enviados os cativos europeus para um simulacro dessa tarefa quando se pretendia fazer elevar o preço do homem ou apressar os resgates. Na realidade foi o que acabou por acontecer, pois a contraproposta apresentada ao enviado português foi a seguinte:

---

<sup>846</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Tripoli, Livro 382, Instruções de Rodrigo de Souza Coutinho para Frey José de Santo António Moura, Mafra, 24 de Outubro de 1799.

<sup>847</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Tripoli, Livro 382, Instruções de Rodrigo de Souza Coutinho para Frey José de Santo António Moura, Mafra, 24 de Outubro de 1799.

<sup>848</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 394, Carta de frei José de Santo António Moura para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Convento de Nossa Senhora de Jesus, 1 de Maio de 1803.

“Que se pertendíamos so fazer o resgate lhe havíamos de dar por cada hum dos captivos dois mil duros, e 18 por cento de direitos, por que assim tinhão ultimamente pago os americanos; e que não querendo admitir nenhuma destas proposições embarcasse immediatamente”<sup>849</sup>. Santo António Moura perante a impossibilidade de satisfazer o exigido pelo poder argelino acabou por regressar ao Reino antes do final de Janeiro de 1800. O tempo decorrido entre a sua chegada e a curta missiva enviada pelo agente português dando conta dos resultados da missão, leva a crer não passarem as prioridades/possibilidades das autoridades de Lisboa, naquele tempo, pela obtenção da paz, o que só viria a acontecer, como já foi afirmado, sob a pressão das conjunturas, interna e externa, e debaixo da tutela inglesa.

Tudo irá mudar no ano de 1802 com a perda da fragata *Cisne*. E voltamos sempre a um dos mais importantes documentos de todo o acervo que existe nos arquivos nacionais para o estudo da estadia dos cativos portugueses na regência de Argel: a carta que Joaquim José de Castro Guedes dirigiu a seu pai. Nesta é expressa a forma como a oficialidade da *Cisne* encarava a transitoriedade da situação tendo em conta a presença em Argel de Diogo Ramires Esquível<sup>850</sup>.

Logo no ano de 1803, no decurso da deslocação que Lázaro José de Brito, acompanhado de frei José de Santo António Moura, fez a Argel este viu ser-lhe proposto o exorbitante valor de 100.000 duros para o resgate de Diogo Ramires Esquível<sup>851</sup>. Este filho segundo do almirante Bernardo Ramires Esquível, antigo comandante da esquadra do Estreito que encabeçará a lista dos regressados ao Reino no transporte de 1812, estará também na origem de um conflito de precedências no embarque dos cativos, surgido entre os enviados portugueses e as autoridades argelinas, registado quando do primeiro transporte no ano de 1810. O incidente é descrito por frei José de Santo António Moura na *Relação da segunda*

---

<sup>849</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 394, Carta de frei José de Santo António Moura para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Convento de Nossa Senhora de Jesus, 1 de Maio de 1803.

<sup>850</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Joaquim José de Castro Guedes para seu pai, Argel, 17 de Maio de 1802.

<sup>851</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, *Narração da Viagem que por Ordem de Sua Alteza Real fiz a Argel em Julho de 1803 em companhia de Lazaro Joze de Brito a quem o mesmo Senhor me mandou associar, Fr. José de Santo António Moura*. Para este caso muito concreto é fundamental ter em conta que em Janeiro de 1803 o dey tinha exigido o preço de 2.000 Duros para o resgate de cada cativo, ficando o preço da liberdade nesse valor acrescentado de 18% de direitos. A exigência, passados apenas seis meses, de 100.000 Duros pelo filho do almirante Esquível é demonstrativa da noção do valor da mercadoria que as autoridades argelinas tinham entre as mãos. O exemplo de Diogo Ramires Esquível era um daqueles que já em meados do século XVII, em Malta, era considerado com típico de *schiaivo di riscato*, à volta do qual, na altura do seu leilão, se aglomeravam os licitadores com objectivo de num futuro, mais ou menos próximo, em caso de resgate, obterem avultados rendimentos.

*viagem que eu Fr. Joze de Santo António Moura, Religioso da Terceira Ordem, fiz a Argel no anno de 1810...*, e teve lugar no dia 2 de Outubro de 1810 quando se deu início ao embarque dos primeiros portugueses resgatados. Segundo Moura “Á seis da manhã nos mandou chamar o Ministro para vermos embarcar os quarenta Portuguezes. Alguns dos incluídos na nossa relação forão excluídos pelo Ministro, sendo deste numero o primeiro Tenente filho do Almirante Ramires. Esta alteração deo motivo a huma grande altercação, e a disgostar nos”<sup>852</sup>.

As instruções fornecidas aos enviados em Lisboa por D. Miguel Pereira Forjaz eram bem elucidativas de como deveria decorrer o embarque e também sobre a questão das precedências a serem observadas nesta operação:

Na escolha dos prisioneiros, que agora hão-de vir, he preciso evitar tudo o que he arbitrário, (...) vindo todas as classes em proporção do numero de cada huma, e pela ordem da sua antiguidade no captiveiro os que corresponderem ao numero total; somente com a excepção de que aquelles, cujos parentes tiverem dado aqui ou elles mesmos derem em Argel a somma correspondente ao seu resgate, ou ainda a 4ª parte da mesma.<sup>853</sup>

Sobre a forma de como o marcou o dia do embarque dos seus compatriotas e das incidências que o rodearam também Santo António Moura nos dá conta:

Este dia [6 de outubro de 1810] será para nós sempre memorável. As seis da manhã passámos ao Arcenal, onde então se achava o Ministro com todos os Escravos. Tendo-o cumprimentado nos disse, que parte, dos que nesta occazião devião embarcar, havia de ser á nossa eleição, e a outra parte á sua. Respondeo-se-lhe que a ordem seguida na nossa relação era pondo primeiramente todos aquelles que tinham concorrido para o seu resgate, e depois destes os mais antigos no captiveiro, e que sendo isto tão conforme á razão, esperavamos não se alterasse esta relação. (...) Como chamasse o filho do Almirante Ramires, obstou o Ministro novamente ao seu embarque, dizendo que não permittia sahisse nesta occazião.<sup>854</sup>

Poderá especular-se sobre a razão que levou à não inclusão no primeiro transporte de Diogo Ramires Esquível, socialmente o mais importante de todos os cativos portugueses que se encontravam em Argel, e por isso mesmo do ponto de vista económico para as autoridades da Regência o mais rentável activo humano que detinham, quando as instruções de D. Miguel Pereira Forjaz que acompanhavam James Scarnichia relativas à precedência nos embarques

---

<sup>852</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da segunda viagem que eu Fr. Joze de Santo António Moura...*

<sup>853</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Instruções de D. Miguel Pereira Forjaz a James Scarnichia, Lisboa, 25 de Agosto de 1810.

<sup>854</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da segunda viagem que eu Fr. Joze de Santo António Moura...*



indicavam que a única condição capaz de quebrar a regra da antiguidade de permanência em cativo era aquela relacionada com a contribuição dos seus parentes para a totalidade do resgate. Tinha sido precisamente o caso do filho do antigo comandante da esquadra do Estreito.

Numa recente obra sobre o almirante Bernardo Ramires Esquível, aborda-se a vida, curta e miserável, deste seu filho que viveu entre os anos de 1782 e 1813. O seu autor sugere três hipóteses para as dificuldades surgidas e que levaram ao protelar do regresso deste oficial ao Reino. Uma delas estaria relacionada com problemas surgidos quando das negociações tendentes ao resgate e prendia-se com a troca dos cativos nacionais pelos magrebinos que se encontravam em Portugal; outra ligar-se-ia com hipotéticos laços tecidos entre Diogo Esquível e os naturais da Regência; por fim a última estaria associada ao desejo, face às suas debilitadas condições físicas, de poupar o pai ao sofrimento e à dor quando confrontado com a sua fraca condição<sup>855</sup>.

Qualquer destas três possibilidades nos parece destituída de fundamento. A primeira, se novamente se tiverem em conta as fundamentais instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para o chefe de divisão James Scarnichia de 25 de Agosto de 1810, contemplando a segunda viagem deste último a Argel e nas quais se afirma “Com a dita Fragata Ingleza [*Comus*] deve ir a Fragata Portugueza Perola, e em huma dellas embarcarão os 78 Mouros que aqui se achão, tendo [falecido] no hospital hum dos 79, que existião neste Reino,...”<sup>856</sup>, o que prova a existência deste número de “Mouros” quando da troca com os cativos portugueses, não mencionando também Santo António Moura na sua *Relação da segunda viagem...* qualquer problema que tivesse surgido. O religioso português relata assim a chegada a Argel no dia 30 de Setembro de 1810 das fragatas *Comus* e *Pérola*:

Ás trez da tarde aportámos á bahia de Argel. Logo nos salvou a Praça com vinte e hum tiros, a que correspondeo a Fragata Comus com igual numero. O mesmo praticou a Fragata Perola, á qual correspondeo logo a Praça.

Pouco depois veio a bordo o Capitão do Porto, o qual, depois de comprimentar o Enviado da parte do Bei e do Ministro da Marinha, lhe significou o ardente desejo que estes tinhão de que os Mouros desembarcassem naquella mesma tarde. O

---

<sup>855</sup> Pedro Miguel Nazaré Pereira, *Bernardo Ramires Esquível (1723-1812). Aristocracia e ofício nos finais do Antigo Regime*, pp. 40-41.

<sup>856</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Instruções de D. Miguel Pereira Forjaz a James Scarnichia, Lisboa, 25 de Agosto de 1810.

Enviado não querendo dar motivo a desconfiança condescendeo, e deo ordem para que desembarcassem.<sup>857</sup>

Sobre os hipotéticos laços de amizade estabelecidos entre Diogo Ramires Esquível e alguns dos naturais da Regência, nada na documentação permite sequer levantar essa possibilidade, sendo a informação mais próxima desses contactos aquela relacionada com uma surtida nocturna no dia 27 de Setembro de 1803 de alguns oficiais portugueses, nos quais se incluía Esquível, sem o indispensável *fanal*<sup>858</sup> para frequentarem um dos vários prostíbulos existentes em Argel. O oficial português encontrava-se aboletado em casa do cônsul da Holanda, desfrutando assim dos privilégios que a oligarquia turca concedia, na tentativa de privilegiar e proteger os seus activos, aos que Gaspar José Vieira considerava “portuguezes de bem”.

O pouco desejo de regressar ao Reino, também não nos parece ser de encarar. O oficial português subscreeveu várias petições a pedir a sua libertação. Entre as muitas enviadas, uma logo em 22 de Outubro de 1802, implorando ao príncipe regente a sua redenção<sup>859</sup>. E outra, tocando a sedição, sufocada à nascença pelo cônsul da Dinamarca em Argel, envolvendo uma proclamação que alguns oficiais da *Cisne* pretendiam mandar imprimir e distribuir por toda a Europa<sup>860</sup>.

Diogo Ramires Esquível, que conjuntamente com o seu camarada José Bernardo de Lacerda eram os dois últimos oficiais de patente da *Cisne* ainda em Argel, foi libertado e conduzido no último transporte de portugueses no ano de 1812. Frei José de Santo António Moura na sua *Relação da Viagem, que eu Fr. Joze de Santo António Moura fis a Argel em Junho de 1812...*, faz a descrição circunstanciada em que decorreu o derradeiro embarque dos cativos e da qual podemos concluir a razão pela qual o filho segundo do almirante Esquível acabou por integrar esse transporte. Afirmava o religioso português:

---

<sup>857</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da segunda viagem que eu Fr. Joze de Santo António Moura...*

<sup>858</sup> Fanal - Autorização que permitia circular na cidade de Argel depois da hora de recolher. Não era uma permissão atribuída a qualquer normal cidadão, mas sobretudo a médicos, cirurgiões e “gente de qualidade”. Todavia era prerrogativa facultada com relativa facilidade aos europeus livres que lhes concedia alguma liberdade de deslocação a qualquer hora da noite.

<sup>859</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Petição dos oficiais portugueses cativos em Argel, 22 de Outubro de 1802.

<sup>860</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Cx. 399, Proclamação de alguns cativos portugueses em Argel, 20 de Janeiro de 1810.

Às 9 da manhã baixámos á Marinha não somente para pagarmos os Captivos dos Particulares, o da Regencia, que tinha ficado fora do ajuste, e 1 Rapás Portuguez, que veio aprezado com os Gregos, mas tambem para se convir com o Ministro no dia do embarque.

Fallou então o Enviado ao Ministro sobre a nossa pretensão de prorogação da tregoa alem do anno já acordado (...) Procurei depois o Capitão do Porto, e da parte do Enviado lhe roguei, se quizesse tambem interessar na nossa pertença. Depois de lhe expor o principal objecto da nossa missão, respondeo-me que o Bey desconfiava o quizessemos illudir, aproveitando-nos da tregoa em quanto nos conviesse, e que afinal não concluíssemos com elle a paz, como dezejava, rezão porque receava não obtivéssemos mais do anno já acordado.<sup>861</sup>

Este extracto da *Relação da Viagem...* referente ao acontecido no dia 23 de Junho de 1812 é bem elucidativo dos motivos que estiveram na origem da manutenção de Diogo Ramires Esquível como cativo até ao ano de 1812. Nesta data ainda havia cativos cujo resgate estava por liquidar, pormenor ao qual se juntava o manifestado interesse, por razões já anteriormente abordadas, das autoridades argelinas na conclusão da paz com Portugal e o desejo do Reino em prolongar a anterior trégua de dois anos, acordada em 1810, por mais um ano. O filho do almirante português, personagem grada na sociedade portuguesa do final do Antigo Regime, que se pensou inicialmente, e sempre invocando o incontornável Joaquim José de Castro Guedes, ser a garantia de uma rápida libertação para si e para os restantes cativos, foi-o sim para a Regência no sentido em que esta, reservando-o para o último transporte, assegurou a conclusão e o pagamento das importâncias ainda devidas por Portugal, bem como o seu comprometimento na obtenção de acordo de paz que viria ser conseguido um ano depois.

Alguns dos cativos dos navios de guerra conseguiram contudo a sua libertação de outra forma. Paulo Freire de Andrade em Setembro de 1807 informou o visconde de Anadia que um marinheiro do *Lebre pequeno*, juntamente com mais três pescadores naturais do Algarve, por intervenção do cônsul de Espanha, tinham alcançado a sua liberdade, cada um deles pelo custo de 800\$000 réis<sup>862</sup>.

No primeiro transporte de 1810 foram incluídos 14 cativos pertença de particulares, estando 4 na posse do proeminente homem de negócio judeu David Bacri e os restantes em

---

<sup>861</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 420, *Relação da Viagem, que eu Fr. Joze de Santo António Moura fis a Argel em Junho de 1812, na companhia do Chefe de Divisão James Scarnichia, Enviado para concluir o resgate dos Captivos, e ajustar com aquelle Bey a prorogação da tregoa pelo maior espaço de tempo possível.*

<sup>862</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 11 de Setembro de 1807.

mãos de elementos da elite turca da Regência<sup>863</sup>. Todos os cativos detidos por turcos eram tripulantes da *Cisne* e entre eles contavam-se marinheiros, grumetes, pajens e soldados do contingente da Brigada Real de Marinha que a guarnecia. A sua posse por particulares decorria para além da tentativa de valorização de um activo no qual tinham apostado especulativamente, também do seu valor estratégico que influenciava directamente o primeiro. Não se pode deixar de ter em conta que a perda da fragata da marinha de guerra portuguesa teve lugar no derradeiro período de ouro do curso argelino e que era usual o aluguer de cativos detentores do conhecimento da arte de navegar para serem utilizados a bordo de embarcações mercantes e corsárias.

Para além dos recorrentes atrasos no pagamento das soldadas às guarnições dos navios de guerra, encontramos, ainda que raras, algumas reclamações por parte da marinhagem relativamente ao tratamento, que consideravam discriminatório, em relação às tripulações dos navios mercantes também cativos. Foi o caso de Manuel António Moreno, segundo as suas próprias palavras um dos muitos “(...) impossibilitados de poderem ganhar a vida para o futuro”, que vinha suplicar ao príncipe regente o termo do tratamento diferenciado dos marinheiros das embarcações mercantes<sup>864</sup>.

É interessante esta súplica quando iremos encontrar outras, oriundas de tripulantes de embarcações mercantes, no mesmo sentido mas reclamando do tratamento diferenciado que recebiam as guarnições dos navios da Armada. Pensamos no entanto que o tratamento discriminatório foi uma realidade entre as tripulações dos próprios navios de guerra portugueses.

A 6 de Julho do ano de 1812 largou de Gibraltar, pelas nove horas da noite a fragata da marinha de guerra portuguesa que transportou os últimos cativos nacionais ainda retidos em Argel, dando entrada na barra de Lisboa pelas duas e meia da tarde do dia 13 de Julho desse mesmo ano. Neste grupo estava incluído o que restava da guarnição da *Cisne*, já que a tripulação do *Lebre pequeno* regressara no primeiro transporte efectuado no ano de 1810, no entanto as suas provações não tinham ainda terminado. A questão dos vencimentos por liquidar mantinha-se pelo que nos é dado constatar através da informação remetida pelos

---

<sup>863</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 409, Relação dos Escravos particulares a quem seus Senhores derão liberdade com condição de lhes serem pagos, quando resgataremos os mais, Argel, 8 de Outubro de 1810.

<sup>864</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Petição de Manuel António Moreno ao príncipe regente, Argel, [1806].

governadores do reino para o Rio de Janeiro, acusando a recepção do aviso mandado expedir pelo príncipe regente à Secretaria de Estado dos Negócios e Domínios Ultramarinos e no qual se ordenava o envio de uma relação dos portugueses que tinham estado em Argel com o fim de liquidar o que se lhes estava devendo<sup>865</sup>.

Os anos seguintes serão pródigos em petições e reclamações de antigos cativos dos navios da Armada. Vamos encontrá-las ainda 1817, 1825 e 1827. Em Dezembro de 1827, claro sinal que lhe tinha sido enviado um requerimento nesse sentido, o comando da Brigada Real de Marinha emitiu um documento atestando em como no tempo em que permaneceram em Argel nenhum dos seus subscritores “(...) cometeu nota depois do seu regresso de Argel que possa influir em perdimento dos seus vencimentos”.

Tinham assinado o requerimento, entre outros, Lourenço Caldeira, soldado a bordo do *Lebre pequeno*, natural da Ilha da Madeira, libertado em 1810 e Pedro Marques, soldado a bordo da *Cisne*, natural da Carapinheira, libertado em 1811<sup>866</sup>. António José Pinto, Filipe Joaquim e Manuel António Coimbra, que subscreviam também este documento, já tinham igualmente apostado a sua assinatura num anteriormente dirigido ao príncipe português.

Desta constatação podemos concluir que anteriores petições não tinham surtido efeito e a ter em conta a dispersão geográfica dos locais de origem dos seus subscritores, para além da origem das tripulações destes dois navios de guerra, as carências por estes invocadas refletiam-se no quotidiano de populações por todo o território nacional.

O número de tripulantes de navios mercantes, ou que faziam do transporte de mercadorias a sua principal actividade, é praticamente equivalente ao dos navios de guerra da Armada perdidos para o curso argelino, 261<sup>867</sup>.

---

<sup>865</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Carta dos governadores do Reino para o príncipe regente, Lisboa, Palácio do Governo, 12 de Fevereiro de 1814.

<sup>866</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 419, Informação do Comando da Brigada Real de Marinha, Lisboa, 18 de Dezembro de 1827.

<sup>867</sup> Fizemos uso para a elaboração deste ponto de dados extraídos *Relação individual dos portugueses, que estavam captivos em Argel, e forão resgatados por ordem de S. A. R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se prodeceo em cumprimento das mesmas reaes ordens*, Lisboa, Na Impressão Régia, 1814. Nela considerámos que todas as embarcações que não fossem expressamente mencionadas como navios da Armada ou da arte da pesca, dedicar-se-iam na sua maioria, ainda que não exclusivamente, à prática do transporte marítimo.

**QUADRO XXXIX**  
**Cativos de navios mercantes transportados para o Reino**<sup>868</sup>

<u>ANOS</u>	<u>RESGATADOS</u>
1810	94
1811	100
1812	67

Dos navios mercantes portugueses tomados pelo corso argelino, convém destacar pela sua dimensão e importância a galera *Anjo do Senhor* e o brigue *Intrépido*. Ambos corriam o tráfico do Brasil transportando carga e passageiros, sendo no entanto aprisionada a galera quando ali se dirigia e o brigue tomado no regresso da Bahia com uma importante carga de rolos de tabaco. Do *Anjo do Senhor* sobreviveram ao cativeiro 42 homens (39 tripulantes e 3 passageiros); do *Intrépido* regressaram ao Reino 37 cativos (35 tripulantes e 2 passageiros). Os restantes cativos sobretudo faziam parte de várias pequenas embarcações que se dedicavam ao tráfico de cabotagem.

Para de alguma forma aquilatar os prejuízos destas perdas temos de voltar aos já várias vezes mencionados livros de entradas e saídas de navios portugueses no porto de Cádiz. Existe nestas fontes documentais uma notória preponderância de navios com origem em portos do Algarve – Lagos, Portimão, Faro, Tavira, Olhão, Castro Marim, Vila Real – embora também dela façam parte embarcações provenientes de outros portos da costa portuguesa, sobretudo de Viana, Porto, Figueira, Ericeira, Setúbal e outros locais de menor importância, que rumavam a Cádiz com produções locais ou em lastro.

Geralmente a demanda deste porto tinha lugar para escoar a produção agrícola e pesqueira do Algarve, aproveitando em simultâneo os fretes de exportação de sal em que as salinas que rodeavam a cidade espanhola eram férteis. A competitividade da marinha de comércio portuguesa neste mercado baseava-se no diminuto custo dos fretes praticado pelas pequenas embarcações e também pela assunção do risco por parte de grande parte das suas tripulações que, num misto de miséria e coragem, ousavam cruzar, mares dominados pelo corso magrebino que muitos outros se recusavam a enfrentar. Mas para além destes navios, outros aportavam ao Sul de Espanha, na época alta da exportação de sal, saindo em lastro já com a antecipada intenção de competirem com os seus congéneres espanhóis pelo transporte

---

<sup>868</sup> Dados extraídos da *Relação individual dos portugueses, que estavam cativos em Argel, e forão resgatados por ordem de S. A. R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se prodeceo em cumprimento das mesmas reaes ordens*, Lisboa, Na Impressão Régia, 1814.

desta mercadoria para vários portos de Espanha. Outros, em épocas de escassez de produção salina, tendo em conta a falta de carga para tornar rentável uma viagem redonda, tornavam em lastro aos seus portos de origem. E ainda, dedicando-se em simultâneo ao transporte marítimo e à arte da pesca, depois de descarregarem as produções regionais do interior algarvio, regressavam ao mar para pescar.

A frequência deste porto do sul de Espanha por navios portugueses era uma realidade que já vinha de há muitos anos atrás. No ano de 1785, Henrique Ribeiro Neves ao informar as autoridades de Lisboa sobre as movimentações do curso argelino junto do Cabos de S. Vicente e Santa Maria não se esquecia de sublinhar que essas mesmas movimentações, impediam os mestres dos bergantins e iates portugueses, em número de 33, a carregar sal por conta de Sua Magestade Católica para os portos da Galiza e Astúrias, de poder seguir o seu destino<sup>869</sup>.

Quando não se conseguia escapar aos ataques do curso de Argel, geralmente tentava-se salvar a vida abandonando as embarcações como foi o caso do sucedido no dia 28 de Janeiro de 1786 junto do cabo de S. Vicente, facto que o comandante da praça de Lagos se aprestou a comunicar ao governador de Faro, transmitindo-o este de imediato para Lisboa. Segundo o comandante da praça militar vizinha do Cabo de S. Vicente, um barco cacilheiro proveniente de Setúbal que a ela se destinava, carregando sal, milho e arroz, fora perseguido por um xaveco de mouros, abandonando-o a sua tripulação e fugindo para terra junto à Praça de Sagres<sup>870</sup>.

Situação idêntica aconteceria também no ano de 1807, já em plena pressão do curso argelino sobre as embarcações mercantes e de pesca que cruzavam os mares ao sul do território português, e que o cônsul do Reino em Gibraltar também comunicou, desta vez ao visconde de Anadia. Um caíque português, o *Santo António e Almas*, mestre Lourenço Rodrigues, vindo da Catalunha com uma carga de vinho, tinha sido abandonado junto ao Cabo Tinhoso ao fugir de um corsário argelino que o perseguia. Encontrada a embarcação portuguesa por um brigue de guerra inglês, este transportara-a para a praça de Gibraltar, onde

---

<sup>869</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Carta de Henrique Ribeiro Neves para Martinho de Melo e Castro, Cádiz, 12 de Julho de 1785.

<sup>870</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 396, Carta de Bruno de Souza Henriques de Almeida para Martinho de Melo e Castro, Faro, 7 de Fevereiro de 1786.

agora o seu mestre a reclamava num complexo processo de direito marítimo<sup>871</sup>. Céleres na fuga, as tripulações dos navios mercantes portugueses na ânsia de protegerem as suas vidas e o sustento daqueles que deixavam no Reino, abandonavam-nos. Entre a incerteza de um hipotético resgate das mãos dos seus futuros senhores que os esperavam em Argel e a protecção das costas portuguesas, implicando o regresso às suas comunidades de origem, onde mesmo assim podiam começar uma nova vida, esta última opção falava mais alto.

O procedimento que se traduzia no abandono das embarcações mercantes por parte das suas tripulações foi objecto de uma exposição ao príncipe regente por parte dos governadores do reino. Veiculavam estes o desejo de alguns negociantes da praça de Lisboa pedindo providências que obrigassem as equipagens dos navios mercantes armados a defenderem-se, evitando fugas que inutilizavam despesas feitas pelos seus armadores ao provê-los do necessário material de defesa<sup>872</sup>. Este problema, fruto de um hábito enraizado desde há muito entre as tripulações das embarcações de comércio, resultava do facto de saberem o que as aguardava se por qualquer acaso viessem a cair em poder do corso das regências e dos longos anos que teriam de esperar por um eventual resgate.

Tendo em conta todos estes condicionalismos, e dado o elevado número de cativos de navios mercantes que desde o último resgate do século XVIII efectuado em Argel permaneceram no banho da Regência, é impossível não deixar de atribuir importância às inevitáveis repercussões que estes factos, para além dos elevados custos associados aos resgates, tiveram num conjunto de comunidades ligadas a estas tripulações, bem como nas economias regionais.

Por razões directamente relacionadas com a reduzida capacidade de intervenção social e que também se prendem com a dificuldade em fazer sentir a sua influência junto das autoridades portuguesas, em Lisboa ou no Rio Janeiro, são mais escassas na documentação as petições de tripulações dos navios mercantes ou de pesca. Um caso que ilustra bem este último exemplo é o da guarnição do bergantim da Armada *Lebre pequeno* se cotejado com o da tripulação do iate *Nossa Senhora da Conceição* que o primeiro comboiava quando foi

---

<sup>871</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Carta de Patrício Parral para o visconde de Anadia, Gibraltar, 5 de Setembro 1807.

<sup>872</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 397, Exposição dos governadores do reino ao príncipe regente, Lisboa, 30 de Abril de 1819. Nesta exposição sugere-se também, a opinião da Junta do Comércio e do Conselho do Almirantado sobre o melhor meio de protecção do comércio oceânico que era, no entender destes dois órgãos, o regresso ao sistema de comboios praticado durante a guerra com a França.



presa do corso argelino no ano de 1799. Se é possível encontrar recorrentes pedidos de auxílio do seu comandante Inácio Pereira Pinto, primeiro, e, depois, do piloto Luís José Jonart, até à libertação completa de toda a sua guarnição, o mesmo não acontece em relação à tripulação do *Nossa Senhora da Conceição* da qual apenas conhecemos uma petição. Neste último documento assinado por sete dos seus tripulantes dos quais seis regressaram ao Reino no primeiro transporte efectuado no ano de 1810, não estando incluído nele, nem em nenhum dos outros que se lhe seguiram, o primeiro signatário desta petição pelo que pensamos que se tenha resgatado particularmente, fugido ou perecido no cativoiro, é solicitada a liquidação de soldadas em atraso:

Dizem os escravos de Argel abaxo asignados do iate Nossa Senhora da Conceição que comandava Nicolau Fernandes, que hia no convoio da Italia que sendo tomado e deitado apique na atracação do corçario argelino; que eles logo cahirão escravos escreverão ao marcante dono e caixa Joaquim Joze Doarte, a Afigueira a pedir nos mandasse pagar as soldadas dos mezes desde q'entramos no iate emthé que fomos captivos segundo os ajustes tendo o capitán daqui mandado a conta deque nada nos tem mandado pagar vai por dous annos e meio.<sup>873</sup>

No final desta petição incluíam também, resultado do conhecimento de como eram importantes as soldadas para a manutenção de agregados familiares e comunidades das quais eram na maioria dos casos o único rendimento, o nome de um outro tripulante “Vitorino morto natracação dos mouros quando foi o iate ao fundo defronte de Barcelona; cazado em Lisboa sua mulher tem direyto a sua soldada”<sup>874</sup>.

Já no final do ano de 1808, alguns cativos de outro navio mercante, desta vez o *Anjo do Senhor e Maria*, matriculado em Lisboa, em seu nome e no dos restantes cativos portugueses em Argel, enviaram uma petição ao príncipe regente D. João. Neste documento depois de informarem que “(...) no dia nove, e honze, do mez d’Outubro do presente anno de 1808 vierão comdozidos a Argel escravos =137= portuguezes, a panhados por tres fragatas argelinas no Oceauanno, huns a vista da barra de Lisboa, e os outros na costa do Algarve, a donde navegavão em beneficio da sua Patria, comfeádos naçegurança das embarçaõens de

---

<sup>873</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Petição dos tripulantes do iate Nossa Senhora da Conceição ao príncipe regente, Argel, 15 de Setembro de 1802. Assinaram esta petição: Manuel Carvalho de Macedo, piloto; Rafael Luís Barbosa, natural de Braga, marinheiro; António José, natural de S. Miguel, marinheiro; Manuel Gomes, natural de Setúbal, marinheiro; Tomás Joaquim, natural de Numão, marinheiro; José Joaquim Calado, natural de Faro, marinheiro; José Fernandes Lar, natural da Figueira, marinheiro.

<sup>874</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Petição dos tripulantes do iate Nossa Senhora da Conceição ao príncipe regente, Argel, 15 de Setembro de 1802.

guerra de sua Magestade Britanica.”<sup>875</sup> e acrescentarem serem “(...) ao presente = 576 // escravos portugueses, em cujo numero, se achão as pessoas seguintes, juradas e reconhecidas francezes na chancelaria de França e caza com çular nesta Regencia”<sup>876</sup> concluía estarem os cativos do navios mercantes a ser alvo de tratamento discriminatório em relação aos tripulantes dos navios da Armada.

Segundo os subscritores da exposição, estes não tinham razão para serem objecto de tratamento diferenciado em relação a quem se havia comportado menos dignamente face ao inimigo, embora o príncipe regente “por sua enacta Piidade” lhes tivesse conservado a mesmas patentes, honras e soldos como se tivessem em serviço. Constituíra-os D. João, mesmo em cativo, administradores e pagadores de soldos e esmolos com que eram socorridos todos os cativos, facto que as tripulações dos navios mercantes contestavam, visto aqueles não terem desempenhado da forma mais correcta a função que lhes fora atribuída. Por fim, reclamavam os tripulantes da galera *Anjo do Senhor e Maria*, sempre com o pensamento nas suas famílias e comunidades:

Não vivendo a inda sastefeito deverem tantos em felizes portuguezes escravos, e as suas famílias desgraçadas pois que elles vivem a bondantes, e com grandes soldos que tem recebido, noque podia ter poupado a Real Fazenda, pagando geralmente os cem reis por dia, como tem o maior numero dos escravos, pois eles podião passar como os outros, e serão mais commudidos na sua conducta.<sup>877</sup>

Na realidade esta exposição, portadora de graves acusações ao comportamento das guarnições dos navios de guerra, sobretudo de grande parte da sua officialidade “(...) continuamente emsinando em parte oculta, e publicamente nas escollas aos moiros a melhor navegação, e o modo porque elles podem sahir o Estreito para o Ocçeanno, mesmo cruzando a nosa Esquadra”<sup>878</sup>, apenas pedia para os cativos dos navios mercantes, neste caso

---

<sup>875</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Petição ao príncipe regente dos oficiais do navio Anjo do Senhor e Maria, Argel, [Final de 1808]. Assinaram esta petição: Fr. Simão de S. João de Deus e Melo, capelão, regressado ao Reino no ano de 1810; Manuel Eusébio Cardoso de Meireles, piloto, natural de S. João da Foz, regressado em 1810; Manuel Domingues, contra-mestre, natural de Lisboa, regressado em 1810; Francisco Inácio Feio de Azevedo Pombo, cirurgião, natural de Braga, regressado em 1811; Cipriano José Silva, calafate, natural de Almada, regressado em 1811.

<sup>876</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Petição ao príncipe regente dos oficiais do navio Anjo do Senhor e Maria, Argel, [Final de 1808].

<sup>877</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Petição ao príncipe regente dos oficiais do navio Anjo do Senhor e Maria, Argel, [Final de 1808].

<sup>878</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Petição ao príncipe regente dos oficiais do navio Anjo do Senhor e Maria, Argel, [Final de 1808].

representados pelos oficiais do *Anjo do Senhor e Maria*, algumas esmolos, enquanto não fossem resgatados, por se encontrarem na maior miséria.

Perante estes casos que nos são fornecidos pela documentação, cujo reduzido número é compensado pelos esclarecedores exemplos proporcionados, somos levados a concluir que o impacto exercido na economia do Reino pela pressão exercida sobre algumas das suas regiões, sobretudo no Algarve, e a perda para os seus armadores de várias embarcações mercantes, foi muito importante. Para a dimensão desse mesmo impacto não foram de menosprezar as condições de extrema carência a que se viram reduzidas as famílias das tripulações dos navios de comércio que acabaram também muito naturalmente por se estender às suas comunidades. Todavia existe um outro facto demonstrado à saciedade pela escassa documentação que traduz os anseios reivindicativos dos poucos elementos das tripulações da marinha de comércio portuguesa, possuidores da utensilagem intelectual para elaborar sobre esta matéria: havia um tratamento diferenciado entre as guarnições dos navios da Armada cativas em Argel, sobretudo no que dizia respeito aos escalões superiores da sua oficialidade, e a restante massa de portugueses permanecendo no banho da Regência, com nítido benefício para os primeiros.

No conjunto dos portugueses resgatados no século XIX, as companhas dos navios de pesca foram duramente atingidas e sobre estas é praticamente inexistente documentação através da qual possamos fazer uma pequena ideia de como decorreu a sua permanência no cativeiro. Do número de cativos que foi acordado resgatar no Tratado de Trégua com a regência de Argel do ano de 1810 – 615 – fazia parte um número reduzido de indivíduos provenientes de navios de pesca. A sua proveniência geográfica abrange todo o território português. No entanto, e sendo rigorosos, somos obrigados a constatar que havia zonas bem específicas das quais os tripulantes dos navios de pesca eram maioritariamente originários.

Se voltarmos a analisar a longa lista dos portugueses resgatados que nos é fornecida pela *Relação individual dos portugueses, que estavam cativos em Argel...* constatamos – **QUADRO XL** – que dela fazem parte 76 cativos relacionados com a arte da pesca. A sua origem é variada, embora, por motivos decorrentes da conjuntura externa que influenciou decisivamente a geografia das capturas, já abordados no ponto **4.2.1** deste estudo, nela predominem os cativos naturais de locais da costa algarvia que faziam da pesca costeira, ocasionalmente partilhada com o transporte marítimo, a sua actividade principal.

**QUADRO XL**  
**Cativos dos navios de pesca transportados para o Reino**<sup>879</sup>

<b>ANOS</b>	<b>RESGATADOS</b>
1810	36
1811	28
1812	12

A importância de tentar aquilatar as variadas consequências que tiveram para as comunidades a permanência durante largos anos em Argel dos seus homens do mar é fundamental para compreender o ressentimento que transparece dos poucos documentos que chegaram até nós com origem nas tripulações das embarcações de pesca que no decorrer da sua faina foram presas fáceis do curso argelino.

**QUADRO XLI**  
**Origem geográfica dos cativos de navios de pesca existentes em Argel no ano de 1810**<sup>880</sup>

<b>LOCAL</b>	<b>Nº CATIVOS</b>
Algarve	62
Lisboa	10
Braga	2
Alentejo	1
S/Naturalidade	1

Os naturais da região algarvia representaram no universo dos tripulantes das embarcações de pesca retidos em Argel, percentualmente, um valor que atingiu 78,02%, dando assim uma imagem bem elucidativa do que representou a anulação de rendimentos para as comunidades piscatórias motivada pela perda de homens e material – embarcações e aparelhos de pesca – resultante dos ataques da marinha de guerra argelina, após a tomada da *Cisne*, e da necessidade do poder turco tentar passar para um estádio mais desenvolvido da actividade corsária.

Analisemos novamente os livros de entradas e saídas de navios portugueses no porto de Cádiz. Nele podemos constatar as inúmeras embarcações que de todos os portos do Reino, com predominância dos algarvios, se dirigiam ao sul de Espanha.

<sup>879</sup> Dados extraídos da *Relação individual dos portugueses, que estavam cativos em Argel, e forão resgatados por ordem de S. A. R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se prodeceo em cumprimento das mesmas reaes ordens*, Lisboa, Na Impressão Régia, 1814.

<sup>880</sup> Dados extraídos *Relação individual dos portugueses, que estavam cativos em Argel, e forão resgatados por ordem de S. A. R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se prodeceo em cumprimento das mesmas reaes ordens*, Lisboa, Na Impressão Régia, 1814.

## QUADRO XLII

### Navios portugueses entrados no porto de Cádiz entre os anos de 1789 e 1799<sup>881</sup>

1789	1790	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799
64*	234	222	236	193	197	158	116	21	38	22

\*Valores de Julho a Dezembro.

Estes números diziam essencialmente respeito a navios mercantes, mas dele também faziam parte uma quantidade razoável de embarcações de pesca originárias quase na sua totalidade de portos algarvios. Por outro lado, temos também que notar que a partir do ano de 1795 até ao fim do século XVIII se verificou um notório decréscimo no número de navios portugueses que tocaram o grande porto espanhol do sul atlântico da Península, em razão da instabilidade mediterrânico/atlântica gerada pelas lutas entre os grandes poderes continentais e marítimos representados pela França e Inglaterra.

Esta situação permanecerá durante os primeiros anos de oitocentos e a recuperação acabará por ter lugar em 1804, ano em que os navios portugueses retornarão a Cádiz em número significativo.

## QUADRO XLIII

### Navios portugueses entrados no porto de Cádiz entre os anos de 1800 e 1815<sup>882</sup>

1800	1801	1802	1803	1804	1805	1812*	1813	1814	1815
9	22	91	98	158	168	265	286	192	211

Não existem dados para o ano de 1806 a 1811. \*Valores de 29 de Julho a 31 de Dezembro

A partir da segunda década do século XIX os navios portugueses regressarão em força ao tráfego do sul da Península e as embarcações de pesca que privilegiavam para a sua faina os mares das costas algarvias, tendo em conta a assinatura do Tratado de Paz com a Regência de Argel de 1813, viram-se assim livres da pressão que sobre elas fora exercida pelo curso argelino nos anos que precederam a assinatura daquele instrumento diplomático.

Da análise que efectuámos aos livros de entradas e saídas de navios portugueses entrados no porto de Cádiz somos levados a concluir que os cativos das embarcações de pesca retidos em Argel, entre os meses de Abril e Agosto, alternavam, por razões de rentabilidade, o

<sup>881</sup> Dados extraídos do Livros de entradas e saídas de navios portugueses no porto de Cádiz [Liv. 199, 200], (ANTT, MNE, Consulado em Cádiz, Movimento marítimo)

<sup>882</sup> Dados extraídos do Livros de entradas e saídas de navios portugueses no porto de Cádiz [Liv. 199, 200, 222 e 223] (ANTT, MNE, Consulado em Cádiz, Movimento marítimo).

exercício de faina com o do transporte marítimo. Considerámos na leitura feita dos livros de entradas e saídas como embarcações de pesca apenas aquelas que estes nomeiam expressamente como transportando pescado ou entrando em lastro para depois sair “Para o mar a pescar”. Aos navios, eventualmente de pesca, que aportaram transportando mercadorias e largaram do porto espanhol igualmente na mesma função, atribuímos-lhes a designação de embarcações mercantes já que nos registos do movimento marítimo do consulado português em Cádiz não são aí expressamente mencionadas como embarcações saindo “Para o mar a pescar”.

Na realidade interessa aquilatar da importância da actividade da pesca para todo um conjunto de populações que dela subsistia, ajudando a agregar comunidades em torno de interesses comuns e cuja manutenção dos seus elementos em cativo, com os inevitáveis prejuízos que este acarretava, atingia de forma irreparável.

**QUADRO XLIV**  
**Origem dos navios que entre os anos de 1789 e 1815\* aportaram a Cádiz saindo depois**  
**“Para o mar a pescar”<sup>883</sup>**

Faro	Tavira	V.Real	Olhão	C.Marim	Sesimbra	Peniche	Outros
14	49	21	3	1	2	1	14

\*Não existem elementos para os anos de 1806 a 1811.

Dos 105 navios que aportaram a Cádiz entre os anos de 1789 e 1815, saindo depois “Para o mar a pescar”, 88 eram oriundos de várias localidades da costa algarvia. Tinham-se dirigido para o grande porto do sul de Espanha, umas vezes transportando mercadoria de produção local, outras em lastro na esperança de alcançar uma qualquer carga de torna-viagem, geralmente sal, cujo frete cobrisse com os seus proveitos os que poderia eventualmente vir a alcançar com uma faina que por ser de duvidosa rentabilidade não justificava a exposição à actividade predatória do curso de Argel<sup>884</sup>.

<sup>883</sup> Dados extraídos do Livros de entradas e saídas de navios portugueses no porto de Cádiz [Liv. 199, 200, 222 e 223]. (ANTT, MNE, Consulado em Cádiz, Movimento marítimo).

<sup>884</sup> O Registo dos navios portugueses entrados no porto de Cádiz refere para o mês de Julho de 1803, três casos de misticos provenientes de Faro, dois em lastro e um carregando fazenda, que menciona como saídos “Para o mar a corso”.

## QUADRO XLV

Tipo de embarcações que entre os anos de 1789 e 1815 aportaram a Cádiz saindo depois “Para o mar a pescar”<sup>885</sup>

Faluchos	Caíques	Barcas	Lanchas	Místicos	Rascas	Barcos
96	3	2	1	1	1	1

Se repararmos no tipo de embarcações que saíram “Para o mar a pescar” mencionadas nos registos do movimento marítimo do consulado português em Cádiz, notamos quase uma total predominância de faluchos, geralmente usados na arte da pesca ou no transporte costeiro de pequenas cargas e por isso mesmo facilmente convertíveis a várias funções que não implicassem grandes incursões oceânicas. As características dos faluchos transformavam-nos nas embarcações ideais para serem usadas pelas populações ribeirinhas do Mediterrâneo e sul atlântico da Península<sup>886</sup>.

Na *Relação individual dos portugueses, que estavam cativos em Argel...*, apesar das embarcações de pesca serem normalmente referidas como barco de pescar, seguido da menção do seu porto de matrícula, pensamos que esta referência é generalista não contemplando o tipo de navio no qual foram feitos cativos os portugueses. Como exemplo deste procedimento invocamos novamente a *Lista dos Portugueses, que se achão presentemente Escravos em Argel, e das Embarcaçoens em que vinhão, carga que traziam, e dia em que forão tomadas* remetida para Lisboa por Jacques Filipe de Landerset em Fevereiro de 1787. Nela o enviado do Reino a Argel faz menção a dois navios de pesca: o barco pescador *Santo António e Almas* aprisionado frente à barra de Vila Nova de Portimão no dia 11 de Julho de 1785 e o calão pescador de Olhão tomado quando andava pescando frente a Faro em 6 de Julho de 1786, ambos com toda a sua tripulação. É necessário ter em conta que com alguma frequência as pequenas embarcações de pesca eram aprisionadas sem a sua tripulação que as abandonava, sobretudo quando navegavam muito perto da costa<sup>887</sup>.

<sup>885</sup> Dados extraídos do Livros de entradas e saídas de navios portugueses no porto de Cádiz [Liv. 199, 200, 222, 223 e 224]. (ANTT, MNE, Consulado em Cádiz, Movimento marítimo). **Místico**- Navio costeiro espanhol de dois ou três mastros de velame latino.

<sup>886</sup> **Falucho** – Pequena embarcação latina, usada no Mediterrâneo, com um só mastro inclinado para vante, onde arma um latino triangular, dos quatro que para tal fim leva a bordo e emprega consoante as condições de tempo. Também larga uma vela de proa, dispendo para tal fim, geralmente, de quatro, que usa conforme o estado do tempo.

<sup>887</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Cádiz, Cx. 258, Ofício de Henrique Ribeiro Neves para Martinho de Melo e Castro, Cádiz, 25 de Julho de 1786.

Estas duas embarcações são referidas na *Relação individual dos portugueses, que estavam captivos em Argel...* como “Barco de pescar em 1785” e “Barco de pescar em 1786”.

Sabendo, e sentindo, no seu quotidiano como os oficiais dos navios de guerra retidos em Argel consideravam os tripulantes dos navios mercantes e de pesca, sentimento traduzido por João Afonso Neto quando apelava ao socorro de Lisboa já que “Os Officiaes Portuguezes aqui Captivos, vendo-se em miseravel estado, e confundidos nos Banhos com os escravos das mais ínfimas classes” tinham sido obrigados a recorrer ao auxílio dos consules das Potências<sup>888</sup>, os marítimos incorporados na “Caza do Corpo Santo, da Villa de Setubal” dirigiram um petição ao príncipe regente.

A corporação de marítimos do porto de Setúbal colocava a verdadeira dimensão do problema que afectava os elementos da sua comunidade piscatória e comercial. Diziam, invocando a necessidade de subsistência das famílias, os signatários da petição:

Os maritimos incorporados na Caza do Corpo Santo, da Villa de Setubal perseguidos por huma encadeada serie de males, e dezastres, depois de haverem soffrido o terrível jugo dos pérfidos inimigos, que assolarão este Reyno, e que destruirão aos supplicantes, estorvandolhe sua navegação, empecendo seo commercio, e sobrecarregando de ambiciosos, e exorbitantes tributos, e pedidos a sua mizera Corporação, quando por instantes vião quazi perecer suas desgraçadas famílias, pella falta de subsystemencia<sup>889</sup>.

O perigo que corriam ao saírem da barra de verem as embarcações tomadas pelo curso dos franceses e argelinos, “sempre barbaros”, traduzia-se no impedimento do normal desenrolar das actividades da pesca e do pequeno transporte de cabotagem que podia atingir os portos do ocidente mediterrânico, impossibilitando a subsistência das suas famílias com graves prejuízos para as comunidades nas quais estas se encontravam inseridas.

As limitações sentidas pela população marítima de Setúbal, das restantes comunidades que lhe eram próximas e de todo um *hinterland* servindo-se do seu porto para o escoamento das produções, podem ser transportadas para outros locais do litoral Sul de Portugal que faziam da pesca e do tráfego de cabotagem as suas principais actividades. Foram estas comunidades ribeirinhas, retendo ainda na sua memória os frequentes ataques do curso argelino, que viram os problemas agravados com muitos dos seus elementos retidos no banho

---

<sup>888</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Carta de João Afonso Neto para D. Miguel Pereira Forjaz, Argel, 9 de Janeiro de 1809.

<sup>889</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Petição dos Maritimos Incorporados na Caza do Corpo Santo, da Vila de Setubal, [23 de Setembro de 1808].



da regência de Argel, carentes de auxílio “na miséria, e na penúria”, como o reafirmavam os suplicantes de Setúbal ao seu príncipe pedindo-lhe para:

Lansar piedozas, e paternaes vistas para esta amargurada Corporação, e socorrela para effeitos da sua clemencia: comovão a Vossa Alteza Real as copiozas lagrimas, e pungentes supplicas de famílias dessoladas, que chorão perdidos seos maridos, seos pays, seos filhos, e seos parentes, não se troque já em desdita a principiada felecidade dos habitantes de Setubal, e encontre esta villa, e os supplicantes em Vossa Alteza Real, como sempre, hum monarcha justo, e hum pay carinhozo, e possão os infelizes captivos vir outra vez beijar a providente mão de Vossa Alteza Real, que os resgata, que os proteje que os felecita, e que os restitue a suas dezamparadas famílias, e juntos huns com os outros rendão então as graças a Vossa Alteza Real.<sup>890</sup>

Entre os cativos portugueses retidos na regência argelina, consideramos os elementos das tripulações das embarcações de pesca aqueles que mais sofreram com as condições a que foram submetidos como resultado do dilatado período de tempo decorrido entre a última redenção de 1778 e resgate de 1810, levado a cabo entre as pressões da conjuntura interna e da situação política internacional dos últimos anos do século XVIII e primeiros do século XIX.

\*\*\*

Os 615 cativos portugueses resgatados do banho de Argel provinham na sua totalidade de tripulações de navios guerra, mercantes e de pesca. Era também diferente a sua origem geográfica. E se isso poderá parecer um factor de menor importância para as tripulações de navios de guerra, ele não o foi para as guarnições dos navios mercantes e de pesca.

No caso das tripulações dos navios de guerra, as soldadas continuavam, ainda que com considerável atraso, a chegar ao banho da Regência, onde se encontrava a marinhagem, e a casa dos cônsules das potências em que se achava aboletada a oficialidade. Estávamos assim perante um conjunto de portugueses diferenciados daqueles outros dois que partilhavam com ele as agruras do cativo. Todavia este ainda se deve subdividir em dois grupos: um constituído pela oficialidade e outro englobando toda a restante tripulação. É uma distinção baseada no facto de ao longo de treze anos de cativo se ter constatado a existência de substancial diferença de tratamento entre as tripulações dos navios da Armada.

---

<sup>890</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Petição dos Marítimos Incorporados na Caza do Corpo Santo, da Vila de Setubal, [23 de Setembro de 1808].

Para além dos circunstancialismos que rodearam a libertação de todos os cativos – alguns levaram a cabo bem-sucedidas fugas – são recorrentes as reclamações por atraso no pagamento de soldadas, sobretudo oriundas da oficialidade das embarcações de guerra. À marinagem estavam reservados os protestos quanto ao tratamento que lhes era reservado quando comparado ao que viam ser dado àqueles que os comandavam.

Iremos ainda encontrar a questão dos vencimentos liquidados com consideráveis atrasos e repercussões sociais, em Dezembro de 1827, expressa nos requerimentos dos soldados da Brigada Real de Marinha que tinham servido a bordo da *Cisne*.

O número de tripulantes de navios mercantes, ou que na altura da sua captura se ocupavam no transporte marítimo, aproxima-se muito do dos navios da Armada. Na marinha de comércio portuguesa perdida para o curso argelino assumem especial relevância, pela sua dimensão, a galera *Anjo do Senhor* e o bergantim *Intrépido*, para além de todo um conjunto de embarcações matriculadas em vários portos da costa portuguesa, cuja perda tem de ser ponderada em função dos elevados custos associados aos resgates e impacto nas comunidades das quais eram originárias as tripulações.

É elucidativo o diminuto número de petições e requerimentos com origem nas tripulações dos navios mercantes, quando comparado com aqueles chegados ao Reino provenientes da oficialidade da *Cisne*. Neles, todavia, os poucos cativos das embarcações mercantes com capacidade para elaborar sobre a sua vivência no espaço concentracionário da regência de Argel, concluía por um tratamento desigual aplicado pelas autoridades portuguesas às várias “classes” naquele espaço.

O número mais reduzido de cativos – 76 – foi o de tripulantes de embarcações ligadas às artes da pesca, sendo estes na sua maioria originários do reino do Algarve. A sua captura representou, para além do esforço financeiro desenvolvido para o seu resgate por parte de populações de fracos recursos, uma quebra de rendimento nas comunidades piscatórias, motivada pela perda de homens e material. De todos os cativos retidos na regência argelina, aqueles que mais sofreram foram os ligados às companhias de pesca. O longo período de cativo sofrido por alguns deles, mais de duas dezenas de anos, apenas foi reduzido pela capacidade reivindicativa da oficialidade da fragata *Cisne*, à qual o Reino e as suas elites não podiam ficar indiferentes.



## 5. O vivido e o contado: uma fundamentação ideológica para os resgates

### 5.1. Os cativos do Islão na margem norte do Mediterrâneo: cativos muçulmanos em Portugal

Um número considerável de livros sobre a escravatura ignoram a sua existência em relação aos muçulmanos e negros na Europa meridional, silêncio tanto mais incompreensível quanto as recentes investigações sobre este tema são numerosas, demonstrando com clareza a continuidade do fenómeno até ao período napoleónico<sup>891</sup>. Segundo Salvatore Bono a Itália recebeu um número considerável de escravos provenientes do tráfico atlântico, mas também foi ponto de chegada de um fluxo não desprezível do comércio humano transhariano com origem na regência de Trípoli dos Qaramanli<sup>892</sup>.

Exceptuando o período negreiro da Sicília, os escravos, em solo italiano, eram maioritariamente de origem turca, balcânica e norte-africana. O número de magrebinos que servia nas galés ultrapassava o dos originários do Levante em resultado da prática do corso no Mediterrâneo ocidental. No ano de 1740, eles representavam 86% da totalidade de escravos e cativos que ali vogavam, composta essencialmente por tunisinos e líbios<sup>893</sup>. Na centúria de Oitocentos os oriundos do Magrebe revelavam-se maioritários nas embarcações napolitanas. Esta era, pelo menos na península itálica, a situação dos escravos e cativos muçulmanos.

Sabemos também que em finais do século XVII e início do XVIII eram também numerosos os remadores muçulmanos nas galés do Rei-Sol e que Jean Marteilhe conviveu, durante o tempo em que permaneceu no universo concentracionário das esquadras francesas, com um número muito significativo de forçados “turcos” originários do Norte de África e da Europa Central, capturados pelo corso cristão ou adquiridos nos numerosos mercados de

---

<sup>891</sup> Sobre esta matéria ver as obras recentes de Jocelyne Dakhlia e Bernard Vincent (dir.) *Les musulmans dans l'histoire dans l'histoire de l'Europe. I. Une intégration invisible*, 2011, e Lucette Valensi *Ces étrangers familiers. Musulmans en Europe (XVe-XVIIIe siècles)*, 2012.

<sup>892</sup> Salvatore Bono, « Selon l'arrivage sur le marché. La multiplicité ethnique des esclaves en Italie (XVIe-XIXe siècles) », in *Couleurs de l'esclavage sur les deux rives de Méditerranée (Moyen Âge.Xxe siècle)*. p. 200.

<sup>893</sup> Idem, *art. cit.*, p. 202.

tráfico humano espalhados por todo o Mediterrâneo. Neste mundo composto de múltiplas personalidades, onde coabitavam ladrões, assassinos, libertinos, contrabandistas, desertores, camponeses revoltados contra a máquina fiscal francesa, sem esquecer muitos outros que ali cumpriam pena por delito de fé, não era positiva a forma como eram descritos os originários do Islão magrebino<sup>894</sup>. O discurso dominante no século XVII, reflectido na narrativa de Jean Marteilhe, considerava-os “(...) gens de sac et de corde, fripons, cruels, parjures, traîtres et scélérats au suprême degré”<sup>895</sup>.

É desta realidade em permanente contacto, nos portos onde ancorava, com a sociedade do barroco europeu, plena de interditos e inesperadas tolerâncias, mistura incompreensível de crueldade e múltiplos negócios, de pequenas liberdades e corrupção, que possibilitava aos mais hábeis, venais e resistentes sobreviver, que Jean Marteilhe nos deu conta. Este roteiro de sofrimento foi o mesmo trilhado por um “turco”, seu companheiro de banco, que o serviu alguns anos sem jamais auferir qualquer retribuição, alegando sempre que pelas suas boas obras Deus o recompensaria. E será também o percurso seguido por um qualquer tripulante ou passageiro dos navios magrebins, aprisionados pelas marinhas das potências europeias, da Ordem de Malta e de Santo Estevão. Roteiro confirmado mais tarde por Moulay Belhamissi no seu fundamental artigo «Course et contre-course en méditerranée ou comment les algériens tombaient en esclavage». Nele Moulay Belhamissi limitar-se-á a constatar aquilo que qualquer consulta das fontes europeias de finais de Setecentos e início de Oitocentos nos transmite, um discurso que de forma mais ou menos explícita faz da prática do corso e de todas as suas consequências, atributo quase exclusivo do Islão mediterrânico com especial preponderância para a sua vertente magrebina.

---

<sup>894</sup> A forma diferente como eram vistos os crentes do islão pelas potências da Cristandade da orla mediterrânica está bem patente na composição das tripulações que remavam nas várias frotas de guerra que cruzavam o *mare nostrum* e nas margens de segurança exigidas para a sua composição, in Lucette Valensi, *Ces étrangers familiers. Musulmanes en Europe (XVIe-XVIIIe siècles)*, p. 118. As tripulações de remadores, por questões de segurança e prevenção de qualquer motim a bordo, nunca eram integradas na sua totalidade por escravos e muçulmanos. No caso francês a primeira parte era composta por forçados, constituídos por presos de delito comum e protestantes. Marinheiros voluntários – os *buonavoglie* – constituíam uma segunda. Por fim, os escravos, maioritariamente muçulmanos, formavam a terceira. Contudo, a sua proporção nunca deveria exceder 30 a 40% da tripulação. Em muitas frotas mediterrânicas, porém, ela não era respeitada, e embora Lucette Valensi aponte por norma razões estratégicas para esse procedimento, pensamos existirem outras, nomeadamente as relacionadas com as permanentes alterações do preço de homem em toda a orla do *mare nostrum* e a imagem que o crente do islão gozava nas sociedades que o recrutavam como força de locomoção para as suas frotas. O número de remadores muçulmanos na galés pontíficas nunca excedeu 25% do seu valor total nos anos de 1726-1727, chegando mesmo a cifrar-se em 10% em pleno século XVI.

<sup>895</sup> Jean Marteilhe, *Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil*, p. 171.

Já em finais o século XVII, Hussain “Mezzomorto”, um dos mais importantes *raïs* do período de ouro do corso de Argel, apontava, com elevado sentido de humor que a sua cultura de homem nascido no ambiente cosmopolita de Constantinopla lhe proporcionara, as práticas da marinha de guerra francesa tão criticadas aos corsários de Argel pelas potências europeias. Numa carta enviada ao duque de Montemart, general das galés de França, datada de Argel de Agosto de 1687, o *raïs* argelino afirmava ter recebido a uma missiva deste último:

Elle porte que vos vaisseaux de guerre ayante rencontré en mer un de nos navires corsaires, l'ont arrêté parce que son passeport était vieux. Sur quois nous avons à vous dire que ce passeport n'est qu'un prétexte dont vous vous êtes saisi pour prendre ce bâtiment. Nous vous félicitons d'une belle prise, (...). Ce n'est pas une grand affaire d'avoir pris, quoiqu'en pleine paix, un navire appartenant à un État comme le nôtre. La prise d'un vaisseau ne réduit pas un Royaume à la mendicité ; cette action toute fois ne convient pas à un Seigneur aussi illustre que vous l'êtes, car c'est tout ce que peut faire un fourbe. Nous vous dirons cependant, comme à notre illustre ami, que ces tours de voleurs nous étaient autrefois imputés, mais que présentement ils ont, Dieu merci! passé de nous à vous.<sup>896</sup>

Este exemplo espelha bem a noção que então já se possuía no Magrebe de como o discurso emitido no espaço europeu defendia e legitimava, quando isso lhe era benéfico, procedimentos que as potências condenavam na margem sul do Mediterrâneo como próprios de “barbarescos”.

Os perigos a que se sujeitavam as populações do Islão magrebino eram variados. Estas estavam sempre expostas a perderem a sua liberdade, fruto das incursões do corso cristão, da captura em pleno mar ou quando, no decorrer da prática do comércio, procedimento apontado como redentor por muitos dos teóricos de finais do Antigo Regime em relação às realidades políticas norte-africanas, se viam obrigadas a aportar aos cais dos empórios da margem norte do Mediterrâneo. Para o pensamento europeu dominante que encarava o Islão como uma ameaça, este era, juntamente com o Judeu – tradução do mal absoluto – e a mulher, um agente de Satã<sup>897</sup>.

Mas era toda a Europa cristã que cultivava o pavor do “turco” ou apenas uma pequena facção da sua elite intelectual? Segundo Braudel a conquista turca dos Balcãs desencadeou uma espantosa revolução social. A sociedade senhorial, dura para os

---

<sup>896</sup> *Correspondance des Deys d'Alger avec la Cour de France*, T.I, pp. 145-146.

<sup>897</sup> Este conceito é desenvolvido por Jean Delumeau em *La Peur en Occident*. Ver nesta obra os capítulos VIII. Les: Les Agents de Satan: I. – Idolâtres et Musulmans, pp. 332-355; IX. Les Agents de Satan: II. – Le Juif, mal absolu, pp. 356-397 ; Les Agents de Satan: III. – La Femme, pp. 398-449.

camponeses, foi surpreendida pelo choque e desmoronou-se. A conquista, determinando o fim dos grandes proprietários, senhores absolutos das suas terras, foi, sob muitos pontos de vista, uma libertação<sup>898</sup>. No início do século XVI, registou-se um acentuado movimento de emigração camponesa rumo aos novos territórios turcos dos Balcãs, onde numerosas populações encontravam condições menos penosas que nas regiões da cristandade das quais eram originárias.

O medo do “turco” e do “barbaresco” não foi erradicado pela vitória de Lepanto por muito importante que ela tenha sido no quadro geopolítico do espaço mediterrânico na segunda metade de Quinhentos. A Igreja sentia cada vez mais a necessidade, logo que se abandonavam os territórios de confronto entre os dois credos religiosos, de incutir nas populações, muitas vezes reticentes, a realidade dessa ameaça. O sentimento de que a Cristandade se encontrava cercada pelos inimigos da Fé foi a Igreja que o teorizou ao sentir de alguma maneira a inércia das populações face ao avanço turco que se registava nas suas fronteiras orientais. Esta atitude influenciou todo o discurso sobre o Islão produzido nos séculos posteriores e condicionou de alguma forma a análise da vivência dos cativos muçulmanos em terras europeias.

Foi esta utensilagem ideológica que justificou as múltiplas incursões em território norte-africano, as capturas de embarcações magrebina e a redução ao cativeiro de qualquer natural das regências que por uma ou outra razão (viagem de negócios, comércio, trânsito para outro destino) tocasse num porto da margem norte do Mediterrâneo. Das incursões em território magrebino, sobretudo nas suas zonas costeiras, são-nos fornecidos bastos detalhes por Moulay Belhamissi<sup>899</sup>. Estas eram um método clássico e antigo. Muito antes da chegada dos turcos ao Magrebe, as surtidas de aventureiros e corsários cristãos, funcionavam como meio pouco arriscado de aprovisionamento de escravos para alimentar os mercados da margem norte do Mediterrâneo e os bancos das galés das potências europeias.

Para além dos desembarques de surpresa efectuados no litoral magrebino, o perigo maior era no entanto ser capturado em pleno mar. Marinheiros e passageiros das embarcações muçulmanas enfrentavam com regularidade um inesperado encontro que, após bem-sucedida

---

<sup>898</sup> Fernand Braudel, *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico*, Vol. II, p. 24.

<sup>899</sup> Ver Moulay Belhamissi «Course et contre-course en méditerranée ou comment les algériens tombaient en esclavage», in *Cahiers de la Méditerranée*, Vol. 65, L’esclavage en Méditerranée à l’époque moderne, 2002, mis en ligne le 15 octobre 2004, URL: <http://cdlm.revues.org/document36.html>., e *Les Captifs algériens et l’Europe chrétienne (1518-1830)*, 1988.

abordagem, poderia significar o fim da liberdade e o começo de uma vida de tormento a bordo das galés maltesas ou de uma das quaisquer frotas da marinha de guerra francesa. A prática do corso e a estratégia corsária eram exercidas pelos reinos cristãos que em permanência vigiavam o Mediterrâneo ocidental e o Atlântico.

A caça ao muçulmano era um hábito dos corsários privados que desprezavam os tratados de paz ou tréguas concluídos com as suas potências de origem e uma actividade das esquadras europeias. O permanente estado de guerra com as regências, caso ele fosse necessário para o ataque a uma potencial presa, fornecia-lhes o pretexto. As relações da Cristandade com o Islão norte-africano, em finais de Setecentos e princípios de Oitocentos, primaram sempre por uma pragmática ambiguidade. No que se refere aos contactos comerciais, estes desde cedo se inscreveram num registo dicotómico. Se por um lado as entidades políticas do espaço europeu comerciavam abertamente com as potências magrebina, por outro acusavam-se mutuamente de armar em segredo os “inimigos da Cristandade”<sup>900</sup>.

Nem os peregrinos que se dirigiam a Meca no cumprimento das suas obrigações religiosas escapavam às depredações do corso cristão que vigiava a rota de Alexandria. E apesar dos perigos que rodeavam esta viagem, sobretudo a sua componente marítima, largavam anualmente do porto de Argel duas ou três embarcações repletas de fiéis. Em Maio de 1687 um navio da Regência com mais de uma centena de peregrinos provenientes de Fez foi capturado por um corsário inglês. Muitos deles tentavam de alguma forma assegurar protecção viajando sob pavilhões dos principais poderes europeus.

Um século depois, a segurança das costas de potências com quem Argel mantinha tratados continuava uma ficção e até ao desembarque francês em Sidi Ferrouche foram vários os casos de embarcações da Regência que, procurando protecção, se tentaram acolher junto às costas francesas. A 4 de Abril de 1790 o *dey* de Argel Muhammad Ben Othman escreveu ao conde de Luzerne, secretário de estado da marinha francesa, dando-lhe conta do acontecido com dois dos seus corsários e que resultou no aprisionamento da tripulação de um deles por embarcações genovesas <sup>901</sup>. O protesto remetido para as autoridades francesas dava corpo a

---

<sup>900</sup> Wolfgang Kaiser, « Les «Hommes de crédit» dans les rachats de captifs provençaux (XVIe-XVIIe siècles) », in *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, p. 295.

<sup>901</sup> *Correspondance des deys d'Alger avec la cour de France 1579-1833*. T. II, pp. 394-395.



uma realidade que era aquela que desde sempre tinha tido lugar e que se traduzia pelo elevado número de escravos e cativos muçulmanos nas potências europeias, sobretudo aquelas da orla mediterrânica, e que para ali eram levados muitas vezes ignorando Tratados estabelecidos.

Para a Europa dos séculos XVII e XVIII, os já mencionados “agentes de Satã” materializavam-se no espaço geográfico do Islão norte-africano. Nele era possível encontrar o Judeu, sempre invocado como razão de políticas menos conseguidas, e, no entanto, tão necessário ao normal funcionamento dos poderes magrebinos nas suas relações com o Velho Continente; nele era possível encontrar o Muçulmano que depois de aprisionado nos seus navios mercantes e de guerra, nos seus territórios ribeirinhos, ia viver acorrentado a um qualquer forçado de fé ou criminoso de delito comum nas galés da Cristandade, ou penar na agricultura e nos trabalhos das minas espalhadas por toda a Europa.

Desde sempre as realidades políticas do Islão norte-africano se interessaram pelo resgate dos seus naturais em terras da Cristandade. O caso de Marrocos é disso mesmo um exemplo a ter em conta. O comprometimento dos monarcas Alauítas no resgate de muçulmanos retidos no espaço europeu surge no seguimento de outras atitudes tomadas pelos especialistas neste negócio nas duas margens do Mediterrâneo, durante os séculos XVII e XVIII. E embora os resgates efectuados nunca tivessem atingido a dimensão daqueles outros levados a cabo pelas potências cristãs em terras do Magrebe, somos levados a concluir pela existência de um número muito considerável de muçulmanos em terras da Cristandade, se bem que as fontes não sejam muito explícitas quanto à descrição das condições em que era vivido o seu quotidiano. Até os temíveis corsários argelinos, dos quais as fontes europeias dos séculos XVII e XVIII relatavam as mais cruéis façanhas, não descuravam a sorte dos seus compatriotas retidos em terras europeias como foi o caso dos “turcos” e “mouros” cativos em Portugal<sup>902</sup>.

Já em pleno século XIX, precedendo o grande resgate de 1810, o vice-cônsul do Reino em Gibraltar, José Agostinho Parral, informou Lisboa que lhe tinha constado a intenção do *dey* não permitir o resgate de cativos portugueses, por dinheiro algum, sem antes se

---

<sup>902</sup> Sobre esta matéria ver Isabel M.R. Mendes Drumond Braga, *Entre a Cristandade e o Islão (séculos XV-XVII). Cativos nas franjas de duas sociedades em confronto*, 1998; Edite Maria da Conceição Martins Alberto, «Os muçulmanos em Portugal no século XVIII e o Resgate Geral de Cativos de 1729» in *In the Iberian Peninsula and Beyond. A History of Jews and Muslims (15th-17th centuries)*, vol. 2, pp. 44-61.

verificar a troca de “dous mouros prisioneiros em Portugal por hum escravo portuguez”<sup>903</sup>. O número de muçulmanos existentes no Reino, segundo informações provenientes do Arsenal Real da Marinha, era de 27 “Turcos” e 52 “Mouros”, encontrando-se 3 no hospital, sendo 2 “Turcos” e 1 “Mouro”<sup>904</sup>.

As modalidades para o resgate destes cativos não diferiam daquelas usadas para libertar dos banhos e *matmores*<sup>905</sup> magrebinos os cristãos que ali se encontravam e resumiam-se a três formas com características bem diferenciadas: o resgate colectivo, o resgate por troca e o resgate individual.

Os resgates colectivos eram, no Islão norte-africano, obra de organizações lideradas por marabutos ou no caso muito específico do Marrocos Alauíta do século XIX, como já se afirmou, da aplicação das convicções wahhabitas de Mulei Sliman e da transferência da *jihad* para outros campos mais propícios à sua execução como era o da libertação dos seus irmãos de fé espalhados pela Europa do Sul<sup>906</sup>.

O resgate por troca foi uma prática usada ao longo de toda a Idade Moderna, prolongando-se no tempo até à quase supressão do corso no ano de 1816. E se para esse período podemos encontrar um exemplo no caso de Emanuel d’Aranda que o próprio nos relata na sua *Relation de la Captivité & Liberté du Sieur Emanuel D’Aranda, Jadis Esclave à Alger;...*, relativamente ao século XIX e à negociação do resgate dos últimos portugueses em Argel no ano de 1810, existe uma lista de 82 “turcos” e “mouros” presos na Cadeia de Galé que foram trocados por cativos nacionais no resgate colectivo então acordado entre a regência de Argel e Portugal.

O resgate individual foi, no caso dos cativos muçulmanos, o mais praticado e sua complexidade levou a que fossem tomadas precauções garantindo e exequibilidade da

---

<sup>903</sup> ANTT, MNE, Gibraltar, Cx. 281, Carta de José Agostinho Parral para o conde de Linhares, Gibraltar, 8 de Dezembro de 1809.

<sup>904</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 429, Mappa dos Mouros Prizioneiros de Guerra existentes na Cadeia da Gallé do Real Arsenal da Marinha, Arsenal Real da Marinha, 15 de Maio de 1810.

<sup>905</sup> *Matmore* – “C’est une voûte de trente pieds sous terre, divisé en trois parties. La plus grande partie peut être environ de vingt-huit pieds de longueur et large de vingt-quatre pieds, les deux autres parties sont plus petite. Et là étaient détenus ordinairement cent soixante-dix esclaves chrétiens. Cette prison n’a point d’autre lumière que trois treillis qui sont en haut, au milieu de la rue et à chacune de ces treilles il y a un crochet avec levant e corde ; et quand le jour il y passe quelques chrétiens, par charité ils portent aux autres esclaves de l’eau ; ou bien s’ils ont de l’argent, ils leur achètent quelque chose.”, in Emanuel d’Aranda *Les Captifs d’Alger* p. 68.

<sup>906</sup> Ver o ponto 2.1 deste trabalho «O corso marroquino».

operação através de contratos redigidos e registados notarialmente. Sadok Boubaker menciona o exemplo de um contrato em que Mohammed el-Trabelsi se obrigava a libertar o seu “escravo” cristão por troca com Abdelkader detido em Marselha:

Louage à Dieu. L’honorable Ahmed ben Mohammed Et-Trabelsi s’engage à libérer sans restriction son esclave chrétien – agé de 55 ans environ, de chevelure blonde, portant une cicatrice derrière l’oreille droite, du nom Gaspar Pourreire, fils du chrétien Barthélemy et originaire de Marseille – en échange de son frère germain Abdelkader, actuellement prisonnier à Marseille entre les mains des ennemis de la religion – que Dieu soit loué et qu’il les prive de son secours – ; de sorte que si l’esclave chrétien susnommé fait libérer ledit Abdelkader des chaînes de fer et de la honte de l’emprisonnement.<sup>907</sup>

Este extracto de um contracto designado por *mukataba* mostra, para além da existência de cativos e escravos muçulmanos que justificavam a sua inclusão como objecto das transacções alimentando o comércio do homem no Mediterrâneo ocidental, uma similitude de assinalar com instrumentos idênticos depositados nos arquivos consulares das potências europeias espalhados por toda a orla do *mare nostrum*<sup>908</sup>. Todavia se tivermos em conta os principais actores das intermediações levadas a cabo na tentativa de obtenção da liberdade dos *Ahl al-Kitāb* espalhados pelos espaços de concentração de cativos no Mediterrâneo, não podemos deixar de concluir que embora o seu número fosse minoritário no universo do negócio dos resgates, a existência de muçulmanos em cativo justificava que os seus irmãos de crença se constituíssem intermediários muito activos neste comércio que estendia as suas redes por todo o espaço geográfico europeu e norte africano e em torno do qual se levantavam complexos problemas ao direito muçulmano.

No âmbito desta actividade também não podemos de deixar de mencionar os casos dos “renegados”, eles próprios antigos cativos, com um pé em cada uma das margens do *mare nostrum* que devido à posição privilegiada que muitos ainda mantinham em relação aos antigos países de origem, não só a usavam para resgatar os novos irmãos de crença, como também para os inevitáveis movimentos financeiros em benefício dos seus negócios e auxílio às suas antigas famílias na Cristandade. Numerosas são também as associações entre comerciantes malteses e muçulmanos ao longo de todo o século XVII. Os cativos muçulmanos em terras europeias e os seus correspondentes cristãos no espaço do Islão norte-

---

<sup>907</sup> Apud Sadok Boubaker, «Réseaux et techniques de rachat des captifs de la course à Tunis XVIIe siècle», in *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l’échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, p. 30.

<sup>908</sup> Sadok Boubaker, *art. cit.*, p. 31.

africano necessitavam para a obtenção da sua liberdade da ambiguidade destes *brokers*, movendo-se com facilidade entre o litoral argelino e tunisino e as grandes cidades da margem norte do Mediterrâneo como Marselha, Génova e Livorno, ao mesmo tempo que informavam os reinos do sul da Europa das movimentações do curso das regências e do Império Xarifino, fornecendo-lhes em simultâneo bens estratégicos que lhes permitissem a prática das suas depredações sobre as marinhas mercantes europeias<sup>909</sup>.

O contrato de resgate era considerado como um contrato comercial. Os signatários circulavam sem dificuldade entre a Europa, o Magrebe e os seus espaços multi-confessionais. Segundo Boubaker, as sociedades mediterrânicas, cristãs e muçulmanas, às quais acrescentamos as comunidades de judeus sefarditas do sul da Europa e do Norte de África, praticavam o curso e a economia do resgate que este gerava a jusante<sup>910</sup>.

Como acabámos de ver a existência de cativos muçulmanos foi sempre uma realidade em terras da Cristandade, embora as fontes não sejam pródigas quanto à manifestação das condições em que essa mesma existência decorria. Estas, pelos escassos testemunhos que nos chegaram, pouco ficavam a dever àquelas que se verificavam nos banhos das regências magrebina ou nos *matmores* marroquinos. O discurso europeu fez da prática da escravatura no Mediterrâneo e das condições de vida em cativo a característica marcante do Islão neste espaço geográfico entre os séculos XV e XIX. À medida que se manifestou em todo o Mediterrâneo a supremacia naval dos turcos e “barbarescos”, o receio foi crescendo em todo o ocidente mediterrânico<sup>911</sup>.

Tudo já foi dito e acentuado, repetido à exaustão, sobre as infelicidades vividas pelos cristãos em terras do Magrebe. Cônsules, padres, viajantes, cronistas e cativos, foram prolixos na produção sobre esta matéria, muitas vezes repetindo-se, em obras onde predominava o pitoresco e o discurso justificativo, sustentando ideologicamente a superioridade da Cristandade face ao Islão. Muitas vezes esqueciam-se, ou não lhes era dado o merecido

---

<sup>909</sup> Wolfgang Kaiser, *art. cit.*, p. 304.

<sup>910</sup> Sadok Boubaker, *art. cit.*, p. 46.

<sup>911</sup> Não abundam as descrições de cativo de muçulmanos no espaço europeu na Idade Moderna. No entanto para um melhor conhecimento da condições em que esse cativo foi vivido ver Osmân Agha de Temechevar, *Prisonnier des Infidèles. Un soldat ottoman dans l'Empire des Habsbourg*, récit traduit de l'ottoman présenté et annoté par Frédéric Hitzel, 1998. Osmân Agha, oficial da cavalaria turca, natural de Temechevar (actual Timisoara), foi feito cativo na conquista pelas tropas Imperiais da praça otomana de Lipova, no quadro do conflito entre o Império Otomano e os Habsburgos e repartiu onze anos de cativo (1688-1699) entre os territórios da Hungria e da Áustria.

relevo, de gestos que de alguma forma pudessem pôr em causa ou abalar a narrativa da missão redentora das ordens religiosas dedicadas ao resgate de cativos cristãos por todo o Islão magrebino. O exemplo, que já abordámos, narrado na *Relação do Resgate que por ordem Del Rey Nosso Senhor D. João V. Rey de Portugal se fez cidade de Argel...* traduzido na aquisição, no ano de 1726, de uma imagem religiosa por um muçulmano que depois a ofertou a um seu cativo cristão, usando-a este último para ajudar o seu resgate, espelha bem que a “barbaridade dos Mouros” era muitas vezes parte integrante de um discurso ideologicamente estruturado em função da justificação da superioridade moral e ética dos valores cristãos.

Existem nos arquivos europeus referências, muitas delas inéditas, que espelham a tragédia vivida pelos cativos muçulmanos, sobretudo os originários da regência de Argel em terras da Cristandade. Estes chegavam à Europa, sobretudo às galés de França e da Ordem de Malta, nos séculos XVI e XVII, através dos aprisionamentos efectuados pelas marinhas das potências cristãs em quatro zonas fundamentais para o aprovisionamento em escravos e cativos do Islão: o litoral magrebino; o mar como território de caça aos navios das regências e do Império Xarifino; as grandes batalhas navais, fundamentalmente no século XVI, como Lepanto; os portos e as costas europeias nas quais as embarcações magrebinas, especialmente as argelinas, se arriscavam a atracar por necessidade de comércio, trânsito ou reabastecimento das suas tripulações, e onde, mesmo apesar de acordos diplomáticos, os riscos estavam sempre presentes.

A existência de cativos mouros em Portugal desde meados do século XVIII até à primeira década do século XIX foi um facto que, apesar da sua presença no quotidiano da sociedade do Antigo Regime se encontrar de alguma forma envolta num manto de silêncio, podemos constatar na documentação portuguesa. Para o período em análise, a informação acerca desta realidade chegou-nos essencialmente através das listas de resgates de cativos portugueses em terras magrebinas que mencionavam a troca de muitos deles por Mouros, Turcos e “Colorios”.

Num documento que encontrámos no Fundo do Norte de África do Arquivo Histórico Ultramarino, sem data, mas ao qual que podemos, sem grande margem para erro, atribuir o ano de 1760, depararam-se-nos referências a cativos mouros na posse de portugueses, mais concretamente na praça de Mazagão. Nesta fonte faz-se alusão a um resgate de cento e vinte e oito portugueses em terras do sultão de Marrocos, dos quais dezoito tinham sido feitos cativos nos campos que circundavam aquela praça e os restantes pelo curso

marroquino, informando que embora tivesse acordado num resgate geral, o sultão pretendia “(...) por cada captivo de Mazagão, outto centos pezos duros, e hum mouro, e não o havendo, cem pezos duros por elle, e por cada captivo do mar, sette centtos pezos duros, e hum mouro, ou cem pezos duros por elle”<sup>912</sup>. Muhammad ben Abdallah tinha a informação da existência em Mazagão de cativos muçulmanos e exigia a sua entrega, fossem eles homens, mulheres ou meninas, atribuindo a cada um o preço de cem pesos duros.

No ano de 1802 surge-nos um conjunto de documentos que permite seguir o rasto de um grupo de muçulmanos cativos em Lisboa, fruto das acções dos navios da Armada que cruzavam o Estreito, e de alguma forma aproximarmo-nos, ainda que sem grandes resultados, desse outro civilizacional que penetrou no quotidiano da capital do reino do início do século XIX. No dia 15 de Dezembro de 1802, Raimundo José de Sousa extraiu do Livro 6º do Assento dos Presos Avulsos que entraram na Cadeia da Galé uma relação dos Mouros que, vindos do Presídio da Trafaria, tinham ali sido recebidos.

Foi de alguns dos presos constantes nesta relação que surgiram, entre Dezembro de 1802 e Fevereiro de 1803, petições enviadas ao príncipe regente D. João nas quais pediam a sua libertação. Para além de comungarem todos a mesma crença, tinham também uma característica comum, o seu apresamento pela fragata da marinha de guerra portuguesa *S. João Príncipe*.

Maomet Mauritano, natural de Tunes, encerrado na Cadeia da Galé durante dois anos, era ele próprio o exemplo da facilidade como se podia cair em cativo em pleno Mediterrâneo, mesmo quando não se fazia parte da equipagem de uma qualquer embarcação corsária apresada pelos navios de guerra das potências cristãs que geralmente cruzavam o *mare nostrum*. Este tunisino que andava embarcado com os da sua nação fora feito cativo pelos franceses. Depois de alcançar a liberdade logo tratou de procurar um navio que o transportasse à sua pátria. Chegado a Cartagena do Levante embarcou num iate “Mauritano”<sup>913</sup> apresado pela fragata portuguesa *S. João Príncipe*. Implorava o “turco” ao príncipe regente que depois lhe ser concedida a liberdade se lhe desse passagem e uma esmola para que se transportasse ao seu país.

---

<sup>912</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 412, Documento sobre o resgate de cativos portugueses em Marrocos [1760].

<sup>913</sup> Aqui o termo “Mauritano” deve ser entendido como Mouro.

A informação que nos chegou permite observar a existência de um tratamento de exceção no reino português para os súbditos marroquinos feitos cativos a bordo de uma embarcação de qualquer dos outros poderes magrebinos. O próprio Mahomet Mauritano o indicava na sua petição afirmando que “(...) mandou Vossa Alteza Real que o supplicante fosse logo solto e os que sam na verdade argelinos se acham capturados”<sup>914</sup>. A regência de Argel continuava, no final do século XVIII e início do XIX, como resultado natural do esforço despendido na plena recuperação da sua actividade corsária, a ser o principal inimigo das pequenas potências europeias do Mediterrâneo e Atlântico. E se sabemos que, dada a excelência das relações entre o reino português e o Império Xarifino, os súbditos do sultão de Marrocos sempre receberam um tratamento de favor por parte das autoridades portuguesas, o mesmo não se afigurava possível a um originário da regência de Tunes com quem se pretendia, sempre dentro da inevitável complementaridade das relações com as potências magrebinas, discutir a renovação da Trégua de 1799<sup>915</sup>.

Prova da excelência das relações entre Marrocos e Portugal que naturalmente se repercutiam nos seus naturais que viajavam ou prestavam serviço como tripulantes de embarcações mercantes da regência argelina, como foi o caso da apresada pela *S. João Príncipe*, era a informação sobre o requerimento dos mouros Monçor e Mahomet, prestada pelo auditor geral da marinha, Joaquim Alberto Jorge. Esta autoridade atestava a sua naturalidade e sendo estes originários de uma nação aliada e feitos cativos a bordo de embarcação mercante, era de toda a justiça que os supplicantes fossem libertados<sup>916</sup>.

Se lermos com atenção a *Rellação dos Mouros Prizioneiros que vierão do Prezidio da Trafaria...* podemos observar que dos quatorze mouros que nela constam, dois já tinham alcançado a sua liberdade. Embora não saibamos como ela foi obtida em relação a um deles – Argreme Arrays, natural de Orão –, se por resgate ou graça real. No que diz respeito a Mahomet, natural de Tunes, temos conhecimento de que foi concedido o perdão por parte do

---

<sup>914</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Petição de Mahomet Mauritano ao príncipe regente D. João [1802]

<sup>915</sup> A trégua com Tunes foi assinada a 29 de Junho de 1799 na sequência da missão do major-general Rodrigo Pinto Guedes. Era constituída por nove artigos e a sua vigência seria de três anos, contemplava-se contudo a sua possível prorrogação, enquanto durasse a guerra com a França. Sobre os acordos diplomáticos com Tunes e as outras regências magrebinas ver Fernando de Castro Brandão, *Portugal e as Regências de Argel, Tunes e Trípoli. Subsídios para a História Diplomática Portuguesa*, 1985.

<sup>916</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Informação do Auditor Geral da Marinha para o visconde de Anadia, Lisboa, 17 de Dezembro de 1802.

príncipe regente. Estamos convictos de não ser este um procedimento habitual no ocidente mediterrânico ou em outra qualquer potência da Europa atlântica.

Os restantes doze “Mauritanios” irão endereçar uma petição ao futuro D. João VI, descrevendo o seu percurso até à captura, implorando a liberdade e argumentando serem naturais de Orão, embora tripulantes de uma embarcação mercante argelina, pois se fossem cidadãos de Argel a regência já os tinha mandado resgatar<sup>917</sup>. Para além de ser aqui reclamada pelos peticionários uma diferenciação entre naturais de Argel e de Orão<sup>918</sup>, que os originários da segunda invocavam em seu benefício, será também de notar a facilidade com que estes muçulmanos faziam valer as suas reivindicações<sup>919</sup>. Não colheram, todavia, aceitação, junto das autoridades portuguesas, as razões dos peticionários se atendermos à informação que foi remetida ao visconde de Anadia atestando que a “(...) naturalidade dos dez mouros que se achão na Galé pela qual se vê, que nove dos ditos mouros são do districto de Oran, e sujeitos ao Rey de Argel, e hum he natural de Tunes”, ao mesmo tempo que se lhe pedia uma resolução sobre esta matéria<sup>920</sup>.

No entanto, pensamos que deve ter sido alvo o governo de Lisboa, tendo em conta as relações de excepção entre os dois reinos, de uma investida de Mulei Slimane, agora apostado, face à impossibilidade de levar a bom termo a *jihad* marítima, na libertação do maior número possível dos seus irmãos de crença cativos em terras da Cristandade. Os cativos naturais de “Horan” e Tunes constantes da *Rellação dos Mouros Prizioneiros que vierão do Prezidio da Trafaria...* devem ter acabado por ser remetidos ao sultão Alauíta. Em Maio de 1803 o primeiro-ministro marroquino endereçou às autoridades de Lisboa uma missiva de agradecimento:

---

<sup>917</sup> Pensamos que esta afirmação por parte dos peticionários não tem fundamentação que a sustente. Não conhecemos nenhuma iniciativa do poder político em Argel no sentido de liderar resgates colectivos ou individuais no reino português.

<sup>918</sup> É uma diferença que ainda hoje transparece das variadas abordagens efectuadas ao século XVIII argelino e que são objecto de críticas por Abdallah Laroui. Este historiador magrebino ressalta o excessivo enfoque dado ao estudo da cidade-estado de Argel, ao seu sistema político, económico e às suas relações com os poderes que a cercavam. As análises produzidas por muita da historiografia europeia centram-se maioritariamente na vida da minoria turca e da dos europeus e mouriscos que a serviam, relegando para segundo plano o estudo de uma realidade constituída pelo interior do território da Regência e que não registou alterações significativas até muitos anos depois da conquista francesa. Sobre esta matéria ver Abdallah Laroui, *Historia del Magreb. Desde los orígenes hasta el despertar magrebí*, 1994, pp. 256-261.

<sup>919</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Petição de 12 Mauritanios que forão prizioneiros da Fragata S. João Príncipe.

<sup>920</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 419, Informação de José Januário do Vale para o visconde de Anadia, Lisboa, 8 de Maio de 1803.



Aqui chegarão os dez escravos mouros, e El Rei Meu Senhor ficou tão satisfeito com a remessa delles como se lhe tivessem remetido dez milhões, e vos louva esta acção, e muito vos agradece. O mesmo Senhor está bem certo da amizade do Principe Regente Vosso Amo, e do bom ministro que está a seu lado, e por isso vos estima mais que as outras nações, e para prova da grande estima que faz da nação portugueza, cedeo do resto dos direitos do gado que se exigia em attenção a amizade que a vossa corte sempre lhe tem manifestado”<sup>921</sup>

A retribuição como reconhecimento da atenção com que fora o tratado o pedido de Mulei Slimane traduzia-se em minorar as sempre eternas carências no abastecimento em cereais e gado sentidas no Reino. O primeiro-ministro marroquino comunicava a abdicação por parte do imperador seu amo dos direitos de exportação de gado solicitada pelas autoridades de Lisboa.

O procedimento, habitual do reino português, de libertar de imediato todos os súbditos marroquinos capturados a bordo de embarcações magrebina de corso, irá com frequência repetir-se, sobretudo durante o longo reinado de Mulei Slimane. No dia 3 de Setembro de 1806, Luís de Mota Feio de bordo da nau *Rainha de Portugal*, surta frente à Torre de Belém, informava que “(...) os 9 marroquinos, que eu participei a V. Exa. terem-se encontrado a bordo da polaca ultimamente aprezada, entreguei-os ao seu conçul [Salomão Benoliel] em Gibraltar, para os remeter ElRei de Marrocos”<sup>922</sup>.

Em Junho de 1803, o cônsul português em Gibraltar transmitiu para o Reino que dera entrada naquela baía a “Nau Vasco” – Vasco da Gama – com cento e quatorze tripulantes de um xaveco argelino que o comandante desta, James Scarnichia, fizera ir a pique<sup>923</sup>. Continuava assim o apresamento de tripulantes magrebina, entre os quais predominavam os Turcos, *Kulugli* (os colorios das fontes portuguesas do século XVIII) e Mouros, que guarneciam os navios da regência argelina caídos em poder da Armada portuguesa.

Sobre a semelhança de tratamento dispensado em algumas das potências da Europa cristã aos mouros e turcos ali cativos, com o sofrido em terras magrebina pelos cristãos europeus, socorremo-nos apenas de dois exemplos, bastante elucidativos. Emanuel d’Aranda

---

<sup>921</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 416, Carta do primeiro-ministro marroquino para o visconde de Anadia, 30 de Maio de 1803.

<sup>922</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Ofício de Luís de Mota Feio para o visconde de Anadia, Bordo da Nau Rainha de Portugal, surta frente à Torre de Belém, 3 de Setembro de 1806. O cônsul de Marrocos em Gibraltar era Salomão Benoliel.

<sup>923</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Ofício de Patrício Parral para o visconde de Anadia, Gibraltar, 16 de Junho de 1803.

na obra que consagrou à descrição do seu cativeiro no Magrebe, dedicou uma das cinquenta relações que a compõem, a XXVII “Rencontres bizarres de la fortune des esclaves”, na sequência de uma tentativa de intermediação de resgate de cativos cristãos em Argel por troca com muçulmanos detidos na Europa, a descrever aquilo que encontrara na sua pátria depois do seu resgate. Segundo d’Aranda ao chegar a Dunquerque tinha-se dirigido à prisão da cidade, onde encontrou “(...) environ cent esclaves turcs dans une misérable cave, pas mieux traités que les chrétiens en Barbarie”<sup>924</sup>.

Mais de um século depois, William Eaton escreveu de Tunes à sua mulher. O cônsul americano na regência tunisina confessava entre várias considerações sobre a liberalidade “barbaresca”, cotejada com a que sabia existir em alguns Estados da sua pátria: “(...) truth and justice demand from me the confession that the Christians slaves among the barbarians of Africa are treated with more humanity than the African slaves among the professing Christians of civilized America; and yet here sensibility bleeds at every pore for the wretches whom fate has doomed to slavery”<sup>925</sup>.

Sabemos também como estavam organizados no século XVIII os espaços concentracionários, idênticos aos existentes nas regências magrebina, em plena cidade de Livorno, um dos principais mercados de escravos na margem norte do Mediterrâneo. O banho nesta cidade da Toscana foi construído por ordem de Fernando I, no local de uma antiga prisão. No conceito de cidade ideal de finais de Quinhentos o banho era um dos locais de referência na definição espacial das grandes urbes portuárias do sul da Europa mediterrânica. O banho de Livorno, onde eram acomodados os escravos “turcos”, estava organizado em vários níveis: nas caves encontravam-se os armazéns; no andar térreo os dormitórios dos escravos; no primeiro-andar, de um lado, a igreja, do outro, os locais de oração e os dormitórios dos “turcos” de mais elevado estatuto que juntamente com os outros seus irmãos de crença compunham o efectivo das galés toscanas; no derradeiro andar, os alojamentos dos oficiais e as celas dos religiosos cristãos<sup>926</sup>.

Após a chegada dos escravos a Livorno, as autoridades da cidade tratavam de os revestir de signos que exteriorizassem a sua condição. Assim, eram-lhes rapadas as cabeças,

---

<sup>924</sup> Emanuel d’Aranda, *Les captifs d’Alger*, p. 173.

<sup>925</sup> *Apud* Joshua E. London, *Victory in Tripoli*, p. 65.

<sup>926</sup> Guillaume Calafat et Cesare Santus, «Les avatars du «Turc». Esclaves et commerçants musulmans à Livourne (1650-1750)» in *Les musulmans dans l’histoire de l’Europe. I. Une intégration invisible*, p. 477.

deixando-lhes apenas uma pequena mecha de cabelo no topo do crânio. Os seus uniformes eram constituídos por uma camisa, calças de linho ou pano grosseiro, uma jaqueta vermelha, um longo manto que lhes servia também de cobertura para dormir, sapatos, meias de cor vermelha e uma pequena caneleira para proteger a perna daquilo que José Joaquim de Castro Guedes identificará mais tarde como um “arganeo de arame preto” – que servia para prender os forçados aos bancos das galés – e era a marca mais evidente da escravatura e do cativoiro<sup>927</sup>. Devemos contudo, em relação aos locais de oração destinados aos crentes do Islão no espaço europeu, ter alguma atenção quando encontramos na documentação a palavra mesquita. Esta não deve ser interpretada literalmente, pois nunca não deve ser assumida no seu significado arquitectónico, mas sim como local ou compartimento, por vezes muito reduzido, onde aos crentes do islão era permitido o exercício dos seus deveres religiosos<sup>928</sup>.

A existência de cativos argelinos em Portugal teve o condão de despertar na Regência algumas reacções mais violentas em relação à forma como estes poderiam estar a ser tratados. E se por um lado se recorria à explicação que essas reacções eram usadas como pressão para apressar o resgate dos cativos portugueses no banho argelino – como é fácil de constatar no discurso oficial oriundo de Argel – a realidade que nos é transmitida pela rara documentação produzida pelos familiares dos cativos argelinos que se encontravam na Cadeia da Galé em Lisboa, desmente esse discurso com muita receptividade numa sociedade ainda não penetrada pelo Espírito das Luzes que via no outro civilizacional, professando diferente credo, um ser desprovido de quaisquer sentimentos.

---

<sup>927</sup> Idem, *art. cit.*, p. 484.

<sup>928</sup> Sobre o quotidiano dos muçulmanos na Europa dos séculos XVIII e XIX ver David Do Paço «Invisibles dans la banalité et le mépris? Les musulmans à Vienne des années 1660 à la fin du XVIIIe siècle», in *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe. I. Une intégration invisible*, 2011, pp. 55-80. Vincent Denis, «À la recherche d'un groupe invisible: les gens d'Islam dans la France du XVIIIe siècle», in *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe. I. Une intégration invisible*, 2011, pp. 81-100. Ian Coller «Les musulmans français et les politiques de l'Islam dans l'Europe post-révolutionnaire», in *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe. I. Une intégration invisible*, 2011, pp. 101-142. Lucette Valensi interroga-se acerca de possibilidade de permanecer muçulmano no universo concentracionário das galés da Cristandade, sobretudo quando se era compelido a assistir à missa ou a participar em acções de graças como a que teve lugar em Livorno no ano de 1630. Na realidade desde o final do século XVII, existiam quatro lugares de culto destinados aos crentes do islão naquela cidade toscana, junto ao banho que acolhia os forçados que remavam nas suas galés. Um local de culto existia também em Génova para os escravos muçulmanos, criado no ano de 1737, e que se manteve aberto até 1797. O mesmo acontecia em Malta, embora em Nápoles, apesar do elevado número de escravos muçulmanos, isso não se verificasse. No reino de Espanha, em Cartagena, um residente muçulmano adquiriu, no ano de 1733, um local para ser usado como mesquita que se mantinha sobretudo de donativos. Em 1769 o Conselho da Inquisição apelou ao monarca que mandou destruir esse local de culto. A atitude do rei de Espanha levantou grande celeuma em Argel e levou à ameaça de procedimento idêntico em relação aos cristãos ali presentes. No ano de 1774 foi novamente permitido a utilização de um lugar de oração com a condição de não ser designado como mesquita e também de não se verificar o habitual chamamento do *mu'adhdhin* (muezzin), in Lucette Valensi, *Ces étrangers familiers. Musulmans en Europe (XVIe-XVIIIe siècles)*, pp. 141-142.

Em Novembro de 1803 o visconde de Anadia viu-se na necessidade de escrever a Paulo Freire de Andrade, respondendo a uma missiva deste oficial da Armada datada de Outubro do mesmo ano. Nesta, Paulo Freire expressava o receio de o *dey* concretizar a ameaça de tratar os cativos portugueses do mesmo modo que os seus compatriotas eram tratados em Portugal, tendo em conta as cartas enviadas de Lisboa para as suas famílias em Argel. O capitão-tenente temia que no Reino os cativos argelinos estivessem a passar as mesmas agruras que era usual passarem nas grandes cidades portuárias da margem norte do Mediterrâneo e que eventualmente isso mesmo pudesse reflectir-se no quotidiano dos portugueses na Regência. O visconde de Anadia tentava de alguma forma aquietá-lo:

(...) he preciso que Vossa Mercê saiba para ahi o fazer constar onde convier, que os Argelinos são aqui tratados do mesmo modo que os portuguezes que trabalham assim com elles na Ribeira, mas ainda melhor, por que se lhes mandou augmentar a ração do costume, da=se=lhes tabaco de fumo, roupa branca para mudarem, sabão para a lavarem, e vestuário aos que precisavão, e são tratados quanto ao mais com toda a brandura e humanidade. Nesta certeza pode Vossa Mercê ahi segurar, que são falsas as queixas que estes mouros possão ter feito sobre o seu tratamento.<sup>929</sup>

A ser verdade o tratamento que era descrito no ofício do visconde de Anadia, somos levados a concluir que, tendo em conta o conhecimento de importantes fontes cristãs da época, este era bem diferente daquele que era ministrado à maioria dos cativos muçulmanos espalhados pelo espaço geográfico das potências europeias.

Entre os cativos portugueses, conforme o transmitia o comandante do bergantim *Lebre pequeno*, Inácio Pereira Pinto ao visconde de Anadia, face à insistência das “(...) familias desses mouros que se axão escravos em essa cidade fazem toda a diligencia com o Dey para haver de os pôr, livres”<sup>930</sup>, grassava a inquietação. Receava-se que elementos da comunidade de judeus livorneses de Argel intervissem no resgate dos naturais da Regência detidos em Lisboa e de alguma forma pudessem inviabilizar possíveis trocas com os cativos ali retidos. As apreensões de alguns portugueses acabavam assim por caucionar e reconhecer o papel fundamental dos *brokers* judeus no resgate de cativos de qualquer confissão religiosa no Mediterrâneo ocidental ainda no início século XIX. Estes receios manifestados pelos naturais do Reino cativos em Argel contradiziam a tão propalada indiferença com que os muçulmanos viam o cativo dos seus irmãos de crença na Europa cristã.

---

<sup>929</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Livro 382, Ofício do visconde de Anadia para Paulo Freire de Andrade, Mafra, 7 de Novembro de 1803.

<sup>930</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Carta de Inácio Pereira Pinto para o visconde de Anadia, Argel, 20 de Fevereiro de 1804.

Pedia-se que fosse enviado um certificado atestando o bom tratamento dado aos mouros que se encontravam em Lisboa, poupando assim retaliações por parte das autoridades argelinas, já que fora posto a correr em Argel que os seus naturais eram alvo em Portugal de grandes provações. No entanto numa apostilha encontrada junto à carta em que o antigo comandante do bergantim de guerra português *Lebre pequeno* faz esse pedido, alguém da Secretaria de Estado escreveu: “Já forão dous certificados – hum passado pelo arrais, o outro pelo escrivão, ambos escriptos em língua Turca, que Fr. José [de Santo António Moura] não estudou, mas que elles traduzirão em arabe para o referido padre os poder estudar, e ambos os entreguei ao Senhor conde de Villa Verde.”<sup>931</sup>.

Não podemos ignorar a existência de Turcos e Mouros no Reino e se por qualquer acaso o tentássemos fazer, a simples presença do ofício do comandante da esquadra do Estreito para o visconde de Anadia que chegou ao nosso conhecimento disso nos dissuadiria. Depois de informar que na tarde do primeiro de Agosto de 1806, a fragata *S. João Príncipe* tinha apresado um corsário de Trípoli com a sua tripulação de oitenta e quatro homens, dos quais nove eram marroquinos que regressavam de Meca, Luís de Mota Feio solicitava instruções sobre o que fazer com duzentos e vinte e sete Mouros que tinha a bordo da nau *Rainha de Portugal*, adiantando:

(...) quanto mais breve se retirarem aquelles Mouros, para Lisboa, tanto melhor, pois elles aqui não servem se não para empachar os navios, impedirem as suas necessárias operações, aprenderem particularidades, que nos não convem, que elles saibão, e ultimamente de diminuírem muito os mantimentos, que aqui custão caros, e algumas vezes são dificultozos de se acharem com promptidão.<sup>932</sup>

---

<sup>931</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Apostilha colocada no ofício de Inácio Pereira Pinto para o visconde de Anadia, Argel, 20 de Março de 1804.

<sup>932</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Ofício de Luís de Mota Feio para o visconde de Anadia, Gibraltar, 2 de Agosto de 1806. Este caso suscita algumas reflexões. Desconhece-se em absoluto o destino dos 227 Mouros, entre eles nove marroquinos, que o comandante da nau *Rainha de Portugal* tinha a bordo e para os quais solicitava instruções das autoridades em Lisboa. Não é de excluir que face às dificuldades sentidas na sua manutenção e dada a impossibilidade de os transportar para o Reino lhes tivesse concedido a liberdade. Não era um procedimento inédito. Os comandantes dos navios da Armada, face aos permanentes problemas logísticos com que se defrontavam, deviam possuir, neste caso, autonomia de decisão. Em Dezembro de 1800 James Scarnichia viu-se perante uma situação similar. Quando rumava a Trípoli com o cônsul português e os presentes do príncipe regente para o pachá, capturou a escuna argelina de dezasseis peças “A filha do Dey” com 73 homens a bordo. Depois de ter aportado a Trípoli, e de muito instado pelas autoridades locais, libertou-os ao abrigo da solidariedade islâmica desta Regência para com prisioneiros de Argel. Pensamos ter estado na origem deste procedimento, e apesar de Scarnichia ter invocado serem estes cativos destinados a uma futura troca com os portugueses detidos em Argel, o desejo de não toldar as relações com a regência de Trípoli normalizadas pelo Tratado de Paz assinado em Maio de 1799 que haveria de servir de modelo para futuros acordos com outras regências magrebina. Sobre o procedimento de James Scarnichia ver AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 389, Carta de James Scarnichia para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Porto Mahon 17 de Dezembro de 1800.

Anteriormente e no decorrer de uma deslocação a Argel no mesmo ano, que se haveria de revelar infrutuosa, Luís de Mota Feio remeteu uma carta ao *dey* bem elucidativa do que já afirmámos, afirmando que trazia consigo “os Turcos que estavam Cativos em Portugal” para serem trocados por igual número de portugueses<sup>933</sup>.

No ano de 1807 foram enviadas três cartas de Argel para Lisboa. A raridade desta documentação, transforma-a numa fonte de extrema importância para o estudo da presença de cativos Mouros no Reino, demonstrando como os homens de crenças diferentes se aproximavam, tirando partido da porosidade das fronteiras e do facto, sobejamente conhecido na bacia mediterrânica, de que o senhor de hoje poderia muito bem ser o cativo de amanhã<sup>934</sup>. Aqui invocamos novamente d’Aranda que reencontrou em Dunquerque, agora cativos, muitos dos seus antigos senhores: “Je lui [*raïis*] demandai s’il n’y avait personne entre ses hommes qui voulût entreprendre pour leur liberté de faire venir deux chrétiens esclaves à Alger, et après avoir examiné ce capitaine et autres Turcs que je connaissais, entre autres un renié anglais, qui avait été canonier sur un des corsaires qui nous avaient pris”<sup>935</sup>.

As cartas recebidas em Lisboa eram escritas em língua franca<sup>936</sup>, usada no banho de Argel pelos europeus, e o seu autor foi um cativo português, António Venceslau, natural de Paço de Arcos, soldado do contingente da Brigada Real de Marinha que prestara serviço na *Cisne*. O cativo português escreveu a Ahmdanm Auladel Ajuz, arrais da lancha da fragata

---

<sup>933</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Carta de Luís de Mota Feio para o *Dey* de Argel, Nau Rainha de Portugal, 2 de Junho de 1806.

<sup>934</sup> A transitoriedade da condição humana no espaço mediterrânico está bem expressa no diálogo entre o corsário argelino Dragut, capturado por Andréa Doria em meados do século XVI, e o Grão-Mestre da Ordem de Malta, Parisot: “(...) M. Parisot, grand maistre de Malte, qui, le voyant un jour ainsi a la cadene, M. le grand maistre lui dit: *Senor Dragut, usanza de guerra!* Il lui répondit: *Y Mudanza de fortuna.*”, in Brantôme *Oeuvres complètes*, 1864, livre I, p. 66, citado por Jocelyne Dakhliia in *Lingua Franca. Histoire d’une langue métisse en Méditerranée*, 2008, p. 210.

<sup>935</sup> Emanuel d’Aranda, *op. cit.*, p. 173.

<sup>936</sup> Língua franca – Língua falada no espaço mediterrânico e composta por vocábulos franceses, espanhóis e italianos aos quais se acabariam de juntar, depois de 1578, outros de origem portuguesa trazidos por numerosos cativos e convertidos de Alcácer Quibir e depois transferidos para as grandes cidades do Islão magrebino. Jocelyne Dakhliia descreve-a como “(...) référence littéraire, surtout comique, aussi bien que langue du commerce et surtout de la réduction en captivité, (...) très présente, et ce dans les domaines les plus divers du rapport avec le “Turc” ou de la représentation de l’altérité islamique”, in *Lingua franca. Histoire d’une langue métisse en Méditerranée*, p. 9. A importância da Língua Franca como veículo comunicacional entre as duas margens do Mediterrâneo levou a que no ano de 1830 tivesse sido publicado o *Dictionnaire de la langue franque ou petit mauresque suivi de quelques dialogues familiers et d’un vocabulaire de mots arabes les plus usuels; a l’usage des français en Afrique*. Ver Jocelyne Dakhliia, «La langue franque méditerranéenne», *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques* [En ligne], 42 | 2008, mis en ligne le 03 novembre 2011, consulté le 18 août. URL: <http://ccrh.revues.org/3439>; DOI:10.4000/ccrh.3439; Jocelyne Dakhliia, *Lingua franca. Histoire d’une langue métisse en Méditerranée*, 2008.

argelina, que fora feito cativo na sequência do encontro que o navio de guerra da Regência tivera com duas fragatas portuguesas. António Venceslau informava o cativo turco do bem-estar dos seus familiares a quem se oferecera, através do comandante da fragata argelina, para lhe escrever. O cativo da *Cisne* pedia a Ahmdanm que intercedesse junto da sua mãe em Argel para que esta lhe devolvesse o seu relógio, acto em troca do qual rogaria a seu pai, em Portugal, que lhe adiantasse algum dinheiro. Este pedido poderia significar que o cativo português era detido por um particular ou então que obrigara um seu bem como penhor de qualquer empréstimo. Acrescentava também uma informação importante que contrariava uma certa ideia de abandono dos seus cativos pelas autoridades magrebinas, comprovando a existência em terras do Magrebe de organizações de assistência a todos os que sofriam as agruras do cativeiro em terras da Cristandade. António Venceslau informava Ahmdanm Ajuz que os seus bens e os dos restantes tripulantes da lancha que com ele tinham sido feitos cativos, haviam sido enviados “(...) para o Deposito de Beitelmel”<sup>937</sup>.

As cartas que foram remetidas de Argel, exceptuando o teor do sobrescrito – “Em mão de Ahmdanm Auladel Ajuz, em Lisboa, Deus a destrua” –, não eram mais que o equivalente daquelas que os cativos portugueses, Joaquim José de Castro Guedes, Paulo Freire de Andrade, João Nepomuceno Antunes Carvalho, entre outros, enviavam para os seus familiares no Reino. Repletas de expressões de afecto e cuidado, como as que os pais de Ahmdanm Auladel Ajuz lhe enviavam, rogando “(...) a Deus, e ao Cheque Sid Abde-Rahman”<sup>938</sup>, ou as que também os parentes de um outro cativo muçulmano, Mohammed Assarjab Al-Garáz, lhe remetiam: “(...) menina dos nossos olhos desejamos-te saúde, a mezericórdia de Deus, e sua benção (...) desde o dia, em que ouvimos o acontecimento, que Deus vos decretou, não temos cessado de chorar-vos noute, e dia, e de rogar por vós a Deus,

---

<sup>937</sup> Quando da execução da cópia alguém teve o cuidado de explicar o significado de Beitelmel: “Beitelmel He a caza do Deposito ou do Fisco, da Regencia, onde se depositão todo o que pertence a todos os Escravos Argelinos que cahem em poder dos Christãos, assim de moveis, faltos, como de Dinheiro”. Este termo, corruptela de *Bayt al-mâl*, conheceu na Argélia otomana uma evolução que convém assinalar. Até ao início do século XVII, designava-se na Regência *mawârith makhzanîa* a instituição encarregada dos bens vacantes ou cujos herdeiros se revelavam incapazes de os administrar. A partir do início do século XVII esta instituição tomou a designação de *Bayt al-mâl*. Lemnouar Merouche sugere que a alteração da designação poderá ter estado ligada com a mudança de aplicação destes fundos, inicialmente com destinos caritativos, para outros fins mais ligados à satisfação de encargos públicos. Sabe-se que em épocas mais remotas *Bayt al-mâl* designava o Tesouro Público.

<sup>938</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx.411, Carta para o cativo muçulmano em Lisboa Ahmdanm Auladel Ajuz, Julho de 1807.

que he benefico, e providente”<sup>939</sup>. A presumível aceitação do cativo como inscrito no destino que Deus reservou aos muçulmanos que nele tiveram a infelicidade de cair, tenta suportar ideologicamente a exiguidade das tentativas de resgate levadas a cabo pelo Islão em terras da Cristandade. No entanto, podem invocar-se as mais diversas razões de ordem social, política, religiosa, económica, geoestratégica que protelaram o resgate de cativos Mouros: as mesmas que de alguma forma provocaram efeitos idênticos em relação às redensões levadas a cabo no século nos séculos XVIII e XIX no Magrebe. Uma, todavia, será sempre de excluir: a falta de interesse das autoridades magrebinas pelo destino dos seus compatriotas.

A 8 de Dezembro de 1809, de Gibraltar, o vice-cônsul português informava o conde de Linhares: “(...) me consta ter declarado o Dey de Argel que não deixará ser resgatado, mesmo por dinheiro, escravo algum Portuguez, sem que primeiro se verifique a troca de dous Mouros prisioneiros em Portugal por hum escravo Portuguez.”<sup>940</sup>. Em Novembro do mesmo ano, fazendo fé no ofício do futuro conde da Feira para o então comandante da esquadra portuguesa que cruzava no Estreito, Rodrigo José Ferreira Lobo, havia em Lisboa 82 cativos muçulmanos que as autoridades portuguesas se aprontavam a trocar por “(...) hum igual, ou ainda menor numero de portuguezes”<sup>941</sup> cativos em Argel.

No dia 20 de Maio de 1810, James Scarnichia partiu rumo à regência argelina, onde acordou num Tratado de Trégua cujo Artº 1º consignava: “Convimos na troca dos Mouros Captivos em Portugal, por quarenta dos Captivos Portuguezes pertencentes á Regencia. Os quinhentos e quarenta e hum restantes ficão ajustados com todos os direitos pelo preço de 850 mil duros Algelinos”. O oficial português partira de Lisboa com a informação que lhe fora dada pelo “Mappa dos Mouros Prizioneiros de Guerra existentes na Cadeia da Gallé do Real Arsenal da Marinha”. Do mapa constavam 27 turcos e 52 mouros. Destes cativos, dois turcos e um mouro encontravam-se no hospital<sup>942</sup>. Ainda em Argel, James Scarnichia oficiou D. Miguel Pereira Forjaz sobre o sucesso da sua missão: “Está ajustada a troca dos Mouros, que aqui estão captivos, por quarenta dos nossos, devendo entrar neste numero

---

<sup>939</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx.411, Carta para o cativo muçulmano em Lisboa Mohammed Assarjab Al-Garáz, 5 de Julho de 1807.

<sup>940</sup> ANTT, MNE, *Correspondência dos Consulados portugueses, Gibraltar, Cx. 281, Ofício de José Agostinho Parral para o conde de Linhares, Gibraltar, 8 de Dezembro de 1809.*

<sup>941</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, *Ofício de D. Miguel Pereira Forjaz para Rodrigo José Ferreira Lobo, Lisboa, 27 de Novembro de 1809.*

<sup>942</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 429, *Mappa dos Mouros Prizioneiros de Guerra existentes na Cadeia da Gallé do Real Arsenal da Marinha.*



proporcionadamente indivíduos de todas as classes.”<sup>943</sup>. Estava concluída a troca dos cativos naturais da regência argelina detidos em Portugal. A partir dessa data e da trégua do ano de 1810 que haveria de conduzir posteriormente à paz com Argel de 14 de Junho de 1813 deixaram de existir cativos argelinos no reino português.

\*\*\*

Não são muitos os relatos de cativos muçulmanos que se viram privados da liberdade na margem norte do Mediterrâneo. Sabemos no entanto, como também o constatou Moulay Belhamisi, que consultando as fontes europeias de finais do século XVIII e princípio do XIX não é difícil encontrar discursos legitimadores que, de forma mais ou menos explícita, fazem da prática do corso, bem assim como de todas as suas consequências, atributo quase exclusivo do Islão magrebino. A noção da existência desse discurso culpabilizador, legitimando em simultâneo uma prática de contra-corso que a Europa cristã condenava às potências “barbarescas” está bem patente na famosa carta de Hussain “Mezzomorto” ao duque de Montemart, general das galés francesas, datada de Argel de Agosto de 1687.

A realidade, porém, confronta-nos com um elevado número de escravos e cativos muçulmanos nas potências europeias, sobretudo nas da orla mediterrânica, com frequência capturados à revelia dos Tratados estabelecidos com as realidades políticas magrebinas.

As potências do Islão norte-africano desde sempre se interessaram pelo resgate dos seus irmãos de crença acorrentados aos bancos das galés da cristandade, trabalhando nos campos e minas do Velho Continente. E as modalidades para obter esses resgates não diferiam daquelas usadas em todo o espaço mediterrânico para libertar os cativos cristãos em terras magrebinas: o resgate colectivo, o resgate por troca e o resgate individual, sendo este último o mais praticado no caso dos cativos muçulmanos.

São escassos os relatos de cativos muçulmanos sobre a perda da liberdade no espaço europeu. Para aquilatar da dimensão dessa vivência concentracionária em terras da cristandade socorremo-nos de narrativas de cativos cristãos quando estes comparam a sua própria experiência com aquela que constataram depois existir em relação aos seus antigos senhores em terras europeias.

---

<sup>943</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx.413, Carta de James Scarnichia para D. Miguel Pereira Forjaz, Argel, 5 de Julho de 1810.

A existência de cativos muçulmanos, entre 1774 e, pelo menos, 1810 foi uma realidade no espaço português. Temos conhecimento da sua passagem por Portugal através das listas de resgatados. Sabemos pouco sobre o quotidiano desses cativos em Portugal, mas, no entanto, temos conhecimento de alguma liberalidade praticada em relação aos que se encontravam na Cadeia da Galé, particularmente quando súbditos marroquinos mesmo que capturados a bordo de embarcações de outras potências magrebina. A nacionalidade marroquina era garantia, no reino português, de imediata libertação para qualquer mouro. Portugal prestou-se de bom grado, por razões estratégicas, a colaborar na reconversão da *jihad* marítima de Mulei Slimane, quando este encetou, nas primeiras décadas do século XIX, diligências para libertar os seus irmãos de crença cativos por toda a Cristandade.

No banho da regência argelina pairava o receio, entre os portugueses, de os muçulmanos retidos em Lisboa estarem a receber o mesmo desumano tratamento que era habitual sofrerem, como escravos públicos ou particulares, nos banhos das cidades costeiras dispersas por toda a margem norte do Mediterrâneo. A carta do visconde Anadia endereçada a Paulo Freire de Andrade, em Novembro de 1803, aquietou os cativos portugueses, informando-os do bom tratamento dado aos cativos argelinos em Lisboa.

A tomada de cativos pela marinha de guerra portuguesa, em resultado do aprisionamento de várias embarcações das regências magrebina, foi um facto que constatámos da consulta da documentação remetida para o Reino pelos vários comandantes das esquadras que cruzavam o Estreito. Todavia, muitos destes cativos foram devolvidos à liberdade por diversas razões, entre elas a falta de condições para a sua manutenção e permanência a bordo dos navios da Armada. Chegou até nós o conhecimento da libertação de 73 muçulmanos feitos cativos no apresamento da escuna argelina “A filha do *dey*” levado a cabo por James Scarnichia na rota para Trípoli, sendo postos em liberdade após grande insistência das autoridades daquela regência.

Por muito que na margem norte do Mediterrâneo se tentasse fazer crer na dureza das condições de vida nos banhos e *matmores* espalhados um pouco por todo o Magrebe, os testemunhos dos que de perto vivenciaram aquela realidade demonstram-nos o contrário, conforme constataram em épocas diferentes Emmanuel d’Aranda e William Eaton. Os cuidados e os sentimentos manifestados em relação a todos os que longe da sua pátria sofriam a perda da liberdade não conheciam fronteiras nem convicções religiosas. As cartas enviadas por Joaquim José de Castro Guedes e João Nepomuceno Antunes de Carvalho para os seus

familiares mais próximos logo nos primeiros tempos de cativo tiveram o seu equivalente nas remetidas de Argel pelos familiares dos “turcos” retidos na Cadeia da Galé em Lisboa. Redigidas em língua franca, no ano de 1807, por António Venceslau, soldado do contingente da Brigada Real de Marinha a bordo da *Cisne* estavam recheadas de expressões de afecto, características de quem via os seus familiares privados de liberdade em terras da Cristandade.

Os últimos cativos argelinos em Portugal, nos quais se encontravam os destinatários destas missivas, foram trocados por portugueses quando da primeira “conducta” do resgate acordado com a Regência no ano de 1810. A partir dessa data deixaram de existir cativos argelinos no reino português.

## **5.2. A vida quotidiana dos cativos portugueses na Argel pré-colonial**

### **5.2.1. Argel do sofrimento. Do quotidiano no banho à permanência nas residências consulares**

A análise do quotidiano dos cativos portugueses na regência de Argel é fundamental para aquilatar a imagem que o discurso oficial tentou fazer passar para a opinião pública sobre as condições em que viviam os naturais do Reino naquele espaço magrebino e de como muitas vezes a realidade se encarregava de desmentir a narrativa que este veiculava. Como já por várias vezes afirmámos acerca de outras questões, a origem social de alguns cativos ligados à Armada deu azo à produção de um conjunto razoável de documentação que permite ser analisada e cotejada com outras fontes.

Desde muito cedo se registaram casos de cristãos que se evadiram das praças de Orão e Ceuta para o território da regência de Argel ou do Império Xarifino. A procura da liberdade que lhes permitisse o regresso à pátria através de um qualquer resgate levado a cabo por ordens religiosas dedicadas à redenção de cativos por todo o Magrebe ou, já no século XIX, sob os auspícios das potências europeias; a demanda por melhores condições de vida e promoção social, mesmo que isso implicasse o renegar da sua fé e a conversão ao islão com todas as consequências de um futuro regresso ou captura, levavam a arrostar com as consequências de uma fuga mal sucedida das praças-fortes da Cristandade implantadas em território magrebino.

A real insuportabilidade das condições de vida para os cativos cristãos no espaço norte-africano no último quartel do século XVIII e primeiras décadas do XIX é uma questão que deve ser colocada. Todavia será sempre necessário ter em conta para qualquer análise a diferença resultante do facto de se ser cativo na regência de Argel ou no reino de Marrocos, sobretudo se esse cativo reivindicasse a nacionalidade portuguesa.

Em 1774 as boas relações entre Portugal e o Império Xarifino tiveram expressão nos vinte e dois artigos do “Tratado de paz entre El-rei o Senhor Dom José I e Saed Mohammad ben Abdallah, Imperador de Marrocos,…” e manifestaram-se na prática ao longo dos séculos XVIII e XIX, sendo muito raros os atritos ou problemas entre os dois reinos. Em 1778, Jorge Colaço, cônsul de Portugal em Tânger, informou as autoridades do Reino da chegada a território marroquino de quatro portugueses, desertores da praça de Ceuta, e das despesas efectuadas com um deles para o enviar a Mequinez à presença do sultão.

De assinalar nestas fugas o facto de a todos os seus intervenientes ter sido colocada a hipótese da conversão ao islão. Face à recusa manifestada, foram de imediato reenviados ao cônsul da sua nação. A este procedimento acrescentava o monarca Alauíta a declaração que teria a mesma atitude com qualquer português que desejasse permanecer na fé cristã. Estavam assim afastados os temores de Jorge Colaço que os exortara a “(...) que se conservassem na santa fé de Nosso Senhor Jezus Christo”. Confirmava-se na prática o tratamento de excepção dado aos portugueses em terras de Marrocos, mesmo àqueles que se evadiam de Argel para domínios do Império Xarifino, recusando renegar a sua fé, e a benignidade do quotidiano naquele território quando comparado com outros que se encontravam mais para Oriente.

No mesmo ano em que Jorge Colaço transmitiu a chegada a Marrocos dos portugueses que haviam desertado de Ceuta, Bernardo Simões Pessoa, informou também Lisboa de outra situação idêntica, desta vez relacionada com dezassete espanhóis que pretenderam converter-se ao islão para não regressarem ao seu país<sup>944</sup>. Sem deixar mais uma

---

<sup>944</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 438, Carta de Bernardo Simões Pessoa para Martinho de Melo e Castro, Mogador, 9 de Agosto de 1778. Sabia-se, desde há muito, na Europa cristã que a conversão ao islão proporcionava uma rápida ascensão social, impossível nas sociedades europeias fortemente hierarquizadas. O sucesso dos convertidos no Magrebe ou no Império Otomano era por demais conhecido das opiniões públicas do continente europeu, in Lucette Velensi, *Ces étrangers familiars. Musulmans en Europe (XVIe-XVIIIe siècles)*, pp. 94-95. A capacidade de abertura ao outro manifestava-se também no espaço do Islão mediterrânico pela adopção da língua franca como veículo comunicacional. Segundo Jocelyne Dakhliia esta diferença de encarar a alteridade traduzia-se na forma como as duas realidades mediterrânicas comunicavam entre si. A Europa criara, desde os alvares da Idade Moderna, nas suas universidades cadeiras de estudos orientais, mas não integrara um só muçulmano nas suas elites. Os muçulmanos não estudavam as línguas

vez de sublinhar o fascínio que a capacidade inclusiva do Islão magrebino exercia sobre os desertores e evadidos dos presídios norte africanos, temos também de admitir que o seu regresso era uma perspectiva pouco animadora em razão das condições que os esperavam junto das suas comunidades e do seu próprio núcleo familiar: os bens delapidados; as mulheres casadas de novo; a traição de antigos amores.

O Império Xarifino sempre exerceu grande atracção sobre os naturais do Reino. Na esteira do exemplo de Thomas Pellow<sup>945</sup>, da vivência que este experimentou do longo reinado de Mulei Ismaïl e dos conturbados anos que se seguiram à morte do monarca Alauíta, João Martins, natural do Algarve, viveu no quotidiano uma curiosa experiência, idêntica à de alguns estrangeiros oriundos do espaço europeu. Este português desempenhou durante vários anos, na segunda metade de Setecentos, a função de ajudante de um seu compatriota, João Luís Barata, professor de medicina em Fez. Segundo Manuel da Silva, representante de Portugal em Mogador, Martins “(...) havendo-se separado de seu mestre, em boas artes, passou para as montanhas de algumas Provincias destes Reynos, a exercitar a mesma profissão de charlatão, com a preferencia de fallar bem o idioma arabe, adquirio grande fama entre os miseraveis montanhezes”<sup>946</sup>. Era uma actividade, dadas as extremas carências sanitárias, bastas vezes exercida pelos cativos e convertidos de origem europeia espalhados pelo Império.

O médico inglês William Lempriere forneceu no relato que compôs das suas deslocações a Marrocos as razões que fizeram deste espaço geográfico terreno propício à actuação dos aventureiros da “medicina” e de cuja prática se serviram para tentar superar as

---

europeias, mas permitiam a ascensão de europeus aos mais altos cargos das suas realidades políticas, in Jocelyne Dakhliá, *Lingua Franca*, pp. 38-39.

<sup>945</sup> Thomas Pellow, marinheiro originário da Cornualha, capturado pelos corsários saletinos no ano de 1716 com a idade de doze anos. Depois de convertido ao islão viveu em Marrocos até 1738, ano em que regressou a Inglaterra. Durante os anos de grande instabilidade política que se seguiram à morte de Mulei Ismaïl até à subida ao trono de Muhammad ben Abdallah, abrangendo parte da permanência de Pellow em Marrocos, o convertido inglês decidiu desertar e, adoptando a profissão de médico itinerante, rumou à costa atlântica do Império. Ali servindo-se dos conhecimentos linguísticos que adquiriu, exerceu a profissão de tradutor entre os seus antigos concidadãos e os naturais da sua nova pátria, tentando convencer os primeiros da veracidade das suas intenções e a transportá-lo a Inglaterra. Elaborou uma longa descrição das suas aventuras sob o título *The History of the Long Captivity and Adventures of Thomas Pellow In South-Barbary* publicada por um editor inglês entre os anos de 1743 e 1745. Para mais referências consultar *L'Histoire de la longue captivité et des aventures de Thomas Pellow dans le Sud de la Barbarie*. Présentation: Denise Brahimi. Traduction, introduction et notes: Magali Morsy, 2008. É também muito importante a tese de doutoramento de Magali Morsy, apresentada em Nice no ano de 1976, *La relation de Thomas Pellow une lecture du Maroc au 18e siècle*, 1983.

<sup>946</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 438, Ofício de Manuel da Silva para Martinho de Melo e Castro, Mogador, 31 de Maio de 1784.

dificuldades do dia-a-dia. Informou Lempriere: “The diseases that I observed prevalent, were the hydrocele; violent inflammations in the eyes, very frequently terminating in blindness; the itch, combined with the inveterate leprous affections; dropsies, and white swellings”<sup>947</sup>. Acrescentava depois o médico proveniente de Gibraltar, dados que permitem deduzir a razão do sucesso de muitos curandeiros europeus por todo o reino de Marrocos: “The Moors chiefly depend upon topical remedies, and seldom make use of internal medicines. (...) It is indeed almost impossible to persuade them that a medicine received into stomach can relieve complains in the head or extremities”<sup>948</sup>.

Interessa também abordar a estadia em terras do Magrebe de Paulo Frazão. Este cirurgião português abandonou o território marroquino em razão das dificuldades sentidas na adaptação ao quotidiano do Império. Médico do sultão, não deixou Marrocos sem antes ter recebido inúmeras provas de deferência do monarca Alauíta, entre as quais destacamos uma carta do seu primeiro-ministro na qual se congratula pelo seu envio de Portugal:

(...) pois no dito cirurgião encontrou sciencia, probidade, todas as qualidades que adornão um sugeito sabio, e de capacidade. Elle acompanhou a Sua Magestade na expedição que se fez os mezes passados contra os habitantes da Provincia de Alil na qual expedição nunca o dito cirurgião se poupou a qualquer trabalho por maior que fosse, mas socorrendo, curando, e animando aos infermos e feridos em toda aquella campanha, e fora della, de modo que El Rei Meu Senhor lhe deu as demonstrações do seu Real agradecimento, e por vezes repetidas agradeceo publicamente á Corte de Portugal.<sup>949</sup>

Paulo Frazão foi substituído nas suas funções, que como as do seu sucessor excederam muito as de simples médico da corte e do sultão Alauíta Mulei Slimane, por Manuel Inácio de Brito, boticário e seu anterior ajudante. Inácio de Brito acompanhou Mulei Slimane até ao fim do seu reinado, deixando-nos uma pormenorizada descrição da batalha de Zaian<sup>950</sup>, enviada ao cônsul português em Tânger e prontamente remetida em razão da sua

---

<sup>947</sup> William Lempriere, *A tour from Gibraltar...*, p. 28.

<sup>948</sup> Idem, *ibidem*, p. 31.

<sup>949</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Carta do primeiro-ministro de Marrocos para o visconde de Anadia, 11 de Jumadi de 1217, [Corresponde a 8 de Setembro de 1802].

<sup>950</sup> Entre os anos de 1811 e 1822 tiveram lugar violentas revoltas no Médio Atlas, onde várias tribos se uniram em torno de Abu Bakr Amhawish (Sidi Bubeker Amehaux das fontes portuguesas). Na Primavera de 1819, teve lugar a batalha de Zaian, durante a qual Mulei Sliman foi feito prisioneiro e um dos seus filhos, Mulei Ibrahim (Mauley Ebrahim), ferido mortalmente. Esta batalha que uniu algumas tribos berbéres à confraria Darqawiya marcou o início do fim do reinado de Mulei Sliman. Manuel Inácio de Brito deixou-nos uma circunstanciada relação deste importante confronto que nada fica a dever à de al-Nasiri, o cronista marroquino dos Alauítas, no *Kitab al-Istiqa li-Akhbar Duwal al-Maghrib al-Aqsa*. Michel Abitbol na sua *Histoire du Maroc* situa em Lenda, ao norte de El-Kbab, no ano de 1818, esta pesada derrota das tropas do *makhzen* de Mulei Sliman; Mohamed El Mansour em *Morocco in the reign of Mawlay Sulayman*, na esteira de Manuel

importância para Lisboa. Manuel Inácio de Brito, depois de dezanove anos passados ao serviço do sultão marroquino, enviou ao rei D. João VI uma longa descrição dos seus serviços, suplicando-lhe a satisfação dos

(...) seus ordenados vencidos em qualidade de boticario do Imperador de Marrocos para d'esta forma satisfazer aos empenhos que tem contrahido, e poder tirar sua Carta de Consul de Mogador. Outro sim, implora de Vossa Magestade a graça de o condecorar com o Habito da Ordem de Christo como huma pessoa de que seu bom serviço junto ao refferido Imperador de Marrocos tem merecido a Real approvação de Vossa Magestade.<sup>951</sup>

Mesmo antes do grande volume de informação que chegou a Lisboa depois da perda da *Cisne*, não se pode concluir pela inexistência de referências acerca das condições de vida suportadas pelos cativos portugueses na regência argelina. Elas eram provenientes dos enviados que se deslocavam a Argel na tentativa de alcançar a paz e em simultâneo conseguir a libertação dos seus compatriotas ali cativos cujo número, ainda não relevante, tornava o resgate possível em termos financeiros.

Foi de Jacques Filipe de Landerset que nos chegou a informação sobre a exposição a um dos maiores perigos enfrentado em Argel, a peste. Em documento apenso a um dos muitos relatórios remetidos a Martinho de Melo e Castro, intitulado “Numero das pessoas que fallecerão da peste em Argel desde o 1º de Fevereiro athé 14.de Junho de 1787”, o enviado português fazia menção das pessoas falecidas na cidade, expressamente assinalando que neste número não eram consideradas todas que tinham morrido nos campos circunvizinhos e entre as quais constavam, com toda a certeza, cativos ali desempenhando o mais variado tipo de trabalhos.

---

Inácio de Brito e da sua detalhada descrição deste acontecimento, datada de 6 de Junho de 1819, localiza a batalha em Zaian no mês de Maio desse mesmo ano.

<sup>951</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 422, Súplica de Manuel Inácio de Brito ao rei D. João VI, Lisboa, 2 de Agosto de 1821.

**QUADRO XLVI**  
**Pessoas mortas de peste na cidade de Argel entre 1 de Fevereiro e 14 de Junho de 1787**<sup>952</sup>

MESES	CRISTÃOS	JUDEUS	MUÇULMANOS	TOTAL
Fevereiro	51	4	501	556
Março	64	67	1362	1493
Abril	116	424	3775	4315
Maiο	124	759	4317	5200
Junho	80	302	1793	2175
<b>TOTAIS</b>	<b>435</b>	<b>1556</b>	<b>11748</b>	<b>13739</b>

A peste de 1787 que, de acordo com os dados que nos foram facultados por Moncer Rouissi, se inseriu num dos quatro grandes surtos epidemiológicos do século XVIII em Argel (1732, 1749, 1784, 1793) teve a duração de quatro anos e mereceu do cônsul de Inglaterra na Regência o seguinte comentário: “Sinto muito dar a tão desagradável noticia de haver aqui rompido a peste há vinte e cinco dias, e ao prezente morrem de vinte a quarenta ao dia; principia com dores de cabeça, vômitos, e tumores, que rebentão por todas as partes do corpo, e em geral morrem em o termo de dous dias, e tem a mesma semelhança como quando principiou em Tunes.”<sup>953</sup>. Em Outubro de 1787, António Parral, vice-cônsul de Portugal em Gibraltar, anunciava o fim da epidemia que provocara 26758 mortos (650 cativos de diferentes nacionalidades; 1774 Judeus; 24334 “Turcos”). Venture de Paradis referiu também este surto que atingiu Argel – haverá ainda outro, segundo Rouissi, em 1793/1799 – afirmando ter ele dizimado entre 700 e 800 “escravos” cristãos. Restavam segundo o autor de *Tunis et Alger au XVIIIe siècle* cerca de 500 repartidos entre o *dey* e particulares. Antes do ano mencionado por Paradis e dos resgates levados a cabo, no seguimento da paz com Espanha, pelas redensões de Nápoles, França e Espanha, o número de cativos rondava os 2.000. Este era na realidade um dos principais problemas enfrentado pelos cativos portugueses em todo o Magrebe, apesar da existência de algumas instituições assistenciais de carácter religioso que tentavam minorar as suas consequências.

A vida dos cativos cristãos na regência de Argel nos anos que precederam a conquista francesa está documentada nos relatos de Gerrit Metzson e do estudante de medicina alemão Pfeiffer dos quais Pierre Boyer se serviu para escrever *Alger a la veille de*

<sup>952</sup> Dados extraídos de um relatório enviado de Marselha em 29 de Junho de 1787 a Martinho de Melo e Castro por Jacques Filipe de Landerset, (ANTT, MNE, Correspondências dos Consulados portugueses, Argel, Cx. 271).

<sup>953</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Informação do cônsul de Inglaterra em Argel, Argel, 23 de Fevereiro de 1787.



*l'intervention française*. O cotidiano dos portugueses na grande urbe mediterrânica não diferiu muito do descrito nesta obra e em outras do final do século XVIII como na já referida *Tunis et Alger au XVIIIe siècle*.

O dia dos cativos iniciava-se quando no banho o “escravo” de serviço acordava os seus companheiros. Para os mais recalcitrantes ou menos lesto à ordem de levantar, Pananti dava conta do emprego de insultos em língua franca – “vamos ao trabajo cornutos” – aos quais se juntava frequentemente o uso do chicote<sup>954</sup>. Depois de assistirem à missa na capela ali existente, prerrogativa concedida aos cativos católicos, o responsável pelo banho distribuía o trabalho diário. Os cristãos eram então enviados a caminho do porto. Todos aqueles que possuíam o conhecimento alcançado no exercício de uma profissão especializada, ferreiros, pedreiros, carpinteiros, práticos na confecção de velas, eram remetidos para as oficinas com o fim de ali desenvolverem o seu trabalho. Aos outros sem especialização definida estavam reservadas tarefas de estiva e desestiva dos navios ancorados, muitas vezes sofrendo alguma violência física sempre que era sentida a necessidade de as apressar. A norma obrigava a que qualquer deles sempre que passava em frente ao local onde se encontrava o capitão do porto se descobrisse. Às quatro horas da tarde, os “escravos” reuniam-se junto à entrada do porto e, no caso de não haver para eles qualquer trabalho urgente, podiam então regressar ao banho. Depois da chamada, era realizada uma segunda distribuição de dois pequenos pães. Com frequência, às sextas-feiras, não se distribuía a magra ração de pão entre os cativos.

Superando este impedimento, cruzando, com mais facilidade do que alguns dos discursos produzidos à época faziam crer, a fronteira entre dois credos, lá estava, segundo Joseph Pananti, o legado de um mouro abastado, constituído propositadamente para acudir aos cristãos nestes dias muito especiais de forma a ser-lhes fornecido o pão necessário à subsistência<sup>955</sup>. Nos outros dias a sobrevivência era assegurada por alguns europeus cuja situação podia de alguma forma mitigar a sorte dos cativos. A sua boa vontade possibilitava aos cristãos a obtenção gratuita na taberna, estabelecimento cuja existência os argelinos permitiam no banho, de uma nutritiva sopa de arroz e carne acompanhada por algum vinho. A título de óbolo também lhes eram fornecidas roupas, possibilitando condições sanitárias bem diferentes daquelas que outros “escravos” enfrentavam. Pananti dá testemunho da existência em Argel de dois cativos, os irmãos Terenni, que tinham escapado aos trabalhos do porto e

---

<sup>954</sup> Joseph Pananti, *Relation d'un séjour à Alger...*, p. 103.

<sup>955</sup> Idem, *ibidem*, p. 318.

viviam numa pequena habitação junto à costa. Aí desfrutavam com frequência da companhia de um “escravo” livornês de nome Brunet cujos múltiplos talentos lhe permitiam ganhar algum dinheiro e desfrutar de privilégios posteriormente colocados ao serviço dos seus companheiros de infortúnio<sup>956</sup>. Devemos, no entanto, também mencionar que nem todos os cativos tinham este comportamento, usando muitas vezes perante os seus próprios compatriotas de uma violência justificativa do tratamento de favor que recebiam por parte dos seus senhores. João Afonso Neto deu conta de um destes casos que verificou quando da sua estadia como cativo em Argel:

O portuguez Antonio Pereira Londrilha, natural da Figueira, que esteve escravo nesta Regencia mais de vinte annos, foi posto em liberdade no dia nove do prezente mez, pagando pelo seu resgate, e mais despezas respectivas ao mesmo, quazi mil, quinhentos e sessenta e nove Duros. O dito portuguez, que tinha alguma inspecção sobre os escravos, fazia o mal que podia aos mesmos, e por consequência aos portuguezes comprehendidos em o numero destes cativos.<sup>957</sup>

De acordo com Venture de Paradis, o único alimento fornecido aos cativos nos banhos era constituído por quatro pães diários, os mesmos aliás distribuídos aos *ioldachs*<sup>958</sup>. Logo que um cativo cristão chegava a Argel forneciam-lhe “(...) une chemise grossière, un corset de drap grossier, une culotte et un petit caftan de la même étoffe, qui lui descend jusqu’aux genoux, un bonnet rouge, une paire de souliers et une petit couverture de laine, qu’il doit conserver toujours. Quant à ses vêtements, on les lui, renouvelle tous les ans”<sup>959</sup>.

O tratamento a que eram sujeitos os cativos estava directamente relacionado com a posição ocupada pelos seus senhores na complexa sociedade da regência. Os “escravos” cristãos dividiam-se em dois grupos: os que eram pertença do *dey*, cujo número foi aumentando à medida que se verificou o reforço do poder do elemento turco no complexo tecido social argelino, e aqueles detidos por particulares na expectativa de poderem vir a gerar avultadas mais-valias quando transaccionados no complexo mercado do homem na bacia mediterrânica. Aos primeiros, quando não utilizados no serviço particular do *dey* e sempre que se podiam eximir ao trabalho sob a orientação do capitão do porto, restava-lhes aspirar a uma vida suportável. Era-lhes também permitido, mediante o pagamento mensal de uma

---

<sup>956</sup> Idem, *ibidem*, pp. 115-116.

<sup>957</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Carta de João Afonso Neto para o visconde de Anadia, Argel, 14 de Novembro de 1805.

<sup>958</sup> *Ioldachs* – Soldados da milícia.

<sup>959</sup> Venture de Paradis, *Tunis et Alger au XVIIIe siècle*, p. 159.

quantia previamente estabelecida, a dispensa de todos os trabalhos. Esta prerrogativa levava a que quem dispusesse de meios financeiros, ou de capacidade para os angariar, pudesse gozar de relativa liberdade de movimentos – estavam apenas obrigados a pernoitar no banho – e em alguns casos concretos possibilitou a satisfação das somas exigidas para os resgates. Os cativos na posse de particulares, para além de aguardarem uma ocasião propícia à sua libertação, serviam nas casas dos seus senhores e eram muitas vezes alugados por estes a quem pudesse pagar para desfrutar de algumas das suas especiais aptidões.

Todos aqueles que possuíam talentos e profissões requerendo competências muito especializadas encontravam-se numa situação privilegiada. Como sinal de servidão permanecia apenas o chapéu vermelho e a grilheta no tornozelo. Pananti afirmava também serem estas grilhetas leves, mas um sinal da condição de “escravo” e, segundo o italiano da Toscana, pesadas para quem sofria esse opróbrio. Com frequência o *dey* permitia que os seus cativos, quando da chegada a Argel, as colocassem pessoalmente, o que, segundo o uso da Regência, era considerado um sinal de deferência<sup>960</sup>. Venture de Paradis que constatara de perto esta realidade salientava que alguns “escravos” que serviam o *dey* e outras importantes personagens do seu círculo mais próximo, não tinham razão de queixa já que eram bem alimentados, sumptuosamente vestidos, e todo o seu trabalho consistia em cuidar da cozinha, casa e apartamentos privados dos seus senhores. Como já vimos, quando abordámos os resgates gerais de 1754 e 1778, a diminuição do número de cativos detidos por particulares ao longo de todo o século XVIII foi uma realidade que se acentuou em extremo já no início de Oitocentos.

Registamos que uma das funções mais vulgares entre aqueles que compravam um pouco de liberdade estava ligada ao consumo e venda de álcool. Apesar dos interditos alcorânicos, existiam em Argel várias tabernas cujo aluguer estava na posse de cativos cristãos. Três destes estabelecimentos eram pertença do poder argelino a quem os locatários pagavam arrendamento. Os restantes liquidavam outro imposto, desta vez ao *ourdian-bachi*<sup>961</sup>, calculado na razão directa das existências encontradas nos estabelecimentos quando do controlo efectuados pelas autoridades, geralmente no Outono.

---

<sup>960</sup> Joseph Pananti, *op. cit.*, p. 104.

<sup>961</sup> Responsável turco pelo Banho. Função geralmente ocupada, em função da sua importância, por um antigo *raïs*.

O vinho comercializado nas tabernas de Argel não era de produção local mas sim importado de Espanha. Para não ferir interditos religiosos as autoridades justificavam o procedimento afirmando ser este destinado aos padres espanhóis que administravam o hospital existente no banho. Joseph Pananti feito cativo em pleno Mediterrâneo no ano de 1802 pelo corso argelino, quando se dirigia à sua Toscana natal, referia-se a este local e elogiava “(...) la charité de l’Espagne qui ait consacré un fonds pour l’établissement d’un petit hôpital où l’on reçoit les esclaves chrétiens”<sup>962</sup>.

Era melhor a sorte dos cativos adquiridos pelos altos dignatários da regência que tentavam rentabilizar em proveito próprio os seus talentos, como foi o caso do já citado estudante alemão de medicina Pfeiffer que durante dois anos exerceu o ofício de moço de cozinha do *dey* antes de ser aceite como médico dos principais elementos do *divan*, e da sua nova função tirar avultados rendimentos<sup>963</sup>.

Existia uma terceira categoria de cativos que podemos designar como “gente de qualidade”. Nestes últimos estavam incluídos, no caso português, a oficialidade da fragata *Cisne*. Os trabalhos mais penosos eram-lhes vedados, bem como o uso da desprestigiante grilheta no tornozelo exibida pela maioria como indicador da sua condição. Só em situações muito excepcionais, como quando se pretendia pressionar os governos das potências europeias no sentido destes apressarem o resgate dos seus naturais, estas regras eram quebradas. Os cônsules europeus funcionavam como responsáveis destes “cativos de qualidade”, alojando-os nos consulados e muitas vezes nas suas residências situadas fora de Argel. Situação idêntica se verificava com os grandes comerciantes europeus estabelecidos na Regência em cujas habitações também vários cativos aguardavam o seu resgate. A famosa carta de Joaquim José de Castro Guedes de Maio 1802 enviada a seu pai é bem elucidativa sobre as condições que lhes eram proporcionadas:

O tratamento foi conforme a nação; mas sempre pensei, que seria peor, e que mais não houvesse distinção de officiaes: Logo que chegámos nos mandarão para terra, que foi a noite que passámos peor de todas; e no dia 16 fômos a prezença do Rey o qual apartou os officiaes e vários homens e nos mandou para sima para o palácio /perdõe/; e de lá elle mesmo nos repartio para hirmos para casa dos consules, que tem paz com a nossa nação; dos quaes, eu calhei com o Paulo Freire, o qual ficou bem, como eu, graças a Deos, em caza do consul da Suécia; o qual hoje he o segundo dia, que cá estamos, nos tem tratado muito bem; Lógo nos mandou fazer

---

<sup>962</sup> Joseph Pananti, *op. cit.*, p. 127.

<sup>963</sup> Pierre Boyer, *La vie quotidienne a Alger a la veille de l’intervention française*, p. 252.

fattos; e também o commandante do brigue portuguez, que cá está nos trouxe logo todo o necessário.<sup>964</sup>

Não diferia substancialmente o quotidiano dos portugueses em Argel do de outros cativos também ali retidos. Meio ano depois da perda da *Cisne* chegou às autoridades em Lisboa uma petição de alguns oficiais dos dois navios da marinha de guerra perdidos para o curso argelino. Nela não se pode deixar de confirmar que nos primeiros anos do século XIX os castigos corporais apenas tinham lugar em circunstâncias muito especiais, aliás como os próprios peticionários expunham:

Os officiaes portuguezes abaixo asignados soffrem os mais terríveis martírios desde o dia 11 do presente; pois entendem estes bárbaros que martirizando-nos farão com que Vossa Alteza Real como Principe prompto a soccorrer os seus vassallos, e prencipal-mente os que tiverão a honra de se empregarem no seu serviço, e perdendo tudo quanto tinham perderão a liberdade: (...) livre a estes seus vassallos, que sofrem debaixo da cruel escravidão, o desproporcionado pezo sobre as suas espáduas, de grandes pedras, sortidas para duras estangas desde que o sol aparece no horizonte.<sup>965</sup>

Os portugueses enfrentaram com frequência os perigos que podiam advir de uma fuga mal sucedida. As difíceis condições a espaços vividas sob a pressão das autoridades argelinas sobejamente interessadas, face à conjuntura internacional, no rápido resgate das cerca de três centenas de cativos na sua posse, levaram a que alguns destes participassem em bem sucedidas evasões. No final do ano de 1802, Inácio Pereira Pinto, anos mais tarde ele próprio um evadido, oficiava o visconde de Anadia da chegada de “(...) hum correyo de Horam, com a noticia ao Dey de terem fugido =15= escravos, em hum piqueno barco, com bandeira ingleza, levando muita riqueza, que emportava em =200= mil euros: neste fugirão 3 portuguezes, =2= do bergantim que eu comandava, e hum da fragatta, e os mais das varias nacçoens; o cabeça da fugida, foi hum arrenegado genevoez.”<sup>966</sup>. O insuportável peso do quotidiano para muitos dos cativos em finais de 1802, segundo o responsável pelo bergantim

---

<sup>964</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Joaquim José de Castro Guedes para seu pai, Argel, 17 de Maio de 1802.

<sup>965</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Petição de oficiais portugueses cativos em Argel, 22 de Outubro de 1802. Assinaram esta petição os seguintes oficiais e religiosos: “Paulo Freire de Andrade, Capitão Tenente/ Fr. Bernardo Borge do Valle/ João Affonso Neto, Prº. Tenente da Armada Real/ Fr. Antonio da Soledade Ribeiro/ Diogo Ramires Esquivel, 1º Tenente/ Ignacio Pereira Pinto, 1º Tenente de Mar/ Joze Bernardo de Lacerda, 1º Tenente da 2ª Divizão da Brigada Real/ João Joze Fernandes de Andrade, 2º Tenente do Mar/ Joaquim Joze Pereira de Almeida, 2º Tenente do Mar/ Joaquim Joze de Castro Guedes, 2º Tenente do Mar/ João dos Santos, 2º Tenente do Mar/ Joze Martins [Ramos], Comissario”.

<sup>966</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Carta de Inácio Pereira Pinto para o visconde de Anadia, Argel, 16 de Dezembro de 1802.

*Lebre pequeno*, vivendo na Regência “(...) debaixo de pau, e corda, acarretando pederá”, levava a que alguns deles buscassem na fuga a resposta à incerteza do seu cativo.

Em Novembro de 1805 João Afonso Neto referia o acontecido com um português que, seduzido pela vida guerreira da milícia de Argel e pelos proveitos possíveis de alcançar em semelhante função, tentara fazer parte de um corpo de elite, sustentáculo da oligarquia turca detendo o poder, impermeável a qualquer estranho que pudesse pôr em causa a sua manutenção:

Tenho a liberdade de participar a Vossa Excellencia que o grumette da segunda classe, Rodrigues Cacilhas, filho de outro, natural de Aveiro, que tem o seu assento no Livro de Socorros da Guarnição que foi da fragata Cisne, esteve quarenta dias em hum dos quartéis destes soldados turcos, com intenção de apostatar da fé catholica, e ser alistado na dita trópa; mas o Dey não attendeo ás vis pretençoens daquelle individuo, e mandou no dia seis deste mez que elle, e outro escravo, natural da Sardenha, que pretendia o mesmo, fossem presos com grande cadeia, e occupados nos trabalhos públicos, nos quaes ainda se achão.<sup>967</sup>

A documentação portuguesa é pródiga em exemplos que nos permitem leituras bem interessantes, tanto quanto à vivência quotidiana dos cativos portugueses em Argel, como em relação a outras questões ligadas à prática do corso no ocidente do Mediterrâneo. Daí a nossa opinião que a própria historiografia europeia muito teria ganho em dedicar particular atenção às fontes espalhadas pelos vários arquivos portugueses. As, já por várias vezes citadas, cartas de Joaquim José de Castro Guedes e Paulo Freire de Andrade, elaboradas poucos dias após a perda da fragata *Cisne*, são fundamentais para o estudo deste ponto. E são-no também para aquilatar, face às fontes europeias, da veracidade de dois tipos de discurso que eram veiculados pelos cativos portugueses na regência de Argel. Um deles que relativizava as condições de cativo na regência argelina, considerando-as aceitáveis. O outro que classificava o banho de Argel como o lugar onde os cativos sofriam as maiores ignomínias e violências, sob o jugo dos infieis.

Devemos acrescentar às já referidas cartas dos oficiais da *Cisne*, a do escrivão João Nepomuceno Antunes de Carvalho a sua mulher Catarina na qual, depois de lhe dar conta das circunstâncias que rodearam a sua chegada a Argel e apresentação ao *dey*:

(...) o qual escolheu 30 homens para seos escravos (...) a mim junto com outros fez oferta a diferentes homens que o servem, e o resto da gente foi trabalhar nas obras

---

<sup>967</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Carta de João Afonso Neto para o visconde de Anadia, Argel, 14 de Novembro de 1805.

publicas. Depois dos concules muito entrecederem pelos capelaens e officiaes de patente o barbaro rei mandou, que os capelaens fossem para o hospital hespanhol, e os officiaes repartidos por caza dos mesmos concules para seus criados.<sup>968</sup>

Rogava-lhe que se fosse lançar aos pés do príncipe regente. Acrescentava depois ser o alimento que lhe era fornecido na quinta do seu senhor, constituído por trigo cozido, bocados de carneiro e outros sobejos domésticos. A noite passava-a numa choça em companhia das ovelhas do seu amo. A constatar-se a veracidade da descrição do quotidiano deste cativo, a sua situação alterou-se significativamente entre 26 de Maio de 1802, data da referida carta, e o mês de Setembro de 1803, altura em que Antunes de Carvalho foi surpreendido numa surtida nocturna pela milícia argelina, juntamente com outros cativos, seus camaradas de armas.

Paulo Freire de Andrade em carta de 22 de Maio de 1802 informou as autoridades do número de portugueses cativos em Argel após a perda da *Cisne*. Estavam na Regência 279 praças da fragata, do bergantim *Lebre pequeno*, 67, e de outras embarcações, 46, num total de 392 indivíduos. Foi sobre as consequências para estes cativos da confrontação com o quotidiano decorrente do seu novo estatuto no espaço concentracionário constituído pela regência argelina que ele e Joaquim José de Castro Guedes discorreram.

Pode encontrar-se também na documentação remetida por Paulo Freire de Andrade para Lisboa uma referência ao hospital mantido por religiosos espanhóis em Argel. Este afirmava ter pedido ao cônsul de Espanha a quantia de 800.000 réis para fornecer alimentação e vestuário aos cativos das embarcações nacionais. E informava que dessa importância adiantada pelo diplomata espanhol, fornecera, “(...) em presença do comissario que foi da fragata”, um tostão por dia a cada praça daquele navio da marinha de guerra, comprando “(...) facto pra toda a guarnição se vestir” e medicamentos para os doentes. Começava aqui a desenhar-se, perante a presença do comissário do navio no pagamento à guarnição, um problema que irá atingir o quotidiano das tripulações dos navios de guerra, ligado à gestão dos dinheiros enviados pelas autoridades de Lisboa.

Manifestamente mais longe da explicação de Paulo Freire de Andrade, tentando apelar a um rápido resgate dos portugueses cativos em Argel, sublinhando as agruras de uma vivência que se revelava substancialmente diferente daquela descrita pelas fontes com origem

---

<sup>968</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Carta de João Nepomuceno Antunes de Carvalho para sua mulher, Argel, 26 de Maio de 1802.

em alguns europeus que passaram pela Regência, está a leitura de Joaquim José de Castro Guedes. Este dá do confronto com a realidade argelina uma outra versão que marcaria o dia-a-dia dos cativos. Afirmava Castro Guedes:

(...) e podemos andar por onde quizermos nesta cidade e estar em caza dos consules e mais nada; de sorte que o que he de ter mais dó, he da gente da equipagem; pois esses, he que trabalhão; mas não trazem ferros, como dizião; e so por sinal de escravos dão a todos hum arganeo de arame preto, que se tira e põe, como hum colchete para todo o Mouro que fizer mal os castigarem ásperamente; e isto he a bem dos escravos, e mal para elles.<sup>969</sup>

Deste extracto enviado para o Reino pode constatar-se a existência no seio dos cativos nacionais de um conjunto de indivíduos com estatuto especial, logo alvo de tratamento diferenciado por parte de quem pretendia não degradar activos sujeitos às inevitáveis alterações do preço do homem no ocidente da bacia mediterrânica nos primeiros anos do século XIX. Era também reconhecida a existência de um discurso que dava conta de uma realidade bem diferente daquela com que se vira confrontado ao afirmar que pensava que o tratamento, mesmo o dos oficiais, seria muito pior. E admitia-se que a quem estava destinada a sorte mais adversa era à restante equipagem da fragata, pois era essa que trabalhava, mas não trazia cadeias como se afirmava no Reino e em grande parte dos relatos da época.

Outro dado interessante está relacionado com o uso daquilo a que Castro Guedes designava como “arganeo”, aplicado no tornozelo, exibido em permanência pelos cativos, segundo fontes europeias, como marca da sua condição, e na leitura do oficial português apenas a título de protecção dos seus portadores da violência que poderiam vir a sofrer por parte da população autóctone. Na realidade o que estava fundamentalmente em causa para a oligarquia turca de Argel e para todos os restantes investidores, públicos ou privados, era a protecção e rentabilização do seu investimento.

O falhanço da deslocação a Argel de Lázaro José de Brito no ano de 1803 foi alvo do comentário de Paulo Freire de Andrade. Na informação enviada pelo capitão-tenente da Armada avultavam também dados importantes sobre o quotidiano dos portugueses de mais elevado estatuto social que, se os cotejarmos com outros que chegaram às autoridades portuguesas provenientes de alguém que se dirigia ao Rio de Janeiro na galera *Anjo do Senhor* quando foi feito cativo pelo corso argelino, nos levam a relativizar muito do dito em Portugal

---

<sup>969</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Joaquim José de Castro Guedes para seu pai, Argel, 17 de Maio de 1802.



sobre as dificuldades vividas pelos cativos nacionais. Paulo Freire depois de dar conta de ter remetido ao segundo-tenente João dos Santos os 30.000 réis para o ressarcir de gastos efectuados com a compra de roupa para os oficiais dos navios da Armada e de discorrer sobre a melhor estratégia para anular o corso argelino, noticiava um acontecimento que ali ocorrera com alguns cativos portugueses e que podemos sem grande dificuldade classificar sob o título utilizado por Venture de Paradis quando nos quer descrever pormenores muito específicos do quotidiano da Regência, “Sorties durant la nuit”. Fazendo uso de um género de discurso que geralmente se usava para sublinhar os tratamentos sofridos às mãos dos cruéis “barbarescos”, tendo origem numa narrativa predominante nos séculos XVI e XVII que naturalmente não contemplava a conjuntura epocal de início de Oitocentos, Paulo Freire de Andrade transmitia as provações a que estavam sujeitos alguns dos fiéis súbditos de Sua Magestade Fidelíssima em terras do Magrebe.

Na Regência o quotidiano dos portugueses desenrolava-se no confronto com as provações naturais do cativo às quais a oficialidade dos navios da marinha de guerra portuguesa juntava as suas muito particulares. No início do ano de 1804, o visconde de Anadia enviou para Paulo Freire de Andrade, então ainda comandante dos cativos portugueses, um ofício através do qual se pode inferir que João Afonso Neto, talvez nostálgico do conforto da sua habitação em Lisboa – Rua dos Remolares, 29 – alugara uma casa em Argel. O governante ordenava a Paulo Freire que liquidasse o devido por aquele aluguer, mas que a partir do recebimento do ofício lhe proporcionasse “(...) hum quartel no da sua residência”<sup>970</sup>.

Anos depois da chegada a Argel de cerca de duas centenas de cativos, depois do apresamento de outros, fruto da pressão das autoridades argelinas e da sua marinha armada em corso, o quotidiano dos portugueses continuava a pautar-se pela mesma cadência de períodos de calma e relativa liberdade, interrompidos a espaços por outros de maior violência. O comandante do bergantim de guerra *Lebre pequeno*, Inácio Pereira Pinto, informava o visconde de Anadia:

Tenho a honra de dar parte a V. Exa. que no dia 23, Fevereiro fomos tomados todos os officiais a prizão e logo nos meterão hua corrente ao pé não só a nós como a todos os rapazes que estão em caza do Dey e mais de todos os ministros e particulares; no dia 24 fomos a trabalhar para hua canteira carregar pedra a pau e corda para hua

---

<sup>970</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Livro 382, Ofício do visconde de Anadia para Paulo Freire de Andrade, Palácio de Queluz, 17 de Janeiro de 1804.

fortaleza que está ao pé da cidade em distancia de 2 milhas com ordem para dar 4 viagens que fazem 16 milhas para mais por dia.<sup>971</sup>

Podem questionar-se os objectivos destas informações. Não negando que elas visavam dar conta do quotidiano dos portugueses na Regência, não se deve deixar de considerar que também veiculavam um determinado tipo de discurso que produzia comentários como aquele que foi elaborado por alguém da Secretaria de Estado e aposto à margem da informação cujo extracto acima em parte reproduz: “ Este 1º Tenente Captivo em Argel pede instantemente que se lhe remeta hum certificado dos Mouros que aqui se achão por onde conste que são bem tratados, sendo este o meio de poderem conseguir a izeção do rigoroso trabalho a que estão sujeitos os officaes e escravos portuguezes”<sup>972</sup>.

O dia-a-dia da maioria dos cativos portugueses podia, todavia, atingir em alguns casos períodos de grande violência e certamente de difícil superação. A fuga funcionava sempre como uma solução a ter em conta, mas para a qual era também necessária grande dose de coragem física e moral já que as penas para aqueles que fossem surpreendidos pela milícia turca actuavam como factor de dissuasão. A estas medidas juntava-se uma outra mencionada por José Bernardo de Lacerda implicando uma multa de 10.000 duros a ser liquidada pelo cônsul da potência europeia em casa de quem estivesse alojado um cativo em fuga<sup>973</sup>. Mas, apesar de todos os perigos, elas tiveram lugar como informou o cônsul de Portugal em Gibraltar ao publicitar para Lisboa a chegada àquele porto da corveta inglesa *Termagant*, procedente de Argel, trazendo a bordo dois marinheiros da *Cisne* fugidos ao cativo<sup>974</sup>. Este facto foi também comunicado às autoridades portuguesas, agora por Paulo Freire de Andrade: “No dia 6 do presente, fugirão, hum Soldado e hum Grumete Portuguez, pertencentes à Guarnição que foi da Fragata Cisne, dizem que forão em companhia do dito Consul [inglês]; o serto hé que desaparecerão, no dia em que a Corveta se fés de vella, e se acharão as cadeias dos pés, a borda do Már”<sup>975</sup>. No mesmo ano ocorreu outra fuga. Luís José Jonart, piloto do

---

<sup>971</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 412, Carta de Inácio Pereira Pinto para o visconde de Anadia, Argel, 20 de Março de 1804.

<sup>972</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 412, Carta de Inácio Pereira Pinto para o visconde de Anadia, Argel, 20 de Março de 1804.

<sup>973</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 415, Carta de José Bernardo de Lacerda ao príncipe regente, Argel, 30 de Dezembro de 1808.

<sup>974</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Carta de Patrício Parral para o visconde Anadia, Gibraltar, 19 de Julho de 1804.

<sup>975</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 422, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 14 de Julho de 1804.

bergantim *Lebre pequeno*, comunicou-a para Lisboa. Os evadidos eram o comandante do bergantim, Inácio Pereira Pinto, o segundo-tenente de mar Joaquim José Pereira de Almeida e o comissário José Martins Romano, estes últimos oficiais da *Cisne*. A recusa do quotidiano na regência de Argel que estes actos envolviam, levou a que no curto espaço de cinco meses se tivessem registado cinco evasões.<sup>976</sup>

Em Maio de 1805, Paulo Freire voltou a escrever ao visconde de Anadia dando conta de serem agora os oficiais dos navios portugueses que viviam em “(...) duras prizaões, sem soldos, sem alimento”, obrigados a pedir esmolas que no entanto lhes eram negadas. Depois de invocar o corpo diplomático como testemunha das suas afirmações, o oficial da marinha de guerra portuguesa acrescentava que “(...) os [marinheiros] que forão das guarnicoes da fragata *Cisne*, e bregantim *Lebre pequeno*, andando nos laboriozos trabalhos, lhe fornecem tres pequenos, e mãos paens”<sup>977</sup>.

Havia contudo alguns cativos que tinham conseguido colocações junto de altos dignatários do poder turco da Regência e em virtude do seu elevado desempenho em cargos de confiança alcançado a liberdade. Paulo Freire de Andrade menciona o portador de uma sua carta para o visconde de Anadia. Este, antigo marinheiro da *Cisne*, provavelmente adquirido no ano de 1802 para o serviço do *dey*, desempenhara as funções de seu “(...) Cabo de Golfa posto aqui equivalente a camarista na Europa”<sup>978</sup> através do exercício das quais amealhara o dinheiro suficiente para o seu resgate. Venture de Paradis considera este cargo de *capo di golphe* (mordomo), juntamente com o de *cavagi*<sup>979</sup> e o de primeiro cozinheiro, os mais relevantes de todos aqueles que podiam ser atribuídos aos “escravos” do *dey*. Para além de bem retribuídos, permitiam também o acesso aos *avaïds*<sup>980</sup> o que possibilitava, caso os seus detentores se pautassem pelas regras da boa economia e conseguissem resistir às tentações de vária ordem existentes em Argel, pagar a sua liberdade<sup>981</sup>. Era bem curiosa a situação de um

---

<sup>976</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 429, Carta de Luís José Jonart para o visconde de Anadia, Argel, 14 de Fevereiro de 1805.

<sup>977</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 24 de Maio de 1805.

<sup>978</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 22 de Agosto de 1805.

<sup>979</sup> *Cavagi*, cativo que tinha por missão servir o café ao *dey* e aos seus convidados.

<sup>980</sup> *Avaid*, presente ou oferta. Na regência de Argel era habitual por parte dos enviados das potências europeias, quando da assinatura de Tratados de Paz ou Tréguas, a entrega de presentes aos elementos da casa do *dey* que variavam segundo a importância da função desempenhada.

<sup>981</sup> Venture de Paradis, *op. cit.*, p. 158.

cativo cristão que sem se ter convertido ao islão, conseguira no curto espaço de três anos pagar a sua liberdade e regressar ao Reino.

Em Agosto de 1806, Paulo Freire de Andrade voltou a dirigir-se ao visconde de Anadia. Desta vez invocava que em razão das notícias chegadas a Argel provenientes do Reino o quotidiano dos “portugueses de bem”, como os classificara Gaspar José Vieira, se voltara a degradar. Segundo o comandante dos cativos, “(...) o Dey persuadindo-se das notícias desta carta, ou querendo consolar o povo, mandou pôr pesadas cadêias, a todos os oficiais de patente, capellaens, pilotos, e a dois capitaens de navios mercantes, ao todo 19 pessoas, ligados dois a dois. Neste estado de desgraça, tendo só por alimento dois pequenos, e máus paens”<sup>982</sup>.

Foi abundante a correspondência enviada para o Reino pelos mais graduados oficiais dos navios de guerra portugueses. Embora toda veicule, por interesses bem específicos, o discurso oficial sobre o quotidiano em terras do Magrebe que antecipadamente se sabia colher aceitação junto das autoridades em Lisboa, uma leitura mais atenta destas fontes permite-nos detectar incongruências nas variadas narrativas. Paulo Freire que remetera uma outra carta, esta datada do dia 18 do mesmo mês, insistia que os oficiais tinham sido enviados para o trabalho do porto “debaxo do cruel jugo sem o necessario alimento” para depois acrescentar a informação sobre os castigos corporais aplicados a dois oficiais da guarnição da *Cisne* “(...) o 2º tenente João José dos Santos, e o escrivão da Fragata João Nepomoceno, forão castigados pela Regencia com bastonadas, sendo este ultimo que por falta de prudencia, aquelle dêo cauza atal castigo, e que pella segunda vez sofre tal pena”<sup>983</sup>. Se a esta informação juntarmos uma outra extraída da carta de Gaspar José Vieira para o visconde de Anadia na qual o dito oficial opinava “(...) que a não serem as providentes leis dos argelinos para reprimirem os actos de mão [entre os portugueses], já talvez algum delles teria experimentado alguma catastrophe”<sup>984</sup>, somos levados a concluir que, ao contrário do que o discurso emitido de Argel pelos “portugueses de bem” pretendia fazer crer, muita da violência corporal da qual a

---

<sup>982</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 20 de Fevereiro de 1806.

<sup>983</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 18 Agosto de 1806.

<sup>984</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Carta de Gaspar José Vieira para o visconde de Anadia, Argel, 26 de Junho de 1806.

comunidade lusa cativa na Regência foi objecto no seu dia-a-dia se ficou a dever em grande parte a dissensões no seu próprio seio.

No seguimento de mais uma infrutífera missão a Argel, desta vez levada a cabo por Luís de Mota Feio, então já comandante da força naval portuguesa que patrulhava o Estreito, o cônsul de França Charles-François Dubois-Thainville (1800-1814) informava-o da existência em Junho de 1806 de quatrocentos e sessenta “escravos” portugueses dos quais quarenta pertenciam a particulares. E se dúvidas restassem acerca da justeza das considerações de Gaspar José Vieira sobre a repressão exercida pela milícia de Argel sobre “os actos de mão” cometidos entre portugueses na Regência, a proclamação de Luís de Mota Feio aos “Senhores Officiaes Portuguezes, e mais Nacionaes, Cativos em Argel” esclarece-as. O oficial da marinha de guerra portuguesa depois de algumas considerações sobre o falhanço das negociações e justificando a impossibilidade de atender aos muitos pedidos de auxílio financeiro recebidos dos cativos, exortava-os: “Finalmente tenho a rogar-vos muito, que vivaes em boa união huns com os outros, e que não vos entremetaes com a conduta dos consules, que aqui rezidem: pois que nada disto vos convem, e huma e outra dezordem será muito de dezagrado de Sua Alteza Real o Principe Regente Nosso Senhor”<sup>985</sup>.

Do quotidiano dos portugueses em Argel e das dificuldades que atravessavam, relativamente ao ano de 1806, transmitidas para as autoridades em Lisboa não nos chegaram muitas mais informações. Todavia daquelas, escassas, escolhemos uma através da qual podemos inferir que algo tinha mudado no dia-a-dia de alguns deles, sobretudo no dos “portugueses de bem”. No, já por várias vezes mencionado, Diário elaborado pela mulher do cônsul inglês em Argel, na entrada referente ao dia 13 de Dezembro de 1806, depois de informar que os infelizes oficiais portugueses cativos se tinham isentado de trabalhar como bestas nos trabalhos do porto mediante o pagamento de uma determinada importância, esta acrescentava: “(...) we were invited to a ball. I danced with the unfortunate Captain of the Portuguese frigate, taken by the Algerines a few years ago”<sup>986</sup>. Quatro anos após a perda da *Cisne* parte dos seus oficiais dançava em casa do cônsul da Suécia comemorando o fim do Ramadão. Algo mudara no quotidiano dos portugueses cativos na Regência, pelo menos no de alguns deles.

---

<sup>985</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Carta de Luís de Mota Feio aos cativos portugueses, Argel, 7 de Junho de 1806.

<sup>986</sup> Mrs. Broughton, *Six years residence in Algiers*, p. 19.

Os anos que seguiram até ao regresso à pátria são parcos em informação quanto ao dia-a-dia das tripulações dos navios do Reino, começando no entanto a surgir as solicitações para a liquidação de importâncias relativas a soldadas, vitais para tornar mais suportável a sua existência. Em Setembro de 1808, Paulo Freire de Andrade informava do “Banho dos escravos de Argel” sobre a situação em que se encontravam os pagamentos às tripulações dos navios de guerra e mercantes portugueses. A tripulação da *Cisne* encontrava-se paga dos seus soldos até ao dia 24 de Outubro de 1804. A guarnição do *Lebre pequeno* também com as suas soldadas liquidadas até ao final de 1805. Os tripulantes dos restantes navios tinham recebido a esmola, essencial para a sua subsistência, de 100 réis diários, concedida pela portaria da Real Fazenda da Marinha de 24 de Julho de 1805, até ao fim do mês de Abril de 1806.

No final do mesmo ano continuavam a chegar ao Reino os apelos de socorro ao “(...) deplorável estado dos vassallos portugueses cativos nesta Regencia, que actualmente são quinhentos sessenta e três” aos quais se juntava a informação que um marinheiro de 2ª Classe da *Cisne* se achava cativo em Tunes, onde ali acompanhara as forças argelinas<sup>987</sup>. Preocupação renovada em Agosto de 1809, já depois da partida da Corte para o Brasil, por João Afonso Neto ao dizer que os cativos portugueses estavam a experimentar grandes dificuldades por terem cessado as remessas que recebiam de Lisboa e à qual também se juntava a afirmação de Paulo Freire de Andrade de se deverem já cinco anos de soldos às tripulações da fragata *Cisne* e do bergantim *Lebre pequeno*.

As condições de vida dos cativos portugueses em Argel, ou as violências a que estavam supostamente sujeitos por parte das autoridades da Regência, deixavam de ser para estes no final de 1809 uma prioridade. Agora face às várias missões a Argel dos enviados portugueses na primeira década do século XIX, e até à conclusão do resgate do ano de 1810, sucediam-se os apelos à redenção como aquele enviado por alguns cativos e do qual José Bernardo de Lacerda era o primeiro subscritor:

Os mais disgrasados umanos do Orbe terráqueo vão ao Reaes pés de Vossa Alteza Real a suplicar lhe a sua clemencia como vassallos, que tem a dita de serem de Vossa Alteza Real. Elles com o pezo de uma escravidão rigorosa, já não sabem que meios busquem para fazer constar a Vossa Alteza Real a sua disgrassada situação. Quaes serão Real Senhor os crimes mais orrorozos, que meressão apena de estar um vivente a martírios quaze quarenta, trinta, vinte e tantos, nove, e sette anos como se axão os disgrassados portuguezes? Qual é a nassão que tem conservado os seus vassallos

---

<sup>987</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Carta de João Afonso Neto para o príncipe regente, Argel, 29 de Dezembro de 1808.

tantos annos na barbaria, sem elles terem cometido crime algum contra a Patria, ou a Intacta Magestade. Tornouse acazo a Christandade em cafreria, e esta em Christandade. São mais ditosos os cafres da Africa escravos em as nossas collonias, do que os disgrassados portuguezes em Argel; sofrem aquelles as injurias da Relligião, o desprezo, as fomes, as bastonadas, como sofrem os portuguezes em Argel.<sup>988</sup>

Decididamente Argel, apesar das variadas formas como os cativos portugueses tentavam gerir o seu quotidiano, era um local de grande ambiguidade em relação às condições em que muitos viviam o seu cativeiro. Nada podia transformar esta cidade num sítio aprazível para um cativo europeu de elevada condição social. Pananti dava o exemplo do poeta francês Jean-François Regnard (1655-1709)<sup>989</sup> que ali permanecera em finais do século XVII, acompanhado da sua amante Elvira, remetido posteriormente a Constantinopla e resgatado pelo embaixador francês no Império Otomano. Interrogava-se o italiano se não seriam mais suportáveis as cadeias e as penas quando partilhadas pelo ser amado. Todavia o que tinha ajudado Regnard a conquistar a simpatia de Sidi Thaleb, o seu senhor, não fora com toda a certeza o talento literário, mas sim as suas aptidões como excelente cozinheiro e pasteleiro<sup>990</sup>.

\*\*\*

A verdadeira dimensão do sofrimento dos cativos portugueses é uma questão que deve ser colocada ao abordar as condições da sua permanência no espaço concentracionário do banho da regência de Argel. A produção epistolar de alguns cativos de qualidade permite confrontar as diferentes narrativas chegadas até nós, com origem em padres redtores e particulares que se dirigiram a Argel, e aquilatar como era vivido o quotidiano no território argelino.

Entre as várias provações que atingiram os cativos portugueses no final do século XVIII em Argel são de salientar os surtos epidemiológicos ali ocorridos nos anos de 1784, 1787 e 1793 que marcaram todos os detidos, principalmente aqueles de mais baixa extracção social que habitavam a promiscuidade do banho argelino.

---

<sup>988</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Petição de alguns cativos portugueses, Argel, [1809].

<sup>989</sup> Jean-François Regnard nasceu em Paris no seio de uma abastada família de comerciantes, onde recebeu educação clássica. A fortuna herdada do pai permitiu-lhe viajar por toda a bacia mediterrânica. No decorrer de uma dessas viagens, no ano de 1678, foi capturado pelos corsários barbarescos e vendido em Argel. Libertado após alguns meses, contra o pagamento de resgate, Regnard regressará a França e voltará a viajar, desta vez em direcção à Europa do Norte. De novo em Paris, a partir de 1693, dedicou-se à escrita. Após uma brilhante carreira de dramaturgo, chegando a ser visto como provável sucessor de Molière, morreu, perto de Dourdan, no ano de 1709.

<sup>990</sup> Joseph Pananti, *op. cit.*, p. 117.

O quotidiano dos portugueses em Argel não diferiu assim de forma substancial de tudo aquilo que foi narrado em múltiplas fontes europeias no final de Setecentos e primeiras décadas de Oitocentos. Gerrit Metzou, Pfeiffer e Venture de Paradis, entre outros, transmitiram-nos a vivência no espaço concentracionário argelino em que períodos de relativa acalmia alternaram com outros de extrema violência, especialmente quando a oligarquia turca ao leme dos destinos da Regência pretendia, por razões estratégicas e de política interna, acelerar a concretização de resgates e acordos diplomáticos.

O tratamento a que eram sujeitos os cativos portugueses esteve sempre directamente relacionado com a posição que os seus senhores ocupavam no complexo tecido social da Regência e com o seu próprio estatuto o que lhes condicionava muito o valor de troca. Os castigos corporais eram uma realidade propiciadora de evasões que, quando mal sucedidas, desencadeavam violentas punições. Todavia, não se pode deixar de mencionar a grande atracção que o Islão magrebino e a sua notável capacidade de inclusão exerceram sobre muitos, chegando mesmo alguns a tentar penetrar o universo fechado do corpo da milícia de Argel, composta por janízaros anatolianos, sustentáculo do poder turco que no dealbar do século XIX ainda conseguia, apesar das várias revoltas com que se viu confrontado, dominar a Regência.

O fluxo documental com origem na “gente de qualidade”, essencialmente composta pela oficialidade dos navios de guerra perdidos para o curso argelino, é fundamental, quando cotejado com as fontes europeias, para aquilatar dos dois tipos de discurso que circulavam no Reino. Um deles relativizava as condições de cativo, considerando-as suportáveis. O outro classificava o banho argelino como lugar onde os cativos eram alvos das maiores violências como resultado da afirmação da sua fé e da fidelidade ao seu legítimo soberano. Na correspondência dos portugueses, à medida que os anos de permanência em Argel se acumulavam, ou também sempre que aumentou o montante das soldadas por liquidar, prevaleceu esta última narrativa. No entanto nas missivas de dois dos mais graduados oficiais da *Cisne*, Paulo Freire de Andrade e Joaquim José de Castro Guedes, quando completadas com informação recolhida em relatos de outros europeus que viveram na Regência, podem ser encontrados bastantes indícios de vivências quotidianas que contrariavam o discurso de sofrimento dominante na documentação proveniente de Argel.

Os anos que antecederam o Tratado de Trégua e Resgate de 1810 e a primeira “conducta”, efectuada nesse mesmo ano, foram marcados por períodos de alguma violência



exercida sobre os cativos, com especial destaque para a sofrida por aqueles que compunham a 2ª classe – marinheiros e soldados – das Instruções remetidas por D. Miguel Pereira Forjaz a James Scarnichia. Todavia, outros havia também a quem foi permitido o exercício de funções junto dos mais altos dignatários do poder turco e a obtenção de significativos rendimentos. Por outro lado a relativa liberdade de movimentos de que dispunham muitos dos detidos na Regência, possibilitou a um dos oficiais da fragata portuguesa retido em Argel a comemoração do fim do Ramadão do ano de 1806 num evento promovido pelo cônsul da Suécia na representação diplomática daquele reino norte-europeu.

A liberalidade do quotidiano em Argel permitia a alguns cativos recorrerem a práticas pouco entendíveis, à luz do islão, para sobreviverem no universo concentracionário da Regência, nomeadamente o comércio alimentar que transaccionava produtos atingidos por interditos alcorânicos. O trabalho era a norma para cativos que possuíam profissões de interesse estratégico, embora aqui, como em qualquer outro banho magrebino, se conseguisse escapar com relativa facilidade à sua prática. E por mais missivas que elementos da oficialidade da *Cisne* enviassem para o Reino a relatar as difíceis condições em que supostamente viviam, a famosa carta de Castro Guedes dirigida a seu pai, datada de 17 de Maio de 1802, era bem explícita. Afirmava o oficial da Armada, de acordo com o que corria no Reino, que pensava ser bem pior o tratamento por parte dos “Turcos”. Quanto ao trabalho, ainda segundo Castro Guedes, a má sorte estava reservada à marinhagem “pois esses, he que trabalhão”. Era um discurso que contrariava a versão oficial corrente em Portugal da extrema dureza das condições de vida na regência argelina no final de Setecentos e primeiras décadas do século XIX.

O quotidiano dos anos finais do cativeiro dos portugueses em Argel foi ainda marcado por dificuldades decorrentes dos habituais atrasos na liquidação, aos tripulantes das embarcações mercantes e de guerra, das soldadas há vários anos por pagar. Muita da oficialidade destes navios remeteu para o Reino reclamações, muito críticas, sobre a situação de extrema carência em que viviam. Na realidade, apesar daquilo que era transmitido para Lisboa, os conflitos grassavam no seio dos cativos e eram de tal forma graves, a crer na afirmação de Gaspar José Vieira, que a não ter havido vigilância permanente por parte das autoridades argelinas algumas consequências funestas poderiam ter tido lugar. Decididamente Argel, apesar das variadas formas como os cativos portugueses tentavam gerir o seu quotidiano, não era um local onde se pudesse ser feliz.

## 5.2.2. Argel do prazer. Homoerotismo e heterossexualidade

O quotidiano em Argel, sobretudo o daqueles pertencentes a um estrato social mais elevado, não foi a via dolorosa que muitos tentaram transmitir nos variados tipos de documentação que enviaram para o Reino. Se nos cingirmos apenas às fontes portuguesas, poderá ficar-nos, numa primeira análise, essa impressão. Todavia, se procurarmos em outras descrições de cativo, sobretudo naquelas redigidas por diplomatas, pessoas a eles ligadas, ou nas denúncias com origem nos frequentes conflitos no seio dos cativos, encontraremos testemunhos de como era vivido o dia-a-dia no espaço concentracionário que albergava a grande massa dos portugueses, principalmente aqueles que não pertenciam à elite das tripulações dos navios de guerra representada pela sua oficialidade.

Sabemos que as festas e recepções eram habituais nas casas dos vários cônsules das potências europeias na Regência, tanto para comemorar datas importantes do Islão como para celebrar outras mais profanas, sendo em ambas habitual a presença de cativos cristãos. Temos conhecimento da existência, como já vimos, de festividades para comemorar o fim do Ramadão do ano de 1806 – na residência do cônsul da Suécia – e no ano de 1809 – em casa do representante francês – para festejar o Carnaval. Sabemos destes dois eventos através de Mrs. Broughton, e que, pelo menos, em um deles estiveram presentes oficiais da *Cisne*.

O contacto com a sociedade da grande urbe argelina foi certamente um choque para muitos portugueses impregnados do discurso que fazia da estadia em terras magrebina cortejo de sofrimentos que só a perseverança na fé em Cristo conseguia superar e a fidelidade ao seu legítimo soberano libertar. Na realidade não foi assim e embora a documentação portuguesa não seja pródiga em informação que ponha em causa esta narrativa, a verdade é que os vários conflitos surgidos no seio da população cativa estiveram na origem de todo um conjunto de dados que obrigam a outra leitura sobre o quotidiano na regência de Argel. De Paulo Freire de Andrade, talvez a mais interessante personagem de toda a população portuguesa ali cativa, temos conhecimento que se passeava a cavalo pelas ruas da Regência e também dos seus inúmeros casos amorosos, nomeadamente com a mulher de um conhecido comerciante inglês. Todavia o discurso do capitão-tenente da fragata portuguesa era bem diferente e não expressava a totalidade do seu aventureiro quotidiano. Segundo Paulo Freire, os tripulantes da *Cisne*, logo após a chegada a Argel, tinham sido de imediato conduzidos ao banho:

(...) quase todos nós, depois pelas ruas da cidade a presença do Bey desta regencia o qual dividio a gente, e dando por escravos aos Turcos que primeiro saltarão dentro da fragata mandou o resto trabalhar na sua quinta, arsenal, e obras publicas (...) a exceção dos que estão no hospital todos trazemos ferros nos pés e aos officiaes de patente que não necessitavam de tanta cura os mandou para caza dos consules estrangeiros porem obrigados a trabalhar no jardim, e arsenal logo que fossem chamados.<sup>991</sup>

O relato do capitão-tenente da Armada Real era assim substancialmente diferente do de Venture de Paradis e daquele que podemos encontrar na obra de Pierre Boyer *La vie quotidienne a Alger a la veille de l'intervention française*. Paulo Freire de Andrade expressava também receios pela sorte de cerca de três dezenas de rapazes na posse de alguns dignatários argelinos já que estes os iriam pressionar a renegar a “Ley de Christo”.

Esta preocupação já tinha encontrado eco na observação de Paradis sobre aquilo a que podiam estar sujeitos os jovens cativos na posse dos elementos mais destacados da oligarquia turca no poder. Acrescentava o *drogman* francês acerca das pressões sofridas por alguns destes por parte dos seus senhores, visando a sua conversão:

Il n'est plus nécessaire de dire que dans la maison des grands on choisit ce qu'il y a de mieux parmi les esclaves pour la figure. Les jeunes gens qui sont jolis garçons sont sûrs de la faveur de leur maître, et ils ramassent en peu de temps de quoi fournir à leur rachat. La politique qui oblige un Turc qui a de l'ambition de ne point se marier ni de courir les femmes, amène nécessairement le goût du garçon. C'est un vice à la mode dans Alger, et il y a bien peu de jeunes enfants, maures et juifs, qui ne se prêtent à cette infamie. Un esclave qui, avec la conduite, serait tavernier, écrivain de la marine et des bagnes, ou bien dans la maison des grands et des particuliers riches, gagnerait en peu d'années le prix de sa rançon ; mais la plus grand partie dissipent tout au jeu, à la bonne chère, à la débauche, et il y en a bien peu qui songent à se procurer leur liberté par une sage économie.<sup>992</sup>

Esta opinião de Paradis, para além da constatação de um certo tipo de vida dissoluta que grassava entre a população de cativos de várias nacionalidades, não fazia mais do que sublinhar a informação que com frequência nos chegava do Magrebe, sobretudo do território dominado pela elite anatoliana de rito hanafita. Entre os cerca de quarenta franceses que no ano de 1708 ali se encontravam detidos, para além de dois cavaleiros da Ordem de Malta, estava um jovem, Pierre Burin, originário do País Basco francês e capturado frente a Saint-

---

<sup>991</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 22 de Maio de 1802.

<sup>992</sup> Venture de Paradis, *op. cit.*, p. 157.

Jean-de-Luz. Este marinheiro descrevia aos parentes, no seu basco natal, o seu novo senhor, um mouro, que a todo o custo o tentava possuir como uma mulher<sup>993</sup>.

A situação com que as tripulações dos navios portugueses se viam confrontadas era também propícia ao aparecimento das primeiras conversões ao islão por parte dos cativos nacionais. No final do ano de 1802, Paulo Freire de Andrade informou as autoridades de Lisboa que o pajem da guarnição da *Cisne*, Joaquim Caetano, natural de Lisboa, cometera “(...) o enorme crime de adouptar a religião Mahometana” o que o levava a afirmar “(...) á muitos dias na quella ôra que me deixão descansar, do penozo trabalho que temos, conforme dei parte a V. Exa. no dia 12 de Novembro; faço todos os meus poçiveis, para impedir, que mais cinco endeviduos, que forão da sobredita guarnição, segão tão pérvido exemplo”<sup>994</sup>. O oficial da marinha de guerra portuguesa denunciava a conversão de um camarada de armas. No entanto Paulo Freire não mencionava as razões que tinham levado um jovem, entre os oito e doze anos, a abjurar a sua fé. O responsável pela guarnição da *Cisne* informava apenas que iria estar atento, desenvolvendo todos os esforços, para outros não seguirem tão enganador exemplo. Na realidade não eram destituídos de razão os receios manifestados por Paulo Freire de Andrade devido à permanência em casas de gente importante e à hipotética conversão ao islão de mais de três dezenas de jovens – trinta e seis até à idade de doze anos – segundo o mesmo oficial. Temia-se a prática usual da pederastia entre a elite do poder turco em Argel.

As relações “homossexuais” ou homoeróticas neste período em Argel eram entendidas como implicando um homem adulto, assumindo o papel “masculino”, e um imberbe a quem era atribuída a função de “mulher”. Este último – designado nos textos por *amrad* (rapaz imberbe), ou *fatâ*, *shâbb*, *hadath* (adolescente) – se bem que biologicamente masculino, não o era do ponto de vista social e cultural. O seu estatuto intermédio era representado pela ausência de um dos mais importantes atributos masculinos, a barba<sup>995</sup>.

---

<sup>993</sup> Gillian Weiss, *Captifs et corsaires. L'identité française et l'esclavage en Méditerranée*, p. 180.

<sup>994</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 20 de Dezembro de 1802.

<sup>995</sup> Uma citação anónima com alguma ironia é referida num texto egípcio de fins do século XVII e num outro publicado em Damasco em finais de Setecentos da qual aqui reproduzimos a tradução francesa a partir do inglês por Dimitri Kijek: “L’amateur de garçons imberbes est connu pour être / un *lûti*, l’amateur de jeunes femmes est appelé fornicateur [*zâni*] / Par chasteté je me suis dons tourné vers ceux qui ont / de la barbe, ainsi ne suis-je ni *lûti*, ni *zâni*.” in Khaled el-Rouayheb, *L’amour des garçons en pays arabo-islamique. XVIe-XVIIIe siècle*, p. 34.

A preocupação sobre as práticas pederastas, a que poderiam ser submetidos os pajens da *Cisne*, e que Paulo Freire de Andrade traduzia de forma subliminar na sua correspondência não lhe era exclusiva. As sociedades do Islão também a partilhavam, o que de alguma forma era a admissão da sua existência. Esperava-se por parte das famílias dos jovens que ainda não tinham atingido a puberdade que estas os protegessem dos apetites sexuais dos homens mais velhos. Para o jurista, originário da cidade de Meca, Ibn Hajar al-Haytami, em pleno século XVI, a fornicação não era apenas um elemento transgressor da lei divina mas um crime à luz da lei dos homens pois ela atingia a honra dos parentes do seu agente passivo, a mulher ou o sodomizado. Já no século XVIII, demonstrando que esta questão ainda se mantinha para os vários juristas representando as diferentes escolas do islão sunita, o *alim* egípcio Ibn al-Wakil al-Mallawîl dava conta de algumas histórias de que tivera conhecimento, demonstrando a interposição dos pais do jovem *amrad*, entre este e o adulto que o tentava seduzir. No entanto, outras famílias pareciam conviver bem com esta realidade, sobretudo se o pretendente pertencesse a um estrato social elevado e lhes pudesse proporcionar alguns proveitos. O juiz de Damasco Ahmad al-Shuwayky (m. 1598) foi alvo da denúncia de um colega por ter o hábito pagar aos jovens que cortejava bem assim como de cobrir de benesses as suas famílias<sup>996</sup>.

A questão preocupou a tal ponto os religiosos ligados às várias escolas jurídicas que os *ulema* hanafitas chegaram a não aconselhar a escolha de um jovem imberbe para nas mesquitas dirigir a oração. Por outro lado também se pensava entre os *ulema* da escola malikita que um contacto mais próximo com jovens púberes colocava em causa o estado de pureza ritual, enquanto os juristas chafiitas proclamavam que embora não fosse interdito cortejar os jovens púberes, era contudo proibido qualquer contacto, ou estar a sós, com eles. De novo também aqui se usava o raciocínio por analogia (*qiyâs*) com os interditos em vigor em relação ao sexo feminino<sup>997</sup>.

De qualquer forma parece-nos pelas variadas obras que consultámos sobre esta matéria que, ao contrário do transmitido pelos muitos europeus que conviveram com o islão otomano e norte-africano, o interesse sexual por jovens não dependia como já afirmara Venture de Paradis da imposição que “(...) oblige un Turc qui a de l’ambition de ne point se marier ni de courir les femmes”. Na realidade o apetite sexual manifestado por este escalão

---

<sup>996</sup> Khaled el-Rouayheb, *L’amour des garçons en pays arabo-islamique. XVIe-XVIIIe siècle*, p. 52.

<sup>997</sup> Idem, *ibidem*, p. 179.

etário nas sociedades islamizadas, no caso em estudo da argelina, não era resultado de uma segregação, por indisponibilidade, dos seus elementos femininos<sup>998</sup>. Há provas da existência de inúmeras prostitutas e da sua frequência nas principais urbes magrebinas, logo a apetência por jovens púberes era fruto de opções sexuais bem definidas e para as quais, na nossa opinião, a obrigação de manter o celibato não seria das mais relevantes.

Outros exemplos apontados na correspondência que nos chegou de Argel com origem nos cativos portugueses que ali tiveram de permanecer em final do século XVIII e início do XIX, apontam como locais dos mais variados vícios, entre os quais o da aliciação para práticas de cariz sexual, os cafés existentes naquela cidade. O estatuto jurídico destes locais foi também objecto de várias análises e deliberações por parte dos *ulema* do islão.

No seu dicionário biográfico dos notáveis do século X da hégira (1494-1591), o religioso natural de Damasco Muhammad Najm al-Din al-Ghazzi (m.1651) abordou mais de uma vez a controvérsia religiosa levantada sobre o estatuto a atribuir aos cafés existentes em grande número por todas as cidades do Islão otomano e magrebino. Segundo este *alim* colocava-se a seguinte questão: “Un consensus a maintenant été atteint, stipulant qu’il [le café] est autorisé. Mais s’il est question de le considérer comme une boisson alcoolisée ou de l’associer instruments de musique ou bien de se le faire apporter par de beaux garçons imberbes tout en les regardant et en leur pinçant les fesses, il n’y a nul doute qu’il devra être interdit.”<sup>999</sup>. A fronteira entre «olhar» e «tocar», verbos que al-Din al-Ghazzi usa no seu texto sobre a legitimidade religiosa destes estabelecimentos de socialização, e outras abordagens de tendência sexual, é por vezes imprecisa, o que leva a considerar que o uso de jovens para atrair a clientela nos cafés do Magrebe e do Médio Oriente pudesse de alguma forma redundar na prática da prostituição. De qualquer forma, é uma questão à qual voltaremos, quando o derrube de interditos passou do espaço privado para o público, configurando possíveis

---

<sup>998</sup> O *alim* egípcio Rifâ’a al-Tahtâwî (1801-1873) que visitou a França entre 1826 e 1831, integrando uma missão cultural enviada por Muhammad Ali, pacha do Egipto, descreveu essa passagem pelo território francês numa obra intitulada *Takhlîs al-ibrîz fi talkhîs Bârîz*. Tahtâwî reparou que os franceses censuravam os temas homoeróticos da poesia árabe quando a traduziam, mudando-lhe o género. Afirmava Tahtâwî sobre os franceses: “Parmi les traits louables de leur caractère, pareils véritablement à ceux des Arabes, on remarque leur tendance à ne point brûler d’amour pour les garçons. C’est un sentiment oublié chez eux, une passion à laquelle leur nature et leurs mœurs répugnent. Un des mérites de leur langue et de leur poésie, c’est qu’elles refusent de chanter l’amour pour le même sexe. Il ne convient pas, en français, qu’un homme dise: «Je me suis épris d’un garçon». Ce serait un discours obscur, rejeté. C’est pourquoi, si l’un deux traduisait un de nos livres, il tournerait le propos sous une autre forme, rendant cette phrase-là par: «J’aime une jeune fille» ou «une âme». Il se débarrasserait ainsi d’une notion qu’ils considèrent comme immorale.” in Rifâ’a al-Tahtâwî, *L’Or de Paris. Relation de voyage. 1826-1831*, Traduit de l’arabe, présenté et annoté par Anouar Louca, pp. 122-123.

<sup>999</sup> *Apud* Khaled el-Rouayheb, *op. cit.*, p. 71.

atentados à ordem estabelecida, e foram interpostas acções na justiça contra os estabelecimentos menos frequentáveis em razão da sua imoralidade e implicação no negócio da prostituição.

Outro local de práticas pederastas, embora não tenhamos indicações da sua frequência por “gente de qualidade” das tripulações dos navios portugueses cativas em Argel, eram os banhos públicos. O emprego de jovens imberbes com funções de massagistas ao dispor dos seus inúmeros frequentadores e que propunham esse serviço em locais mais escusos podia significar o incentivo à prática da prostituição. Este procedimento todavia não escapou à contundente crítica de alguns religiosos como o egípcio ‘Abd al-Ra’uf al-Munawi, já em pleno século XVII, que a manifestou duramente contra os homens que procuravam na ida aos banhos a companhia e os serviços de jovens imberbes. Em simultâneo, al-Munawi exortava os proprietários destes estabelecimentos a não os empregarem e, no caso de o fazerem, a não permitirem que se desnudassem visto que tal procedimento poderia vir a dar lugar a práticas pouco convenientes. Se tal não acontecesse, advertia o *alim* egípcio, estes deveriam ser associados aos proxenetas no dia do juízo final.

Num registo mais livre, como é usual entre este estrato social acerca da questão do *liwât* e *zinâ*, sobre a qual muito se escreveu no Islão, o homem de letras iemenita Ahmad al-Haymi al-Kawkabani, já no século XVIII, entre os conselhos que prodigalizou aos frequentadores dos banhos públicos e seus proprietários incluiu o de deverem ser aqueles que serviam a clientela amáveis e de muito boa aparência. E para sublinhar a sua opinião e a forma como era encarada a sociabilização nos banhos públicos das sociedades do Islão otomano e das regências norte-africanas, dava a conhecer os belos versos, segundo as suas próprias palavras, do poeta Sarim al-Din Ibrahim ibn Salih al-Hindi dedicados a um jovem imberbe que o servira num destes estabelecimentos: “L’addax de notre bain avait l’eau généreux. / Il la versa abondamment sur son adorateur, / Et me dit: “Aimes-tu [l’eau] fraîche?” / “Oui”, ai-je répondu, “de ta bouche”<sup>1000</sup>.

Venture de Paradis também afirmou que quanto aos rapazes, muito procurados quando aportava a Argel qualquer presa efectuada pelos seus corsários, a sua frequência era um hábito muito disseminado, ainda mais do que a prostituição feminina, entre a grande

---

<sup>1000</sup> Apud Idem, *ibidem*, p. 73.

massa de *ioldachs* da milícia da Regência e que estes não se esforçavam por esconder<sup>1001</sup>. Dado o seu reduzido poder de compra neste período, não estava ao alcance de um qualquer *ioldach* a possibilidade de adquirir um jovem cativo cristão, estes últimos mais procurados pela “gente de qualidade” da oligarquia turca de Argel, o que naturalmente os transformava em bens de luxo. Os soldados da milícia lançavam então as suas vistas sobre um qualquer rapaz mouro ou judeu. Se depois de os abordarem estes não se mostrassem receptivos, eram levados à força para as casernas do *odjac*, locais interditos a qualquer autoridade exterior à milícia argelina. No caso de existir consentimento na relação, era permitido ao *ioldach* entrar na primeira casa que encontrasse pertencente a um judeu e aí consumir o seu acto<sup>1002</sup>. Diego de Haëdo, reportando-se ao século XVI e a um tempo diferente em que a prática do corso caminhava a passos largos para a sua época de ouro, afirmava viverem os janízaros de forma bestial, dando-se com frequência à luxúria e à ignóbil prática da sodomia, servindo-se de crianças cristãs, compradas, que vestiam à turca para a satisfação da sua luxúria. As crianças judias e mouras eram também retidas nas casernas do *odjac* contra a vontade das suas famílias<sup>1003</sup>. Nesta conjuntura social e cultural existente em todo o espaço do Islão, entendendo-se por território muçulmano todo aquele onde se aplicava a lei muçulmana, compreendem-se os cuidados manifestados para Lisboa por Paulo Freire de Andrade com a possível conversão das tripulações sobre o seu comando e sobretudo sobre os perigos que corriam os pajens da sua fragata.

Um manto de silêncio abateu-se sobre esta questão na documentação portuguesa. Para além do pouco que conseguimos encontrar, na extensa massa documental que consultámos, sobre a prática da pederastia entre os cativos portugueses em Argel, somos obrigados a constatar que essa mesma informação se limita à denuncia das inclinações pederastas de João Afonso Neto por parte de Gaspar José Vieira, às tentativas de Paulo Freire de Andrade de evitar a conversão ao islão dos pajens da sua guarnição e às acusações veladas de homossexualidade aos seus camaradas de armas manifestadas por José Bernardo de Lacerda. Por fim o próprio Gaspar José Vieira afirmava estar a ser o seu irmão, feito também cativo quando da tomada da galera *Anjo do Senhor* pelo corso argelino, vítima de calúnias por

---

<sup>1001</sup> Devemos ver, na nossa opinião, neste derrube de fonteiras entre o público e o privado em relação à prática do *liwat*, condenada pelos *ulema* da escola hanafita, dominante em Argel, um sintoma da desagregação das estruturas sobre as quais assentava a sociedade da Regência e que levaria ao seu colapso em 1830.

<sup>1002</sup> Venture de Paradis, *op. cit.*, p. 225.

<sup>1003</sup> Kamal Chehrit, *Les Janissaires*, p. 166.



parte dos portugueses que por este ser “escravo” do *dey* o associavam a “actos dezonestos e sodomíticos”:

(...) logo que aqui cheguei escravo, meu pequeno irmão, que me acompanhava para o Rio de Janeiro foi comprado pelo Dey para o seu serviço particular, em cuja caza esteve, até que este o mandou para o trabalho da marinha, lanção mão alguns dos ditos senhores officiais de marinha, d’esta circumstancia para me atacarem a cada passo, dizendo-me, que eu subsisto em razão do producto de sertos actos dezonestos, e sodomíticos, / que a decencia pede eu não refira / praticados pela pobre criança; e tudo isto em consequencia de eu não querer associar ao partido que divide o Capitam Tenente João Afonso Neto do Capitam Tenente Paulo Freire de Andrade.<sup>1004</sup>

Na realidade dos trinta e seis pajens, entre os oito e os doze anos, que Paulo Freire de Andrade mencionou na carta dirigida ao visconde de Anadia, e dos quais se arvorou defensor e protector, apenas encontramos nas listas do grande resgate da segunda década do século XIX não mais de quinze, desconhecendo-se assim o paradeiro ou destino dos restantes vinte e um.

#### QUADRO XLVII Número de pajens da fragata *Cisne* embarcados no resgate do século XIX<sup>1005</sup>

ANO	Nº DE PAJENS	RESGATADOS
1810	5	247
1811	0	183
1812	10	185

O silêncio das autoridades sobre estes jovens na documentação é total. Alvos de resgates particulares? Mortos em razão dos sofrimentos do cativo? Convertidos ao islão e ao seu poder de inclusão? Servindo nas casas da elite turca? A condição púbere destes portugueses numa sociedade cujos *ulema* debatiam ainda em pleno século XIX, à luz da interpretação alcorânica, a possibilidade da existência da homossexualidade no paraíso, permite todas as respostas<sup>1006</sup>.

<sup>1004</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Exposição de Gaspar José Vieira ao visconde de Anadia, Argel, 26 de Junho de 1806.

<sup>1005</sup> Dados extraídos da *Relação individual dos portugueses, que estavam captivos em Argel, e forão resgatados por ordem de S. A. R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se prodeceo em cumprimento das mesmas reaes ordens.*

<sup>1006</sup> Vários *ulema* discutiram a possibilidade da existência de homossexualidade no paraíso. A posição de Mahmûd al-Alûsî (m.1854), negando que alguma vez a prática de *liwât* tivesse sido ali permitida, é aquela que reúne mais consenso entre os religiosos do seu tempo. Todavia cabe-nos também mencionar a opinião de outros que não excluía essa probabilidade. Muhammad al-Hafnî, reitor da prestigiada universidade de Al-Azhar (m.1757) afirmava: “Il a été dit que le *liwât* n’était pas autorisé au paradis en raison de son caractère obscène. Mais il été dit également qu’il pourrait être autorisé, la raison précédemment invoquée étant contrée

No início do século XIX ainda se verificava a aplicação de castigos corporais, embora já não com a frequência ou violência dos séculos anteriores. No dia 27 de Setembro de 1803, segundo o comandante dos portugueses em Argel, o *dey* dera provas da maior crueldade. Um pequeno grupo de cativos, todos eles oficiais da fragata *Cisne*, tinha sido encontrado já depois do recolher num percurso entre o jardim do cônsul de Espanha e o do cônsul de Holanda. João Afonso Neto, Diogo Ramires Esquível, José de Castro e o escrivão João Nepomuceno Antunes de Carvalho foram surpreendidos sem o indispensável *fanal*, obrigatório a quem circulasse na cidade hora e meia depois do pôr-do-sol, por elementos da milícia de Argel, tendo estes, depois de recebido algum dinheiro, lhes dado a liberdade. Segundo Paulo Freire, posteriores questões levantadas entre os mouros “(...) oubrigarão aprenderem hum [mouro] que os offeçiaes levavão em sua companhia; o qual obrigado por ameaças depôz que os ditos quatro se destinavão a hirem para caza de huma moura”<sup>1007</sup>. Os oficiais foram condenados a mil bastonadas cada um, reduzidas depois a oitocentas, divididas entre as solas dos pés e as “extremidades das costas”, que os lançaram para o hospital espanhol onde ainda se encontravam. Paulo Freire acrescentava, revoltado, ter passado “(...) pelo grande dissabor de ver offeçiaes que Sua Alteza Real ônrria castigados mais dezumanamente que o mais ínfimo negro escravo, sem ser justificado o seu debito, e sómente punidos por indícios, seja o não provada a sua culpa, já mais se vio em Argél castigo semelhante”<sup>1008</sup>.

Não deveria ser fácil à grande massa de cativos que permaneceram ao longo dos séculos em Argel resistir à tentação da facilidade com que se transacionavam os prazeres do sexo. A grande urbe magrebina transpirava erotismo. Podemos, sem grande probabilidade de erro, afirmar que nos seus círculos mais eruditos circulavam as grandes obras da erotologia

---

par le fait qu’il ne peut y avoir ni obscénité ne reproduction au paradis” *Apud* Khaled El-Rouayheb *L’amour des garçons en pays arabo-islamique. XVIe-XVIIIe siècle*, p. 205. Existiam mesmo religiosos que não hesitavam em defender a tese que o *liwât* com jovens púberes podia ser um dos prazeres ao alcance dos crentes no paraíso. Em defesa desta ideia invocavam alguns versículos do Alcorão: 41:31 – Somos os vossos patronos na vida eterna e na outra. Aí tereis o que as vossas almas desejarem e aí tereis o que vós pedirdes; 52:24 – E entre eles circularão rapazes semelhantes a pérolas nas suas conchas; 56:17-18 – À sua volta circularão efecos imortais / com taças, jarros e copos com límpidas bebidas; 76:19 – E por lá circularão entre eles efecos de [juventude] eterna; quando os vires, pensarás que são pérolas desenfriadas. A forma como no Islão as classes populares, e as suas elites, representavam a vida no paraíso, levam-nos a considerar que ao contrário do cristão que ali seria asexuado, o bom muçulmano conheceria o orgasmo infinito, in Abdelwahab Bouhdiba, *La sexualité en Islam*, pp. 91-108.

<sup>1007</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 400, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 3 de Outubro de 1803.

<sup>1008</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 400, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 3 de Outubro de 1803.

islâmica<sup>1009</sup>. Sem querer invocar o princípio seguido pelas autoridades da Regência que o medo do castigo era a pedra basilar sobre a qual assentava toda a manutenção da ordem entre os “escravos”<sup>1010</sup>, o episódio teria sido apenas mais um na longa cadeia de discursos sobre as malfetorias “barbarescas” e confinado ao seio dos cativos da Armada se Gaspar José Vieira, o já citado oficial do exército que se dirigia ao Brasil, não referisse também, anos depois, numa exposição endereçada ao visconde de Anadia, o acontecido em Setembro de 1803 com os quatro oficiais da *Cisne*:

(...) pois julgo V. Ex<sup>a</sup>. saberá, que quanto d’entre elles, compreendendo o dito Capitam Tenente Neto já forão / por muito favor / terrivelmente bastonados, e por haverem sido encontrados com mulheres mouras, sabendo elles, que não só semelhante tracto nos he prohibido pela nossa Religião, mas que tal couza he a mais rigorosamente defendida, e punida de morte pelas leis do paíis, comprometendo d’esta vergonhoza maneira os consules em cujas estavão, a si, ao seu caracter nacional, e militar, a sua Religião, e aos outros infelizes escravos, pois que de então em diante a prevenção, e a raiva d’este governo se mostrou mais ás descobertas.<sup>1011</sup>

Estávamos aqui perante um procedimento que pesava no quotidiano de todos os cativos, nos quais se incluíam naturalmente os portugueses, e relacionado com a assídua frequência de locais de prostituição, oficiais e clandestinos, existentes em Argel. Os súbditos de Sua Magestade Fidelíssima, submetidos ao cruel e desonroso suplício da *falaka*<sup>1012</sup>, tinham

---

<sup>1009</sup> Temos conhecimento da circulação em Argel da obra do Cheik Mohammed al-Nefzaoui *Le Jardin Parfumé* composta, segundo os especialistas, no início do século XV por ordem do vizir do *bey* háfside de Tunes Abû Farias. Este manual de erotologia muçulmana despertou o interesse dos círculos mais eruditos e arabisantes dos elementos da força expedicionária francesa que levaram a cabo traduções parciais para circulação entre um público restrito. As traduções integrais são mais raras. A primeira conhecida é de autoria de “baron de R\*\*\*”, datada de cerca de 1850, e esteve na base da publicação no ano de 1876 de uma primeira edição patrocinada por alguns oficiais do exército francês que ocupou a Argélia. No entanto, foi a Guy de Maupassant que se deveu a divulgação da existência deste importante texto quando da sua passagem por Bou-Saâda no ano de 1881. Pensamos ter sido também do conhecimento das elites argelinas e de alguns dos seus cativos mais eruditos a obra de Ahmed Ibn Souleimân, *Roujou’ a-cheik Ila Sibahi Fi at-Taquiyati ‘Ala al-Bahi* que podemos traduzir como o *Regresso do cheik à juventude pelo vigor e a prática do sexo*. Obra típica do estilo *adab* escrita a pedido de sultão Selim I e que viu o seu autor ser elevado ao mais alto cargo da hierarquia religiosa do poder otomano, grande mufti ou *cheik al-Islam*, por Solimão o Magnífico. Ibn Souleimân encontra-se hoje editado pelas Editions Philippe Picquier *Le bréviaire arabe de l’amour*. Traduit de l’arabe et présenté par Mohamed Lasly, 2002. Também foi muito difundida nos meios populares – e nas suas elites – a descrição dos prazeres do paraíso de Jalal Addin al Suyûti (1445-1505). As *houris* de acordo com al Suyûti estavam à disposição dos eleitos, “chaque Elu qui en épousera soixante-dix, outre les femmes légitimes qu’il a épousées sur terre et aucune qui n’ait un sexe appétissant (...) Chaque fois, que l’on couche avec une houri on la trouve vierge. D’ailleurs l’a verge de l’Elu ne se replie jamais. L’érection est éternelle. A chaque coït correspond un plaisir, une sensation délicate, tellement inouïe en ce bas monde que si on l’y éprouvait on tomberait évanoui” *Apud Abdelwahab Bouhdiba La sexualité in Islam* pp. 95-96.

<sup>1010</sup> Robert C. Davis, *Esclaves chrétiens, maîtres musulmans*, p. 215.

<sup>1011</sup> AHU, Fundo do Norte do Norte de África, Cx. 404, Exposição de Gaspar José Vieira ao visconde de Anadia, Argel, 26 de Junho de 1806.

<sup>1012</sup> *Falaka*, Instrumento de tortura descrito por Emanuel d’Aranda em *Les captifs d’Alger*. Consistia num tronco ao qual eram presas as pernas do supliciado para depois ser violentamente bastonado nas solas dos pés.

afinal cometido o acto, proibido pelas autoridades turcas, de procurar os serviços de prostitutas mouras<sup>1013</sup>.

Uma das restrições impostas aos membros da milícia da Regência era a de contrair casamento sob a pena de se verem privados do pão do *beylik* e outras vantagens atribuídas aos *ioldachs*. O *divan* via-se assim obrigado a tolerar dois hábitos vistos por Venture de Paradis como consequência natural do celibato: a prostituição e o *liwât*. Toda a mulher moura que se quisesse dedicar à prática da prostituição deveria obrigatoriamente inscrever-se nos registos sob o controlo do *mezouar*<sup>1014</sup>, perdendo a sua família sobre ela quaisquer direitos. Sem a permissão do chefe da polícia e o pagamento de uma contribuição não lhe era permitido relacionar-se com qualquer mouro. Se a prática do *liwât* era tentada circunscrever ao foro privado e alvo de múltiplas interpretações das quatro escolas jurídicas do islão sunita – existiam dois termos para designar o homossexual (*lûtî*) consoante este fosse activo (*al-fâ'il*) ou passivo (*al-maf'ûl bihi*)<sup>1015</sup> – a prostituição era uma instituição do Estado da qual, e dos proventos que gerava, este não abria mão. A sua prática era interdita às mulheres judias, embora saibamos que existiram, segundo Pierre Boyer, excepções, sem dúvida registadas em casas clandestinas. As prostitutas eram em grande número em Argel nos anos que se precederam a intervenção francesa e o seu recrutamento efectuado entre as mouras, negras e raparigas do *bled*.

A diferenciação social verificada na angariação de mulheres destinadas à prostituição estendia-se também à clientela que as frequentava. O sector turco da população argelina, também aqui, era o mais favorecido já que as mulheres das quais se servia não pagavam a habitual taxa ao *mezouar* e podiam conservar a totalidade dos seus ganhos. Era um facto em Argel a existência de concubinação entre as “mulheres-públicas” e os membros do *odjac*, desempenhando estas um papel essencial no quotidiano dos *ioldachs*. Por outro lado eram-lhes rigorosamente interditas as relações com judeus ou cristãos. Ao *mezouar* competia a vigilância para que a proibição fosse respeitada. A infractora sofria a mesma pena que a

---

<sup>1013</sup> A frequência de prostitutas muçulmanas por cristãos, livres ou cativos, podia revelar-se um procedimento arriscado nos territórios magrebinos. No ano de 1784, assistiu-se a várias manifestações de protesto na regência tunisina, por parte da população europeia, depois da execução de um capitão ragusano, acusado de ter tido relações sexuais com uma prostituta muçulmana: esta foi enforcada e o seu proxeneta judeu pereceu na fogueira. Ver Michel Abitbol, *Le passé d'une dicorde. Juifs et Arabes depuis le VIIe siècle*, 2003, p. 119. Sobre a prostituição no espaço arabe-muçulmano ver Abdelwahab Bouhdiba, *La sexualité en Islam*, 2010, pp. 228-239.

<sup>1014</sup> *Mezouar*, responsável pela polícia de Argel.

<sup>1015</sup> Mohammed Mezziane, *Sodomie et masculinité chez les juristes musulmanes du IXe au XIe siècle*, p. 282.

mulher casada ou livre, surpreendida em flagrante, era afogada e o imprudente amante também de imediato condenado à morte<sup>1016</sup>.

As obras europeias que nos falam da prostituição em Argel e do seu controlo pelas autoridades turcas nos anos que precederam a intervenção francesa como uma prática “barbaresca” devem ser reanalisadas à luz de outros elementos fornecidos pela nova administração que se instalou na Regência após 1830. No ano de 1853, Duchesne publicou em Paris *De la prostitution dans la ville d’Alger* que se revelou uma fonte inestimável para aquilatar quanto esta prática, tão comum nos centros urbanos das duas margens do ocidente do Mediterrâneo e disseminada entre os cativos cristãos, podia constituir, ou não, um factor de clivagem entre duas culturas.

Duchesne começou por se interrogar da utilidade da prostituição e a resposta encontrada foi a de na impossibilidade de pôr fim a esta praga social apesar dos múltiplos estudos sobre a matéria, o reconhecimento da inevitabilidade da sua existência<sup>1017</sup>. E a realidade com que o novo poder francês se viu confrontado, levou-o, em 11 de Agosto de 1830, à criação de uma instituição sanitária que, sob o controlo das novas autoridades, superintendesse essa actividade. Eram substancialmente diferentes as novas directivas das anteriormente aplicadas sob a autoridade do *mezouar*, mantinha-se no entanto a capitação de todas as mulheres. Para além da cédula que eram obrigadas a possuir, depois de inscritas junto da polícia francesa, também era inevitável uma apresentação semanal com o pagamento mensal de 5 francos.<sup>1018</sup> A partir de Março de 1831, invocando a necessidade, de pôr fim aos abusos cometidos na cobrança dos valores devidos pelas prostitutas de Argel, segundo as autoridades francesas mais de 3.000 nas vésperas do desembarque em Sidi Ferrouche, o seu controlo passou para as autoridades municipais que por sua vez o adjudicaram a particulares por valores mensais oscilando entre 1.860 e 1.980 francos. O valor das multas aplicadas pelo novo poder francês resultante das infracções cometidas pelas mulheres-públicas argelinas revertia também para essa recente figura jurídica do negócio da prostituição, agora institucionalizado sob outras regras oriundas da margem norte do Mediterrâneo, o adjudicante. A 28 de Novembro de 1835 foi publicada uma lei, constando de vinte e seis artigos, com o fim de regularizar a prática de prostituição em Argel. Apesar de todas as novas

---

<sup>1016</sup> Pierre Boyer, *op. cit.*, p. 229.

<sup>1017</sup> E. A. Duchesne, *De la prostitution dans la ville d’Alger*, p. 1.

<sup>1018</sup> *Idem, ibidem*, p. 22.

regulamentações, mantinha-se como prática digna do mais zeloso *mezouar* da anterior regência, a cobrança da capitação sobre as mulheres-públicas, só que desta vez já segundo directivas emanadas do novo poder colonial<sup>1019</sup>.

Decorria o quotidiano dos cativos em Argel, sobretudo daqueles a quem Gaspar José Vieira não hesitava em classificar como “(...) homens a quem entre os Portuguezes se costumão chamar “de bem” assaz instruidos, e amantes dos interesses da sua Nassão”<sup>1020</sup>, oscilando entre as agruras da subsistência, que tentavam superar salvaguardando o seu estatuto social, e a eclosão de alguns escândalos como aquele de que o próprio Vieira dá conta para o Reino, digno do mais licencioso *ioldach* adepto confesso de práticas pederastas:

(...) por muitas vezes ou sobre a vella, ou fundeada, a trepava o dito senhor [João Afonso Neto] pelas enxarcias assim, e hia as gaveas em procura dos rapazes que fazem as p...[sic], com hum escandalo tão publico, e tão grande da guarnição, que por algumas vezes succedeo, que subordinados seus, sem botão de ancora mesmo, o advirtirem-no de tais imprudencias; parece que hum official que mesmo ao serviço pratica tais deboches, não está muito no cazo de atacar o character de outro, (...) <sup>1021</sup>

Anos mais tarde, em 1809, José Bernardo de Lacerda abordará também a conduta, segundo ele, pouco recomendável de alguns dos seus camaradas de armas, Paulo Freire de Andrade, João Afonso Neto, Diogo Ramires Esquível, Joaquim José de Castro Guedes, João dos Santos, João Nepomuceno Antunes de Carvalho, todos açoitados já várias vezes na praça pública, aos quais acrescentava também o dominicano frei António José de Carvalho Silva, este último também suspenso já pela segunda vez do exercício das suas funções sacerdotais. A estes, como também a outros que embora praticando os mesmos actos, “(...) mas com affelicidade de não serem tão escandallosos”, acusava o official do destacamento da Brigada Real de Marinha que servira na *Cisne* de, segundo o que corria entre os cativos dos navios portugueses, se acharem “(...) compriendidos emquanto á sua conduta moral, não só no cazo activo, como tambem no passivo!”<sup>1022</sup>. A gente “de bem”, constituída pelos officiais da *Cisne*,

---

<sup>1019</sup> O poder colonial francês, na esteira do que já tinha sido efectuado pelo império otomano, organizou legalmente a prostituição chegando mesmo a transformá-la num serviço disponibilizado aos militares do exército francês em serviço na Argélia. Os B.M.C. (Bordel Militaire de Campagne) fizeram abundante uso de prostitutas argelinas, organizando os serviços militares um calendário do comércio sexual por necessidades evidentes de manutenção da ordem pública, in Abdelwahab Bouhdiba, *La sexualité en Islam*, p. 233.

<sup>1020</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Representação de Gaspar José Vieira ao visconde de Anadia, Argel, 1 de Abril de 1806.

<sup>1021</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Representação de Gaspar José Vieira ao visconde de Anadia, Argel, 1 de Abril de 1806.

<sup>1022</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Representação de José Bernardo de Lacerda ao príncipe regente, Argel, 20 de Agosto de 1809.

convivia em Argel com os corsários e a restante população em locais onde se bebia, jogava e praticava abertamente o “nefando pecado”<sup>1023</sup>.

Voltamos aqui abordar a questão da homossexualidade nas sociedades do Islão, e mais particularmente no norte-africano, que tanto seduzia muitos dos cristãos, cativos ou não, que ali viviam. Sem querer trazer à colação o caso de Simão Gonçalves<sup>1024</sup> cabe aqui referir Pedro Lucas cuja homossexualidade tinha sido revelada em La Goulette e o obrigara a desertar dali no ano de 1574. Este aragonês de Gandia confessara nos primeiros dias de estadia em território do Islão magrebino julgar estar no céu. Bartolomé e Lucille Bennassar afirmam que não seria com toda a certeza por ter evitado a morte ou ter encontrado a liberdade no seio dos muçulmanos<sup>1025</sup>. Uma atracção que se irá verificar ao longo do tempo e detectar, afirmada ou sugerida, na documentação que nos chegou de Argel, durante a primeira década do século XIX, com origem nas tripulações dos navios da Armada.

Se alguma licenciosidade poderia atrair a terras do Magrebe os perseguidos pela prática do “nefando pecado” das fontes cristãs, não queria dizer que esta fosse abertamente tolerada pelo islão sunita e não tivesse merecido dos *ulema* das suas quatro escolas jurídicas múltiplas interpretações entre os séculos IX e XIX. Se o termo *zinâ* designa as práticas sexuais ilícitas como a fornicação e o adultério, o termo *liwât* (sodomia) compreende a penetração anal e daí a sua confusão com a moderna noção de homossexualidade cujo conceito não é só estranho ao Islão, como a todo o Ocidente, até ao século XIX. É igualmente aceite que a palavra *homosexualität* foi inventada em 1860 pelo autor austro-hungaro Karl Maria Kertebeny e que o seu equivalente inglês deu entrada nas publicações do mundo científico contemporâneo cerca de vinte anos mais tarde<sup>1026</sup>.

O significado de *liwât* e de *lûti* (sodomita) são diferentes quer a sua abordagem se faça do ponto de vista jurídico ou literário. Para o jurista *liwât* pode não só designar o acto sexual entre dois homens, como também com uma mulher, e a sua hipotética comparação ao *zinâ* constitui uma das inúmeras controvérsias que tiveram lugar entre as escolas jurídicas do

---

<sup>1023</sup> Pierre Boyer, *op. cit.*, p. 204.

<sup>1024</sup> Bartolomé Bennassar e Lucille Bennassar em *Les chrétiens d'Allah* dedicam um espaço considerável à história deste mulato português nascido em Ceuta. Sob o título «La rédemption par le talent: Simon Gonzalvès», pp. 43-62, o português de Ceuta é descrito como possuindo uma mulher legítima, apreciador de várias outras, de jovens rapazes, exibindo uma sexualidade exigente, indiferente à cor e género do parceiro.

<sup>1025</sup> Bartolomé Bennassar e Lucille Bennassar, *Les chrétiens d'Allah*, p. 505.

<sup>1026</sup> Khaled el-Rouayheb, *op. cit.*, p. 18.

islão sunita. No plano literário os dois termos, *zinâ* e *liwât*, são complementares: o primeiro circunscreve-se ao campo das relações sexuais ilícitas entre um homem e uma mulher que não lhe foi concedida pela lei alcorânica; o segundo é sempre definido como uma prática “homossexual”. O *lûti* para o jurista do islão é sempre entendido como o homem que se sujeita, como parceiro activo ou passivo, à sodomia. No entanto deve ser tido em conta que a prática da sodomia não era, do ponto de vista social, encarada negativamente, exceptuando a sua forma passiva que remetia para o campo da afirmação da masculinidade<sup>1027</sup>.

As posições do *fiqh* sobre o *liwât* têm por base um corpo textual (Alcorão e *hadiths*) menos preciso e mais discutível do que aquele que se refere ao adultério e à fornicação. De resto, o substantivo *liwât* e o adjetivo *lûti* não se encontram no Alcorão e somos levados a pensar serem eles uma criação das escolas jurídicas do islão sunita que rapidamente passou ao xiismo<sup>1028</sup>. As relações que não envolviam penetração entre pessoas do mesmo sexo ou de sexos diferentes, no caso das mulheres denominadas *sihâq*, não eram penalizadas, sendo vistas como transgressões menores, excepção feita às escolas xiitas<sup>1029</sup>.

A questão que se coloca quando se aborda a exegese alcorânica é a de tentar encontrar nela qualquer teoria da sexualidade. Os grandes teóricos das escolas jurídicas sunitas divergem sobre o estatuto do *liwât*. Partindo do princípio, que colhe a unanimidade, da sua prática desobedecer à lei de Deus, colocava-se todavia a interrogação fundamental se essa desobediência deveria ser sancionada num quadro de apostasia (*kufir*)<sup>1030</sup> ou se no da simples insubmissão (*fisq*). A essência do problema encontrava-se assim em saber se o *lûti* era um apóstata ou um insubmisso, estando as penalidades em que este incorreria dependentes da definição do seu estatuto jurídico. No fundo confrontavam-se essencialmente duas visões: uma decorrendo da transgressão de um quadro sagrado definido por Deus para a qual se

---

<sup>1027</sup> Mohammed Mezziane, *op. cit.*, p. 280.

<sup>1028</sup> Frédéric Lagranje, *Islam d'interdits, Islam de jouissances*, pp. 135-136.

<sup>1029</sup> *Idem, ibidem*, p. 138.

<sup>1030</sup> Sobre a questão da apostasia no islão ver o capítulo II “L’islam et droit” in Mohamed Charfi, *Islam et Liberté. Le malentendu historique*, 1998, pp. 63-99. Partindo da enunciação do versículo 256 da Sura II “A vaca” – Não pode haver qualquer coacção em matéria religiosa; o verdadeiro caminho distingue-se bem do erro. O que não crer em Tagute e crer em Deus terá agarrado uma asa sólida e sem perigo de quebra. Deus ouve e sabe tudo – Mohamed Charfi atribui a penalização da apostasia e a sua inclusão no âmbito dos dois *hodoud* (sing. *hadd*) mais graves, juntamente com a pena de morte por lapidação em relação ao adultério, à interpretação dos *ulema*, acabando por concluir que a *charia*, em muito dos seus aspectos, foi obra dos homens contra os princípios alcorânicos. Charfi chama também a atenção para evitar fazer julgamento sobre o direito muçulmano fora do seu contexto histórico e invoca a Sura V “A mesa”, versículo 69 – Na verdade, os crentes, os Judeus, os Sabeus, os cristãos, quem crer em Deus e no Dia Derradeiro, os que praticam o bem, nenhum temor sentirão, nenhuma tristeza os atormentará –.



preconizava uma pena que traduzisse a sua gravidade; outra que encarava o *liwât* como um crime de índole social, sendo a pena que este poderia justificar resultado do julgamento dos homens.

A estas duas visões jurídicas devemos juntar a de Ibn Hazm que em relação ao *liwât* tinha uma tolerância muito para além da expressa por Abu Hanifa. Contestava Ibn Hazm que a destruição de Sodoma, argumento com frequência invocado para condenar o *lûti*, não tivera como causa as práticas sexuais dos seus habitantes, mas sim a recusa em aceitar a mensagem do Profeta. Ibn Hazm baseava o seu raciocínio na mesma punição divina de outras comunidades que não apenas o povo de Lot. O *lûti* devia só ser punido com a pena de morte no caso de apostasia<sup>1031</sup>.

Que penas preconizavam então para a prática do *liwât* as quatro escolas jurídicas do islão sunita? A influência destas últimas estendeu-se por mais de um milénio e alcançou mesmo o Tempo Presente. Abu Hanifa (699-767), Malik ibn Anas (714-796), Ash-Shâfi'i (767-820) e Ibn Hanbal (750-855), partindo do princípio que as relações entre mulheres (*sihâq*) não configuravam a prática de um crime e os preliminares entre homens eram permitidos, avançavam para a enumeração das penas em que incorria o sodomita.

Abu Hanifa pensava não ser possível colocar ao mesmo nível as infracções que consistiam as práticas de *zinâ* e *liwât*, que apenas o *ta'zir*, uma punição menos severa que o *hadd*, era passível de ser aplicada no segundo caso<sup>1032</sup>. A escola hanafita foi a dominante em todo o Império Otomano e naturalmente entre os milhares dos seus súbditos anatólios que até às primeiras décadas do século XIX se dirigiram à regência de Argel. Para Abu Hanifa e, neste caso particular, também para os outros três juristas apenas o parceiro activo deveria sofrer a condenação já que o passivo, a menos que sofresse de qualquer patologia do foro físico (*ma'bun*), não era de crer que procurasse qualquer satisfação numa relação homossexual.

---

<sup>1031</sup> Mohammed Mezziane, *op. cit.*, p. 285.

<sup>1032</sup> Ainda segundo Mohamed Charfi in *Islam et liberté. Le malentendu historique*, p. 90, o direito penal muçulmano é muito elementar prevendo apenas dois tipos de infracções. Nas primeiras as penas estão previstas (*houdoud*), nas segundas (*ta'zir*) a sua aplicação é deixada ao arbítrio de um juiz, o que permite neste último caso ao magistrado a capacidade de poder apreciar a infracção e adaptar a pena a cada situação concreta. No entanto no caso do *ta'zir* não eram também fixadas penas mínimas e máximas, o que concedia ao juiz um poder de alguma forma discricionário.

Um controverso *hadith* que atribuía ao Profeta a ordem para, quando surpreendidos em pleno acto, se executarem os sodomitas, activo e passivo, é habitualmente invocado pelas três restantes escolas para justificar a pena de morte prevista para os estes casos. Na segunda metade do século VIII, Abu Hanifa, Malik Ibn Abas, bem como todo o conjunto de juristas que lhe sucederam, consideraram a interdição do *liwât*, mas ao mesmo tempo não a incluíram no campo da apostasia<sup>1033</sup>. Justificavam as sanções a aplicar invocando o conceito *'isyam* (desobediência) pois este abrangia apenas muçulmanos desobedecendo ao prescrito por Deus numa atitude idêntica aos interditos que vigoravam sobre o consumo de vinho, as relações sexuais ilícitas e o não cumprimento da oração.

Face à existência de um corpo jurídico que visava punir a prática do crime do povo de Lot e das relações sexuais ilícitas, como explicar a atracção que a “licenciosidade” do Islão e muito particularmente do seu ramo hanafita, dominante entre a oligarquia turca da regência argelina, exercia sobre aqueles que a fortuna enviara para os banhos de Argel ou todos os outros que para ali se expatriavam? A resposta pode ser encontrada nos três casos de *hadiths* validados pelo conjunto das escolas jurídicas do sunismo que dão conta do julgamento do Profeta em relação ao *zinâ* e *liwât*. Visavam estes os casos concretos de Ma'iz ibn Malik “o fornicador”, al-Gamidiyya, uma mulher, e um de outro muçulmano acusado também de fornicação. Em todos eles a atitude do Profeta traduzia que o acto em si importava menos do que as suas consequências. Não era a confissão da quebra de um interdito que motivara a reacção de Maomé já que este de início ignorara os seus interlocutores, mas sim a admissão pública e repetida, associada ao acto que constituía a violação de um limite<sup>1034</sup>. Somos assim levados a concluir que a acção, por si só, não era suficiente: o importante era a sua visibilidade pública e as consequências desta para a comunidade.

Tendo em conta as asserções deduzidas da interpretação destes *hadiths*, será lícito encontrar nas conclusões das escolas jurídicas do islão sunita apenas o intuito pragmático de preservar a paz social, evitar a conflitualidade e os riscos de dissensão na *umma*? Os seus objectivos eram prevenir, punindo, a publicidade, o escândalo público e a confrontação que poderiam resultar dessas práticas? Pensamos ser capazes de responder afirmativamente a estas questões pondo como elemento primordial a defesa do espaço privado nas sociedades

---

<sup>1033</sup> Mohammed Mezziane, *op. cit.*, p. 288.

<sup>1034</sup> Idem, *ibidem*, p. 295.

islâmicas, entendendo-se este como o lugar onde se aplica a lei muçulmana<sup>1035</sup>. É na defesa da inviolabilidade do privado, na tentativa de evitar a passagem das práticas que ali ocorrem para o domínio público, na organização desse mesmo espaço que se entende a regra das quatro testemunhas fundamentais para provar a prática de sexo ilícito, fosse ele denominado *zinâ* ou *liwât*. De facto, segundo o estabelecido pelos juristas do islão sunita, um número muito considerável de personalidades evoluindo no espaço privado das sociedades islâmicas, encontravam-se, à luz da lei que as regiam, impedidas de testemunhar. Estavam compreendidas nesta categoria: as mulheres-livres, casadas ou com qualquer grau de parentesco com o acusado; os homens livres susceptíveis de se poderem habilitar aos seus bens e cargos; os escravos e os filhos como naturais herdeiros. As quatro testemunhas exigidas pela lei do islão revelavam-se assim quase impossíveis de reunir, já que era de grande dificuldade para um muçulmano livre deslocar-se num espaço privado sem se fazer anunciar ou a sua presença passar de alguma forma despercebida.

Devem contudo encarar-se com algum cuidado as reticências dos juristas das várias escolas em intervir na esfera do privado. Estas não podem ser vistas como uma tentativa de outorgar aos muçulmanos um espaço de liberdade, na medida em que tal preocupação era estranha, à luz do islão sunita, ao espírito da época. Recusando-se a intervir num espaço que se reivindicava das leis da privacidade, o Islão não se demitia de deixar esse mesmo espaço livre de regras, ele concedia apenas ao seu responsável o direito de velar pelo seu cumprimento. A posição da escola hanafita, bem como as penalidades que esta considerava para a prática do *liwât* é a prova da relutância do Estado em puni-la com severidade. Para o hanafismo o desejo de ocultação dos factos prevalecia sobre o risco de os tornar públicos, acção passível de vir a ser mais problemática para o conjunto da comunidade e da ordem pública.

A homossexualidade e a heterossexualidade foram comuns no seio dos cativos retidos no espaço concentracionário da regência argelina como transparece de alguma documentação que chegou ao Reino. A sua prática foi do conhecimento das autoridades

---

<sup>1035</sup> A questão do âmbito do público e do privado levantou-se desde muito cedo no Islão. Um dos primeiros a colocá-la foi Omar Ibn al-Khattab que se contava entre os discípulos preferidos do Profeta. Para ele, como para muito dos seus contemporâneos cujas ideias representava, as mudanças preconizadas pela doutrina islâmica deveriam apenas contemplar o domínio público e espiritual. Os costumes pré-islâmicos, segundo Omar, teriam de permanecer imutáveis. Estes eram, todavia, rejeitados pelo Profeta que não os considerava de acordo com o novo sistema de valores muçulmano que insistia na igualdade entre todos os crentes e nomeadamente entre sexos, in Fatema Mernissi, *Le Harem politique, Le Prophète et les femmes*, p. 198.

portuguesas em Lisboa e no Rio de Janeiro. Sem ter provocado em Lisboa as reflexões jurídicas que tiveram lugar em centros importantes das ciências jurídico/religiosas do islão sunita, o poder fechou os olhos e ignorou toda a informação que lhe chegou do Magrebe sobre o assunto. Outra posição não poderia ter sido tomada em relação aos comportamentos licenciosos dos seus súbditos em terras norte-africanas, admiti-lo era pôr em causa todas as privações e sofrimentos que escoravam o discurso ideológico que tinha estado na base dos resgates levados a cabo por ordens religiosas, particulares e Coroa em terras magrebina.

\*\*\*

A estadia dos cativos portugueses em Argel não foi tão marcada pelo sofrimento como muita da documentação que daquela regência magrebina foi remetida para o Reino pode fazer crer. Se apenas nos cingirmos à grande massa documental portuguesa, poderá ficar-nos essa ideia. Todavia, se olharmos com especial atenção o manancial informativo posto à disposição dos investigadores, encontramos alguns, escassos, documentos que quando cotejados e completados com fontes de outras proveniências nos permitem aquilatar de diferente forma o quotidiano da população cativa.

O confronto com a sociedade urbana da regência de Argel revelou-se um choque para muitos dos cativos portugueses. Marcados pelo discurso difundido dos púlpitos; condicionados pelos variados exemplares da literatura de cordel que circulavam no reino; trazendo ainda na memória as piedosas acções de graças coreografadas pelas várias redensões que durante toda a centúria de Setecentos chegaram a Lisboa; eles vão constatar na grande urbe magrebina e através das experiências muito particulares vivenciadas por alguns como as ideias trazidas de Portugal estavam bem longe da realidade.

A licenciosidade vivida na regência argelina traduzida nos eventos festivos em casa dos representantes diplomáticos das potências europeias completa-se com as várias experiências homoeróticas e heterossexuais vividas pelos cativos portugueses. As preocupações com a homossexualidade, nomeadamente a pederastia, presentes em vários relatos de viajantes e diplomatas europeus que cruzaram o espaço geográfico do Islão magrebino, assumem especial relevância na escassa documentação proporcionada pelas fontes portuguesas.

Paulo Freire de Andrade perturbado pela adesão ao islão de alguns elementos mais jovens da tripulação da sua fragata envolveu-se profundamente na tentativa de impedir mais conversões dos pajens que faziam parte da tripulação. Na realidade pouco se sabe dos vinte e um jovens que não regressaram ao Reino no resgate geral de 1810. A relativa permissividade em relação às práticas homoeróticas da oligarquia turca/anatoliana de rito hanafita possibilita todas as interpretações acerca do destino deste número muito significativo de jovens púberes que integravam a tripulação do navio da Real Armada.

O homoerotismo, em especial as práticas pederastas, em todo o espaço norte-africano e do Médio Oriente, motivou uma profunda reflexão por parte dos *ulema* muçulmanos oriundos de prestigiados centros de estudo de ciências jurídico-religiosas como a famosa universidade de Al-Azhar no Cairo. No puro aspecto jurídico, a reflexão centrou-se, para além do esclarecimento do estatuto face à lei islâmica de locais – cafés e banhos públicos – onde as relações homoeróticas eram toleradas e de alguma forma promovidas, na definição com base num corpo textual – Alcorão e *hadiths* – da prática do *liwât* e do *zinâ*. Sobretudo se à luz das normas jurídico-religiosas do islão sunita, o *liwât* deveria ser encarado no campo da apostasia – *kufir* – ou no da simples insubmissão – *fisqh* – com todas as consequências penais que qualquer delas acarretaria para o eventual transgressor, sabendo-se que o hanafismo predominante na regência argelina encarava o *liwât* de forma bem diferente das outras três restantes escolas jurídicas sunitas.

A questão da delimitação entre o público e o privado que desde os primeiros séculos da Hégira ocupou os *ulema* do islão estendeu-se também à tentativa de manutenção no foro privado da prática do sexo ilícito, fosse ele *zinâ* ou *liwât*, pela obrigatoriedade de quatro testemunhas, contudo condicionadas por várias restrições, para a condenação de qualquer acto passível de ser punido juridicamente. De acordo com a elementaridade, segundo Mohamed Charfi, do direito penal muçulmano pretendia-se definir se a prática do *liwât* deveria ser considerada no campo da apostasia ou da desobediência, remetendo para o *hadd* ou *ta'zir* as punições a aplicar, sendo o primeiro reservado aos casos mais graves e o segundo, uma punição menos severa, deixada ao arbítrio de um qualquer juiz.

As preocupações de Paulo Freire de Andrade e de outros cativos pertencentes à oficialidade dos navios de guerra são tanto mais compreensíveis quanto em pleno século XIX no Islão ainda se discutia apaixonadamente a possibilidade da existência de homossexualidade no paraíso. E se a posição de Mahmud al-Alûsi era predominante, negando ser permitida ali a

prática do *livât*, não se pode ignorar a de outros *ulema* que, baseados na interpretação de alguns versículos do Alcorão, tinham opinião contrária afirmando ser possível a sua prática. Estudiosos contemporâneos da sexualidade em terra do Islão como Abdelwahab Bouhdiba consideram, baseados nas descrições do paraíso islâmico transmitidas, entre outros, por Al-Suyuti, que, por oposição ao assexuado paraíso cristão, no paraíso muçulmano entre as várias concessões de Deus se podia desfrutar do orgasmo infinito.

A prostituição foi sempre uma actividade florescente ao longo da história em todos os países que se reivindicam da mensagem alcorânica. E embora, se possa pensar que a extrema tolerância do islão em matéria de hábitos sexuais permitisse à sociedade permanecer ao abrigo do comércio dos prazeres carniais, a realidade demonstra-nos que um número significativo de portugueses tirou vasto partido da organização legal da prostituição existente na regência argelina. Os naturais do Reino usaram com grande escândalo e inusitada frequência os serviços de prostitutas mouras. Demonstra-nos isso mesmo a vária documentação dos arquivos portugueses. Denúncias, petições, reclamações que conflitos de vária ordem surgidos no seio da população cativa em Argel fizeram vir a lume. Entre as denúncias explícitas de José Gaspar Vieira, censurando a alguns dos seus companheiros de cativeiro a habitual convivência com mulheres-públicas, acusando numa violenta missiva remetida ao visconde de Anadia um oficial da *Cisne* de práticas pederastas, sobressaem as inúmeras aventuras amorosas de Paulo Freire de Andrade e as veladas acusações de José Bernardo de Lacerda a muitos dos seus camaradas de armas que permitem considerar que estadia de numerosos cativos portugueses oscilou entre o sofrimento e o prazer. Podemos afirmar que alguns dos naturais do Reino “penando” em Argel eram bem os herdeiros naturais do seu compatriota Simão Gonçalves, homem do século XVI e de todas as fronteiras, que segundo Baltasar Fernandes, antigo convertido ao islão, citado por Bartolomé e Lucile Bennassar, “... était accompagné de deux garçons mores avec lesquels il couchait et ils se caressaient comme les Mores ont coutume d’en user quand ils se livrent à leurs turpitudes.”. Ainda de acordo com estes últimos investigadores possuía o português ao serviço do corso magrebino uma mulher legítima, para além de muitas outras, e uma sexualidade exigente indiferente à cor e género do eventual parceiro.

### 5.3. O conflito ideológico no seio dos portugueses cativos em Argel

Os conflitos no seio dos cativos portugueses em Argel reflectiram de alguma forma as dissensões ideológicas causadas no espaço europeu em torno das causas e efeitos da Revolução Francesa, embora estas tenham sido usadas na documentação chegada até nós como justificação de interesses mais banais.

A análise da massa documental relacionada com o grande resgate de 1810 permite pôr em causa os verdadeiros motivos do muito que foi dito em defesa da ordem política do Antigo Regime, denunciando o excesso de convivência de alguns membros da oficialidade da *Cisne* com os cônsules da França e dos Estados Unidos em Argel. Para a maioria dos cativos na Regência essa permanente privação com os representantes das diversas potências acreditadas em Argel era vista como uma traição à pátria e à família real.

Em Argel, entre as tripulações dos navios de guerra e mercantes, irão contar-se adesões, arregimentar-se apoios, que transcenderão as simples questões ideológicas para se quedarem por situações mais banais como a sempre presente questão das soldadas devidas às equipagens dos navios de guerra ou outras mais graves relacionadas com o desvio de fundos remetidos de Lisboa.

É também necessário referir que esta questão ganhou visibilidade a partir de Maio de 1802, pois embora já desde o ano de 1799 existissem em Argel cativos provenientes de navios da marinha de guerra portuguesa, eles não eram em número ou em qualidade suficiente para se constituírem como grupo de pressão junto das autoridades em Lisboa, e posteriormente no Rio de Janeiro, no sentido de apressar os seus resgates ou tornar mais suportável o seu quotidiano.

Foi logo em Maio de 1802, poucos dias após a chegada a Argel da guarnição da fragata *Cisne*, que foram remetidas as primeiras notícias sobre os principais problemas que marcaram o relacionamento entre as tripulações dos navios mercantes e de guerra que aumentaram os activos da marinha da Regência. Inácio Pereira Pinto informou as autoridades em Lisboa de ter recebido de Paulo Freire de Andrade ordens no sentido de as soldadas e outras remunerações para a subsistência da guarnição do bergantim *Lebre pequeno* passarem a ser liquidadas por este último. Aduzia o comandante do bergantim, até então o oficial de

marinha mais graduado em Argel, ter respondido ao capitão-tenente da *Cisne* que tendo em consideração a aprovação das contas da embarcação sob o seu comando pela hierarquia da Armada em Lisboa, apenas cumpriria as ordens deste se para isso recebesse indicação superior<sup>1036</sup>.

Estas devem ter entretanto chegado a Argel pois passado pouco tempo temos conhecimento de um ofício com directivas para o capitão-tenente Paulo Freire de Andrade para “(...) inteirar o 2º Tenente João dos Santos, do facto que vence como official pelo dinheiro que existe em seu poder, proveniente dos soldos dos portuguezes que tem morrido nesse captiveiro.”<sup>1037</sup>. Este pequeno extracto permite-nos constatar existirem também na posse do agora responsável pela liquidação das soldadas às guarnições de excedentes relacionados com o que não fora pago a outros elementos das tripulações, entretanto já falecidos.

No ano de 1804 e no âmbito da numerosa correspondência trocada com as autoridades de Lisboa, começaram a ser abordados os atrasos nos pagamentos às guarnições dos navios portugueses, sobretudo daquelas pertencentes à marinha de guerra, surgindo o nome de um homem de negócio da principal praça de comércio do Reino cuja acção irá ser alvo de muita contestação pelo seu envolvimento no envio das remessas para Argel, Paulo Jorge. Em Julho desse mesmo ano Paulo Freire de Andrade informou ter recebido da Contadoria da Marinha uma relação, extraída em Novembro de 1803, para fazer nove meses de pagamentos à tripulação da *Cisne*. Segundo o capitão-tenente da Armada, o referido Paulo Jorge enviara apenas cinco contos de réis, valor que não era suficiente para fazer quatro meses de pagamentos. Enumerava depois a dívidas contraídas pela tripulação com alimentação nas tabernas de Argel. Todavia, dado haver conhecimento entre os cativos da mencionada relação para pagar nove meses de soldos, julgava-se ser da responsabilidade daquele a quem estava atribuída a gestão dos fundos enviados de Lisboa a não liquidação da totalidade dos valores devidos, razão pela qual Paulo Freire de Andrade solicitava a Lisboa a satisfação do “(...) resto que falta, para o completo da Rellação”<sup>1038</sup>. Para evitar desordens ou amotinações da tripulação, o que com toda a certeza redundaria em grandes problemas com o poder turco,

---

<sup>1036</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 424, Carta de Inácio Pereira Pinto para o visconde de Anadia, Argel, 26 de Maio de 1802.

<sup>1037</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Livro 382, Ofício do visconde Anadia para Paulo Freire de Andrade, Palácio de Queluz, 18 de Agosto de 1803.

<sup>1038</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 422, Carta de Paulo Freire de Andrade para o visconde de Anadia, Argel, 2 de Julho de 1804.



sempre célere a pôr termo a este género de situações, Paulo Freire informava também ter liquidado as importâncias em dívida junto das tabernas em Argel e abonado os mais necessitados.

Em Dezembro de 1805, o visconde de Anadia oficiava o chefe de divisão que cruzava no Estreito, Luís de Mota Feio, que em virtude da fuga de Inácio Pereira Pinto, agora no Reino e já comandando a charrua *Princesa*, este se podia “(...) informar de tudo quanto pertence ás contas dos captivos portuguezes com os nossos dois Capitaens Tenentes, que estão em Argel”<sup>1039</sup>. Esta informação dirigida a um alto quadro da Armada poderá parecer contraditória com a carta enviada pelo novo responsável da distribuição das remessas para o pagamento das equipagens das embarcações em que acusa a recepção da portaria de 6 de Agosto de 1805 recebida da Real Junta da Fazenda da Marinha que o nomeava<sup>1040</sup>.

Se dúvidas existissem quanto às razões que tinham estado na origem da substituição de Paulo Freire de Andrade, elas estavam bem patentes na argumentação do próprio príncipe regente usada no texto da portaria:

Faço saber a vós Capitão Tenente da Armada Real João Affonso Neto: Que tendo chegado a Minha Real Presença repetidas queixas sobre a irregular formalidade com que se tem praticado os pagamentos as Equipagens das Embarçoens ahi Captivas; para occorrer a estes inconvenientes. Hey por bem remover esta Comissão do Capitão Tenente da Real Armada Paulo Freyre de Andrade, confiando muito no vosso bom comportamento, e pela boa opinião em que vos tenho, incumbirvos deste objecto, para que na data desta se expedissem as competentes ordens, e logo que receberdes quaquer remessa a fareis immediatamente distribuir sem o menor pretexto, convocando para a assistência, e legalidade dos Pagamentos o sobredito Capitão Tenente Paulo, todos os mais Officiaes de Patente, o Capitão, o Escrivão que sempre deve assistir com o mais necessário, os Mestres, Contramestres, e mais Officiaes inferiores sendo possível, e formalizando depois hum Acto pelo dito Escrivão, que todos devem assignar, para ser remetido a esta Corte com os mais Documentos de Despeza.<sup>1041</sup>

Afonso Neto já tinha enviado ordens, no sentido da centralização da distribuição das remessas, ao escrivão da fragata *Cisne* para que este exigisse do seu homólogo, do *Lebre pequeno*, João Delfim Vizato de Sousa, a entrega de toda a documentação relacionada com o

---

<sup>1039</sup> ANTT, MNE, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Livro 382, Ofício do visconde de Anadia para Luís de Mota Feio, Palácio de Queluz, 30 de Dezembro de 1805.

<sup>1040</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 391, Carta de João Afonso Neto para o visconde de Anadia, Argel, 11 de Setembro de 1805.

<sup>1041</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Portaria da Real Junta da Fazenda da Marinha de 6 de Agosto de 1805.

bergantim<sup>1042</sup>. Na realidade a portaria da Real Junta da Fazenda da Marinha legalizava de facto uma situação já existente desde o final do ano de 1804, a crer naquilo que Afonso Neto dava conta ao visconde de Anadia, e fazia transparecer as constantes divergências com Paulo Freire de Andrade, agravadas a partir do momento em que o primeiro tinha tomado conta da gestão dos dinheiros para o pagamento de soldos das guarnições dos navios portugueses<sup>1043</sup>.

O ofício do visconde de Anadia dirigido a Luís de Mota Feio ao apontar para a consulta sobre “tudo quanto pertence às contas dos captivos portugueses” o nome dos dois oficiais de marinha mais graduados em Argel, um dos quais já se encontrava destituído da sua função, é indicativo que apesar da mudança verificada na cúpula dos representantes dos cativos portugueses, ela não recolhia unanimidade por parte do poder em Lisboa.

Entretanto, João Afonso Neto indicava também um dos muitos problemas existentes com as remessas enviadas do Reino através de Alicante, estando este relacionado com o prémio de transferência supostamente cobrado pelos homens de negócio portugueses que nelas intervinham. Supostamente porque, segundo o novo responsável em Argel pela distribuição dos valores recebidos, os anteriores oficiais a quem anteriormente estivera consignada esta função – Inácio Pereira Pinto, entre 1799 e 1802, e Paulo Freire de Andrade, a partir de Maio de 1802 – a nada se tinham oposto e, tendo em conta os valores envolvidos, considerava legítima a dúvida que mantinha acerca da veracidade da dimensão desses mesmos prémios de transferência.

Para além deste problema, outros existiram como o relacionado com a incorrecta contabilização de pagamentos a tripulantes não existentes, ausentes ou já falecidos, cuja prática João Nepomuceno Antunes de Carvalho mencionou no relatório elaborado a pedido do novo responsável pelos pagamentos às tripulações dos navios de guerra e mercantes e ao qual juntou a atestação do extravio de toda a documentação relacionada com a administração do bergantim *Lebre pequeno*:

Que não existe o segundo grumete Antonio Ferreira filho de outro natural de Remualdo, o qual tem o seu vencimento no Livro segundo dos Soccorros a folhas vinte e nove, e nele tem as notas do recebimento dos cem réis diários até ao fim de Setembro de mil oito centos e dois; os seis mezes de soldo com o desconto de doze e

---

<sup>1042</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Ofício de João Afonso Neto para João Nepomuceno Antunes de Carvalho, Argel, Banho do Beylik, 3 de Julho, de 1805.

<sup>1043</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Carta de João Afonso Neto para o visconde de Anadia, Argel, 25 de Março de 1805.

quatro quintos por cento, e mais dois mezes de soldo, que em Argel recebo sem abate algum.<sup>1044</sup>

À constatação da inexistência de um grumete que recebera todos os seus soldos com “rebates” reduzidos ou mesmo sem desconto algum, juntava-se também a verificação de pagamentos de soldos com o desconto de “(...) doze e sete oitavos por cento (...) às praças que tem sido resgatadas, às auzentes, e áquellas que aqui tem fallecido”. A gravidade das inexactidões detectadas pelo escrivão da *Cisne* prosseguia com a confirmação que tinham sido efectuados pagamentos às guarnições com o falso desconto de “doze e quatro quintos por cento” embora fosse do conhecimento dos responsáveis por essas liquidações que elas deveriam ter sido feitas “(...) com o desconto de sete, oito centos e onze mil duzentos e cincoenta avos por cento, huma vez que seja certo os des por cento, ou quazi des por cento, que o negociante D. Josef Coin Bacri leva premio pore entregar nesta cidade as remessas que por aviso lhe são remetidas de Alicante.”<sup>1045</sup>. Por fim terminava o autor do relatório, que podemos considerar como uma auditoria às contas dos navios de guerra portugueses perdidos para o curso de Argel, afirmando que quanto aos descontos efectuados no pagamento das soldadas às guarnições pensava serem estes falsos “(...) em consequência do Capitão Tenente Paulo Freire de Andrade no dia cinco de Setembro de mil oitocentos e quatro, quando declarou a extorquição, que havia feito, e pretendia fazer á guarnição da fragata Cisne dizer: Que assim tinha feito até ao presente o Primeiro Tenente Ignacio Pereira Pinto nos pagamentos á guarnição do brigue Lebre pequeno”.<sup>1046</sup>

As incorrecções verificadas em Argel no pagamento dos soldos e de outras despesas com as guarnições dos navios portugueses com rapidez passaram ao conhecimento geral, embora de início se tivessem tentado circunscrever ao número muito restrito da sua officialidade. De imediato começaram a surgir os pedidos de esclarecimento por parte de alguns officiais que, em seu nome ou actuando por conta de outrem, deram corpo a esse

---

<sup>1044</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Relatório por João Nepomuceno Antunes de Carvalho sobre o estado das contas da fragata Cisne e do bergantim Lebre pequeno, Banho da Galera em Argel, 11 de Outubro de 1805.

<sup>1045</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Relatório por João Nepomuceno Antunes de Carvalho sobre o estado das contas da fragata Cisne e do bergantim Lebre pequeno, Banho da Galera em Argel, 11 de Outubro de 1805.

<sup>1046</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 414, Relatório por João Nepomuceno Antunes de Carvalho sobre o estado das contas da fragata Cisne e do bergantim Lebre pequeno, Banho da Galera em Argel, 11 de Outubro de 1805.

movimento. A figura de proa da contestação, na qual também tomaram parte os religiosos que como capelães prestavam serviço nos navios da Armada, foi José Bernardo de Lacerda.

José Bernardo de Lacerda enviou para o Reino em Outubro de 1806, dirigida ao visconde de Anadia, uma exposição sobre as informações que solicitara, suportadas em decisão da Real Junta da Fazenda da Marinha, ao escrivão da fragata *Cisne* e às quais este não tinha respondido. Lacerda afirmava ter pedido uma certidão dos assentos que constavam do Livro dos Socorros dos indivíduos falecidos em Argel pertencentes à Brigada Real da Marinha e que perante a recusa que tivera lugar se via impossibilitado de informar os vencimentos e recebimentos da tropa sob o seu comando. Requeria o oficial da Brigada Real da Marinha às autoridades em Lisboa que intercedessem para as suas solicitações serem atendidas<sup>1047</sup>.

A eclosão de conflitos entre os cativos portugueses foi uma realidade e Luís de Mota Feio na sua deslocação a Argel no ano de 1806 correu o risco de se ver envolvido numa das várias crises que ali tiveram lugar. O enviado do Reino numa correcta manobra diplomática, tentando não agravar o conflito já existente, evitou o contacto com os seus compatriotas endereçando-lhes uma proclamação na qual, ao mesmo tempo que lhes reconhecia a necessidade de serem satisfeitas as liquidações das suas soldadas, afirmava não ser possível que “(...) o Príncipe Regente Nosso Senhor se ache disto exactamente informado; pois as minhas instruções, nem me authorizão a fazer-vos pagamentos, nem tão pouco trouxe somma alguma de dinheiro, para semelhante fim; mas sobre este assumpto, será o dito Senhor informado plenamente, huma vez que eu não tenha a satisfação de hir-mos todos juntos; sem duvida elle dará pias e efficazes providencias, como sempre costuma.” e terminava com um apelo à concórdia entre os cativos portugueses<sup>1048</sup>.

Em Janeiro de 1806, Paulo Freire de Andrade esclareceu o seu posicionamento nas relações que os cativos mantinham com as representações diplomáticas das potências europeias e dos Estados Unidos numa carta enviada a Lázaro José de Brito na qual teceu um rasgado elogio à actuação do cônsul inglês Richard Cartwright “(...) que não só pelo seu

---

<sup>1047</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Exposição de José Bernardo de Lacerda ao visconde de Anadia, Argel, 12 de Outubro de 1806.

<sup>1048</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Carta de Luís de Mota Feio aos cativos portugueses, Argel, 6 de Junho de 1806.

desinteresse, se não também pela amizade que tem mostrado aos portugueses, julgo ser o único que aqui sinceramente se interessa pela gloria de Portugal”<sup>1049</sup>.

No início do ano de 1807, o responsável pelos pagamentos às tripulações dos navios de guerra voltou a informar o Reino acerca da situação em Argel referente àquela matéria. Começando por avisar que as remessas recebidas na Regência, através das casas de comércio portuguesas Paulo Jorge e Filhos e Jorge e Filipe Costa de Alicante, o tinham sido com “(...) o excessivo desconto de treze, e cinquenta e tres centessimos por cento, porque as remessas perderão até Alicante mais de tres e meio por cento”, João Afonso Neto dava também conta da recusa das ditas casas comerciais em se entenderem com o grande homem de negócio judeu Joseph Cohen Bacri sobre o câmbio do dinheiro que se achava em Alicante destinado aos pagamentos das tripulações portuguesas. Afirmava igualmente o oficial da Armada estar convicto de serem falsas as expressões de solidariedade com todos os seus compatriotas enviadas para Argel pelos negociantes Paulo Jorge e Filhos e Filipe Costa e concluía estar também certo de ser doloso o comportamento destes homens de negócio. Pelas contas que os ditos correspondentes lhe tinham remetido era fácil de concluir que “(...) já mais perdêrão ocasião de se utilizarem, quando lhes éra possível, dos soldos destas tripulações, pois tendo elles descontado das quantias ultimamente enviadas por Paulo Jorge e Filhos, hum por cento de commissão, tambem descontárão quarenta e hum Reales de vellou que dicerão havião pago pelo porte das cartas sobre este assumpto”<sup>1050</sup>.

No primeiro pagamento de soldos levado a cabo em Argel, já sob a supervisão de João Afonso Neto, registaram-se alguns incidentes prenunciadores do que haveriam de ser os conflitos no seio da comunidade cativa portuguesa em Argel e que se tentariam resolver através de disputas, por vezes violentas, entre os que aceitavam e os que recusavam o ideário da Revolução Francesa. Assinalaram-se nesse momento comportamentos que podem ser enquadrados em acções de contestação à portaria da Real Junta da Fazenda da Marinha de 1805.

As condições não cessaram de agravar-se e levaram à tomada de posições por parte de alguns cativos que roçaram a insubordinação. Em finais de 1808 alguma da “gente de

---

<sup>1049</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da carta de Paulo Freire de Andrade para Lázaro José de Brito, Argel, 30 de Janeiro de 1806.

<sup>1050</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404, Carta de João Afonso Neto para o visconde de Anadia, Argel, 5 de Janeiro de 1807.

qualidade” endereçou ao corpo consular residente na Regência uma representação. Nesta, depois de invocarem a degradante experiência de se encontrarem cativos e confundidos com “escravos” da mais baixa condição, solicitavam aos representantes das potências acreditadas em Argel a sua protecção como único meio de lhes tornar o cativeiro mais suportável. Depois de suplicar os meios “(...) de prendre une maison, où ils puissent vivre hors du Bagne, et sans être obligés de se voir avec des personnes parmi les quelles il ne leur sied bien demeurer”<sup>1051</sup>, os peticionários obrigavam-se a cumprir um código de conduta desenvolvido em seis pontos cuja leitura permite aquilatar a verdadeira dimensão das questões que realmente afligiam alguns dos cativos portugueses e que posteriormente tentariam dirimir esgrimindo falsos pretextos de apoio ou recusa da invasão do Reino pelos exércitos napoleónicos<sup>1052</sup>.

No primeiro ponto os oficiais portugueses obrigavam-se, sob palavra de honra, a não deixar a cidade de Argel enquanto gozassem da protecção consular, não comprometendo assim aqueles que lha concediam. Os dois pontos seguintes reforçavam a ideia expressa no primeiro, obrigando-se a denunciar qualquer fuga em preparação de modo a que os representantes das potências “(...) puissent prendre son avis sur cet affaire et si la desertion venoit a s’effectuer ils s’obligent toús a ecrire au Gouvernement afin qu’ils ne puisse par y être reçu et accueilli”<sup>1053</sup>. No quarto ponto desta petição, bastante significativo dos conflitos que já grassavam entre esta “gente de qualidade”, para além de se empenharem no seu pleno cumprimento e de recusarem responsabilidade pela acção individual de qualquer dos signatários, comprometiam-se também a viver no melhor entendimento. Mas era o quinto ponto deste quase código de conduta, no seu pragmatismo, bem elucidativo do que estes portugueses almejavam ao recusarem qualquer tentativa de fuga, aliás já empreendida por vários dos seus camaradas de armas, ao abdicarem da solidariedade que devia reger os naturais da mesma nação nos espaços concentracionários:

---

<sup>1051</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Cópia da representação enviada por alguns cativos portugueses ao corpo diplomático em Argel, Argel, 22 de Dezembro de 1808.

<sup>1052</sup> Assinavam esta representação: “= Paulo Freire de Andrade.= Capitaine Lieutenant.= João Affonso Neto.= Capitaine Lieutenant.= Frei Bernardo Borge do Valle.= Capelão.= Joze Bernardo de Lacerda. = Premier Lieutenant de la Brigade Royale de la Marine Portugaise. = Diogo Ramires Esquivel.= Primeiro Tenente do Mar.= João Joze Fernandes de Andrade. = Tenente da Armada Real. = Joaquim Jose de Castro Guedes. = Second Lieutenant. = João dos Santos. = Second Lieutenant. = Frei António Joze de Carvalho e Silva. = Relligueur de l’ordre des Predicateurs. = Frei Simão de São João de Deos e Mello. = Religioso da Ordem de São João de Deos. = Domingos Luis Lopes de Torres. = Voluntário da Real Armada. = João Nepomuceno Antunes de Carvalho. = Escrivão.”

<sup>1053</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Cópia da representação enviada por alguns cativos portugueses ao corpo diplomático em Argel, Argel, 22 de Dezembro de 1808.

== Cenquieme. = La dépense annuelle de la maison, et celle d'un domestique dont ils auront alors besoin sera payé par ceux qui se trouveront en état de la faire et les autres ne pourront pas faire autant par ce qu'ils vivent uniquement de l'argent que Messieurs les Consuls leur donnent tous les mois ils prirent en même tems a Messieurs les Agents d'ajouter cette petite somme a celle qui leurs est pretée mensuellement pour être payé après le Gouvernement de Portugal a compte de leurs appointements.<sup>1054</sup>

Apesar de todos os comprometimentos e das boas intenções manifestadas, não renunciava este documento nada de bom para o futuro das relações entre a elite dos cativos portugueses, o que na realidade aconteceu nos anos seguintes até à sua definitiva libertação. Nesta petição encontrava-se também a declaração daquelas a quem ela tinha sido endereçada, acusando a sua recepção e dando ao mesmo tempo conta aos seus signatários do dia e local onde os representantes do corpo consular iriam deliberar sobre a sua aceitação<sup>1055</sup>. Da análise deste documento podemos ver quem é que contava para a esta elite – Dubois de Thainville, cônsul de França, Tobias Lear, cônsul dos Estados Unidos, George Ulrich, cônsul da Dinamarca, Johan Norderling, cônsul da Suécia – e ao mesmo tempo constatar que entre aqueles que o assinaram não se encontrava o então cônsul de Inglaterra na Regência H. S. Blankley (1806-1812) e o seu homólogo espanhol.

O resultado da reunião foi de imediato reportado por um dos subscritores da representação, João Afonso Neto. Não se pode classificar o encontro como tendo sido um sucesso “por não ser a maior parte dos Consules os querião entrar no dito projecto”, gorando-se este. A posição dos cônsules das potências na já citada reunião de 28 de Dezembro foi assim sintetizada:

O consul da Dinamarca fazendo tudo quanto lhe era possível para que os officiaes alcançassem o que pretendião; o consul de França, pretendendo mostrar que não era menos humano, prestava igualmente a sua protecção, inda que pertencia a huma nação inimiga, e o agente dos Estados Unidos da America dando também provas não equivocadas dos seus bons desejos á cerca do mesmo objecto, convocarão o consul da Suecia.<sup>1056</sup>

Destes pressupostos não irão comungar os representantes da Espanha e Inglaterra, invocando que as suas cortes os impediam de tomar tamanha responsabilidade. João Afonso

---

<sup>1054</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Cópia da representação enviada por alguns cativos portugueses ao corpo diplomático em Argel, Argel, 22 de Dezembro de 1808.

<sup>1055</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Cópia da representação enviada por alguns cativos portugueses ao corpo diplomático em Argel, Argel, 22 de Dezembro de 1808.

<sup>1056</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Carta de João Afonso Neto para D. Miguel Pereira Forjaz, Argel, 9 de Janeiro de 1809.

Neto termina a sua carta a D. Miguel Pereira Forjaz afirmando terem “(...) estes infelices Officiaes o summo desgosto de verem, que os Agentes das Nações que menos Relações tem com Portugal, e o da Nação inimiga estavam promptos a fazer-lhes bem, e os das Nações amigas, e mais alliadas recusarão protegelos”<sup>1057</sup>.

O falhanço da tentativa de comprometer o corpo consular existente em Argel no auxílio a alguns cativos portugueses deu origem a todo um conjunto de movimentações por parte destes últimos. Dos três religiosos que assinaram a representação apenas temos conhecimento da reacção de dois, frei Bernardo Borges do Vale e frei António José de Carvalho Silva. Frei Bernardo Borges do Vale, capelão da *Cisne*, logo em Janeiro de 1809, dirigiu-se a D. Miguel Pereira Forjaz pedindo-lhe primeiro a liquidação dos seus quatro anos de soldos em atraso e depois a intercessão junto do “Ministro Geral” da sua Ordem. A necessidade e o falhanço das várias missões enviadas à Regência, das quais os cativos portugueses tinham naturalmente conhecimento, levou a que os religiosos cativos em Argel quebrassem regras de conduta e submissão à sua legítima autoridade religiosa e de forma mais ou menos violenta a ela apelassem para a sua subsistência e conseqüente resgate. O capelão da fragata portuguesa afirmava ter, logo após a chegada a Argel, dado parte ao seu ministro geral do triste estado em que vivia, não tendo recebido deste o tão esperado retorno. No entanto, como último recurso, transmitiu os seus anseios ao Núncio Apostólico na cidade de Lisboa, tendo este de imediato respondido, prometendo-lhe auxílio, protecção e consolando-o nas suas aflições. Terminava depois:

Se eu supplicasse que da Caixa da Provincia me fosse dada huma esmola para o meu sustento parece-me que tinha todo o direito a exigila, porem não he isto que eu supplico, eu quero só unicamente o equivalente dos meus vencimentos, para depois ser paga pelos meus proprios soldos, para a cobrança dos quaes offerecia a dar huma Procuração ao Procurador Geral da Provincia.<sup>1058</sup>

Uma outra proclamação, desta vez dirigida *Au Très-Révérénd Père Vicaire, Aux Provinciaux Prieurs, Religieux Gradués, Lecteurs etc. mes Confrères du Saint Ordre des Prêcheurs*, exprimia de uma forma bem diferente daquela utilizada por frei Bernardo Borges do Vale, as consequências do insucesso da representação de 22 de Dezembro de 1808. Frei António José de Carvalho Silva, dominicano e passageiro do bergantim *Lebre pequeno*,

---

<sup>1057</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Carta de João Afonso Neto para D. Miguel Pereira Forjaz, Argel, 9 de Janeiro de 1809.

<sup>1058</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 398, Exposição de frei Bernardo Borges do Vale a D. Miguel Pereira Forjaz, Argel, Janeiro de 1809.



apelava à hierarquia da sua Ordem no sentido desta efectuar o seu resgate. Redigida em francês, a representação do religioso português historiava a razão que o levava a Barcelona e a embarcar de regresso a Portugal a bordo do navio da Armada em que fora capturado. Frei Carvalho Silva que vira, desde a sua chegada a Argel no ano de 1799, o número de compatriotas cativos aumentar de cento e vinte para cerca de seiscentos, afirmava na sua proclamação:

Je me plaignais de l'inhumanité de mon provincial au Révérend Père Pio Joseph Galdi, Vicaire général de notre saint Ordre, et ce digne Prélat daigna me répondre pour me consoler dans mon affliction, et s'intéresset en ma faveur en écrivant en Portugal. Monseigneur l'Archevêque de Nisibe Callepi, Nonce apostolique du saint Siege près la cour de Lisbonne, auquel j'exposai l'état malheureux ou je me trouvais, obtint du dernier chapitre provincial tenu le 18 Avril 1807, qu'il me fût accordé pour une somme de trois mille piastres fortes d'Espagne pour être employée à mon rachat. Le Vicaire général de l'ordre des provinces espagnoles offrit de contribuer à ma liberté pour une somme de cent piastres fortes, en témoignant sa surprise de ce que mon ordre au Portugal, qui est, si riche n'eût pas encore songé à me délivrer. Ces trois respectables Prélats n'ont encore pu réussir, ni par influence de leur sacré caracatère, ni par celle de leurs insigne vertus, à rompre les fers sous les quels je gémis, non plus qu'à déterminer du moins ordre à exécuter la promesse qu'il avait à regrêt faite dernièrement.<sup>1059</sup>

A revolta do religioso dominicano contra os seus superiores em Portugal ocupava a parte final da exposição. Nesta Carvalho Silva afirmava compreender os motivos da indiferença dos seus colegas portuguesas e interrogava-os se pensavam eles serem desconhecidas em Argel as grandes riquezas de que desfrutavam. Voltava depois a questionar os seus irmãos em Lisboa sobre a reacção dos restantes cativos ao saberem da impossibilidade da Ordem em Portugal dispor de três mil pesos duros para a sua redenção "(...) tandis qu'il existe au convent de Lisbonne quatre voitures et un luxe tel, qu'il indignerait notre grand fondateur Saint DOMINIQUE s'il en était témoin (...) Quelle opinion les laïques concevraient-ils de la charité de nos religieux si un pareil exemple leur était connu"<sup>1060</sup>. Por fim concluía afirmando quanto lhe era doloroso desvendar apenas uma parte da verdade relacionada com o estado actual da Ordem de S. Domingos em Portugal, deixando implícito no seu discurso a possibilidade de tornar público tudo o resto de que tinha conhecimento.

---

<sup>1059</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Proclamação de Frei António José Carvalho da Silva Au Très-Révérend Père Vicaire, Aux Provinciaux Prieurs, Religieux Gradués, Lecteurs etc. mes Confrères du Saint Ordre des Prêcheurs, Argel, 9 de Maio de 1809.

<sup>1060</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Proclamação de Frei António José Carvalho da Silva Au Très-Révérend Père Vicaire, Aux Provinciaux Prieurs, Religieux Gradués, Lecteurs etc. mes Confrères du Saint Ordre des Prêcheurs, Argel, 9 de Maio de 1809.

A estas proclamações outras se seguiram demonstrando que a situação em Argel se estava a tornar insustentável. Em Junho de 1809 o cônsul inglês na Regência endereçou a Paulo Freire de Andrade e a outros oficiais portugueses uma carta na qual denunciava o comportamento de José Bernardo de Lacerda. Segundo o representante de Sua Magestade Britânica junto do *dey* de Argel, o oficial da Brigada Real de Marinha tinha-se queixado dele a Lord Castlereagh. Meses antes tinha-lhe remetido uma carta na qual solicitava uma pensão para o seu sustento, o que fora deferido pelo cônsul inglês. H. S. Blankley informava também os restantes oficiais portugueses que na carta que Lacerda enviara para Londres este os acusara de se terem comprometido com a França<sup>1061</sup>.

Surge aqui a primeira referência a uma acusação que será dominante nos conflitos entre os portugueses durante os anos de 1809 e 1810 até ao grande resgate da segunda década do século XIX: a de excessiva convivência de alguns deles com o cônsul francês que se traduzia na acusação de traição à pátria. A denúncia de José Bernardo de Lacerda foi considerada infame por Blankley. O cônsul inglês fundamentou o seu julgamento no facto de ter tido conhecimento que em Maio de 1808 o oficial português tinha endereçado ao cônsul de França uma declaração, registada nos arquivos daquele consulado, na qual submetia, após a invasão liderada por Junot, o seu destino ao das tropas francesas, pedindo a protecção do seu imperador<sup>1062</sup>. A carta de H. S. Blankley gerou da parte dos oficiais portugueses um movimento de desagravo do cônsul de Inglaterra que se traduziu numa justificação de todos os acusados pelos elementos realistas dos quais José Bernardo de Lacerda era elemento preponderante.

No final do ano de 1808 foi endereçada ao “Governador Actoal de Portugal” pelos oficiais do navio *Anjo do Senhor* – frei Simão de S. João de Deus e Melo; Manuel Eusébio Cardoso de Meireles, piloto; Manuel Domingues, contramestre; Francisco Ignacio Pombo, cirurgião; Cipriano José Silva, calafate – em nome de um número muito significativo dos portugueses retidos em Argel, uma exposição na qual se podiam encontrar, para além das habituais queixas sobre a situação vivida por estes, graves acusações dirigidas a compatriotas pertencentes aos quadros da marinha de guerra que com eles partilhavam o cativeiro.

---

<sup>1061</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Carta de H.S. Blankley a Paulo Freire de Andrade e outros oficiais portugueses em Argel, Argel, 7 de Junho de 1809.

<sup>1062</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Declaração de José Bernardo de Lacerda registada nos arquivos do consulado francês em Argel, 12 de Maio de 1808.

O interesse desta exposição radica no facto de ela ser a única que chegou ao nosso conhecimento oriunda de elementos da tripulação de um navio mercante. Depois de darem conta do número de cativos portugueses, 576, afirmavam que entre estes se encontravam pessoas juradas e reconhecidas como súbditos do Império como se podia constatar na documentação da representação diplomática de França. Eram eles: Paulo Freire de Andrade, João Afonso Neto, José Bernardo de Lacerda, João José Fernandes, Joaquim José de Castro Guedes, João dos Santos, Domingos Luís Lopes de Torres, frei Bernardo Borges do Vale, João Nepomuceno Antunes de Carvalho, Manuel Luís Pereira e Joaquim José Pereira.

Pela primeira vez eram acusados de excesso de convivência com o cônsul de França, suspeitos de professarem ideias revolucionárias, tripulantes do bergantim *Lebre pequeno* e um passageiro deste último: Luís José Jonart e frei António José de Carvalho Silva. Todos eles, segundo os signatários da exposição, tinham visto grande parte dos seus soldos liquidada e, apesar da magnanimidade do monarca português, logo que este partiu para o Brasil, entregaram-se a manifestações de júbilo para que isso mesmo constasse ao cônsul francês. Era incompreensível a tomada destas posições por portugueses e só explicáveis porque no caso dos oficiais da *Cisne*, eles tinham entregado “(...) as Garras do Enemigo Argelino, huma Fragata de sua Alteza Real e a sua Goarnição, tudo muito superior em foras, cazo digno de eemplar castigo”<sup>1063</sup>.

Foi todavia nesta exposição patente a mais grave acusação que encontrámos em toda a documentação e que se traduz por um acto tão grave como pode ser o de traição à pátria. Depois de afirmarem que os “Offeçiaes e prejueros Vassalos,” que tinham contribuído de forma significativa para a perda da *Cisne*, rejubilavam quando a Argel chegavam mais portugueses, juntavam à denúncia de simpatia pelas ideias francesas o facto de aqueles estarem a instruir os mouros na arte da navegação e na melhor forma de saírem o Estreito, mesmo quando a nossa Esquadra o cruzava. O confronto entre facções no seio dos cativos portugueses atingiu um dos seus pontos altos com o envio desta exposição para Lisboa.

Em Junho de 1809 alguns oficiais e religiosos, visados na acusação que Bernardo de Lacerda tinha enviado a Lord Castlereagh, remeteram ao príncipe regente uma exposição refutando tudo o que lhes era imputado. Esta visava mais que a defesa dos acusados pelo seu camarada da Brigada Real de Marinha. Ela tentava também desagrar o cônsul inglês e

---

<sup>1063</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Exposição dos oficiais do navio Anjo do Senhor ao governador actual de Portugal, Argel [Dezembro de 1808].

denunciar quem estava na origem deste contencioso. Para os oficiais portugueses as razões da acusação podiam ser encontradas na falta de resposta às humilhantes súplicas que Bernardo de Lacerda dirigiu ao cônsul de França e também na recusa dos seus camaradas de armas lhe passarem atestações da sua conduta no combate travado pela fragata *Cisne*. Para os alvos do oficial da Brigada Real de Marinha eram estes os motivos que o tinham levado a dizer “(...) mal da Nação Franceza a ponto de fazer proclamas em nome de todos os Portuguezes aqui escravos, sem estar por elles autorizado, sem data, nem nome do autor, e com estilo insultante”<sup>1064</sup>.

Segundo os signatários da exposição, o seu camarada de armas intitulava-se no banho protector dos marinheiros realistas, fomentando entre eles a insubordinação e a intriga contra todos os oficiais que apelidava de jacobinos e incentivando-os “(...) que nos assassinem que elle responderá”<sup>1065</sup>. Descobrimos no manancial informativo do Arquivo Histórico Ultramarino um desses proclamas sem data, sem nome de autor, e redigido, conforme outros oficiais referiam em estilo insultuoso, provavelmente oriundo da pena de Lacerda. Naquele documento este dirige-se aos seus compatriotas no Reino, felicitando-os pela libertação da pátria para a qual contribuira naturalmente o legítimo representante da casa de Bragança, exemplo para o seu país e todo o continente europeu:

Respeitaveis Compatriotas: Os desgraçados portuguezes escravos em Argel, vos daó óparabem da immortal gloria, que mereceis de libertardes a Patria, que era só devida a distinta Monarquia da casa de Bragança nossos muito antigos Soberanos, não só dignos pela sua virtude, e vastos talentos de governar a Europa, pois com a rára, e subtil politica que sempre manejará, fizeraó nomeio da maior desordem da Europa a nosa tranquillidade, e abundancia (...) <sup>1066</sup>

Mas o que faltava para coroar esta glória? Apenas, segundo o oficial realista, o resgate de todos os cativos ainda sob o jugo da Regência e do Islão que as permanentes carências vividas em Argel tornavam ainda mais prementes. Não podia continuar estranha à população portuguesa a existência em “escravidão” de 568 dos seus compatriotas:

---

<sup>1064</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Exposição dos oficiais da fragata *Cisne* cativos em Argel ao príncipe regente, Argel, 16 de Junho de 1809. Esta exposição foi assinada pelos seguintes oficiais da *Cisne*: Paulo Freire de Andrade, João Afonso Neto, Diogo Ramires Esquível e o capelão frei Bernardo Borges do Vale.

<sup>1065</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Exposição dos oficiais da fragata *Cisne* cativos em Argel ao príncipe regente, Argel, 16 de Junho de 1809.

<sup>1066</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Proclama de José Bernardo de Lacerda [1809].

(...) que á tantos anos gemem cobertos de grosas cadeias, bastonados continuamente, xeios das mais tristes miserias, e que destes á 136 que vos ajudaraó a defender a Patria, e como vos ofereceraó osceus peitos ás balas deces ladroens inimigos de Deus, e da humanidade, desprezandó a terna companhia dos Paiis, a restricta uniaó das esposas, o terno edoce carinho dos amantes filhos, naó celebrando de mais nada, que de vingar á afronta feita aoceu terno, piedoso, e amante Monarca.<sup>1067</sup>

Os estandartes deixados no campo de batalha pelos exércitos napoleónicos em fuga do solo pátrio deveriam ser, ainda segundo Lacerda, postos aos pés do príncipe regente por aqueles que tinham desempenhado papel de relevo no exército português, implorando a libertação dos seus compatriotas retidos em Argel. Este pedido, não duvidava, devia ser de imediato atendido, pois era dirigido a um piedoso monarca:

(...) que é pelo ceó xeio de virtude, será dele logo atendida, e a vosa gloria será inlimitavel, tanto perante a sua excelsa Magestade, como para todo o oniverso, e será discripta em as coronicas de Portugal a vosa fedelidade, e a grateficsaó que suplicasteis. A virgem da Conceisaó protectora dos defensores do sagrado culto, e da rezaó, a companhe as vosas armas, e dos nosos aliados, dirigidas a abater o Imperio dos mais orgulhosos ladroens da Europa.<sup>1068</sup>

Ao já habitual discurso sublinhando o inumano tratamento proporcionado aos cativos portugueses, juntava-se agora um outro no qual se voltava a acusar alguns camaradas de armas de relacionamento com o cônsul de França e com os adeptos das ideias exportadas por esta para toda a Europa submetida aos seus exércitos. Por outro lado defendiam os produtores desta narrativa o ideal do Antigo Regime e em simultâneo prometiam vingar as afrontas feitas ao seu monarca pelas armas francesas.

As queixas feitas para Londres pelo cônsul inglês e a falta de apoio que este constatou existir aos cativos portugueses, motivaram, para além dos veementes protestos de injustiça, uma exposição de Blankley dirigida ao príncipe regente em favor das tripulações dos navios do Reino, chamando a atenção para “(...) l'état déplorable de ces Officiers privés meme de les plus legers moyens de pouvoir à leur existence», e para a ajuda dos quais já afirmava ter contribuído com 980 pesos duros.<sup>1069</sup>

Não sabemos do seu acolhimento por parte do príncipe regente, mas de uma anteriormente recebida por D. Miguel Pereira Forjaz conhecemos não ter sido o melhor já que

---

<sup>1067</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Proclama de José Bernardo de Lacerda [1809].

<sup>1068</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Proclama de José Bernardo de Lacerda [1809].

<sup>1069</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Exposição de H. S. Blankley ao príncipe regente, Argel, 15 de Setembro de 1809.

em rascunho elaborado para lhe responder, o governante português acusava a recepção da carta do cônsul inglês de 24 de Agosto de 1809, à qual já respondera no primeiro dia de Setembro, e acrescentava numa segunda via desta última que não se costumava descuidar em solicitar do governo a continuação do pagamento dos soldos e pensões dos seus compatriotas cativos em Argel<sup>1070</sup>.

O ano de 1810 foi de importância crucial para os cativos portugueses pela conclusão do Tratado de Trégua com a Regência, possibilitando a sua libertação, e pelo facto, pouco conhecido, de se terem gerado situações de grave conflito e quase insubordinação entre os nossos compatriotas. A 6 de Fevereiro o cônsul da Dinamarca enviou ao cuidado do visconde de Anadia um longo processo no qual denunciava a eminente revolta de alguns cativos portugueses. Na carta que o remetia o representante diplomático dinamarquês afirmava: “Mes promesses m’obligent de Vous remettre les Copies de la Correspondance incluse. Je ne doute pás que la demarche que j’ai osé faire a cet egard, obtiendra Votre entiére approbation.”<sup>1071</sup>.

Constavam deste processo, entre outros documentos, uma extensa proclamação de seis oficiais da *Cisne* – Paulo Freire de Andrade, João Afonso Neto, Diogo Ramires Esquível, João José Freire de Andrade, Joaquim José de Castro Guedes, João dos Santos – redigida em português e francês, destinada a ser impressa e posta a circular no Velho Continente. Endereçada aos “Amados Compatriotas e Christãos Sensiveis”, afirmava logo nas suas primeiras linhas ter chegado o momento de despedaçar os ferros debaixo dos quais gemiam os cativos em Argel e entre os quais existiam alguns com mais de vinte e três anos de cativo. Continuava dizendo ser a hora de quebrar o silêncio em que tinham sido devoradas as suas mágoas e se fosse necessário levariam ao mundo inteiro o conhecimento dos males de que padeciam. Tentando de alguma forma salvaguardar “Sua Alteza Real o Principe Regente”, os signatários da exposição acusavam o último enviado português “(...) que procurou destronar-nos na opinião de alguns Europeos estabelecidos em Alger fazendo suspeito o nósso valor na desgraça da acção da fragata *Cisne*; parecia que elle ignorava a justificação que podíamos

---

<sup>1070</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Rascunho para resposta ao Consul Blankley, Lisboa, 23 de Novembro de 1809.

<sup>1071</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Carta de Georg Frederik Ulrick para o visconde de Anadia, Argel, 6 de Fevereiro de 1810. Este processo foi encontrado ainda dentro do envelope lacrado com as armas do consulado da Dinamarca em Argel que deveria ter sido remetido para o Rio de Janeiro, aonde nunca chegou.

fazer á vista da Europa de hum acontecimento cujas circunstancias serão bem depressa notórias se necessario for”<sup>1072</sup>.

Voltava-se também ao velho tema dos soldos em atraso, dos excessivos abatimentos naqueles já liquidados. Insistia-se no facto de serem devidos à guarnição da fragata quase cinco anos, à do bergantim pouco menos e às dos navios mercantes cerca de três. Depois questionavam os signatários a gestão dos dinheiros destinados ao resgate, afirmando que das abundantes esmolas dos seus compatriotas apenas uma ínfima parte tinha chegado ao seu destino:

A onde existe, perguntaremos nós aos amigos da honra, e da equidade, aonde existe o cofre das redempções, que no espaço de 31 annos tem recolhido sommas immensas? A onde existe o que provem dos Tribunaes das Relaçoes dos defuntos e ausentes, e de outros impostos destinados para os resgates? Ah! Amados compatriotas, huma bem pequena porção das vossas abundantes esmolas chegou ao seu destino: A intenção que tem dirigido as vossas bem feitoras mãos he somente o que podemos agradecer, porque das vóssas dadas não nos temos aproveitado. (...) He natural de concluir que a nóssa Pátria nos desempara inteiramente; pois que nos recusa até os soccorros que nos são destinados pelos nossos compatriotas, e que as somas que nos fornecem os consules estrangeiros não são pagas. (...) Que ideia pois se pode fazer dos Catholicos Romanos, que deixão seus irmãos em os ferros, ao mesmo tempo que não existe em Barbaria hum só escravo Protestante? <sup>1073</sup>

Não seria difícil de prever a comoção que poderia ter suscitado na opinião pública uma tomada de posição deste género, caso ela alguma vez tivesse sido publicitada. Mas se o texto da exposição dos officiais portuguezes não fosse suficientemente claro, bem como os objectivos que pretendiam alcançar com a sua publicação, uma carta dirigida ao “Monsieur G. F. Ulrich Chevalier de l’ordre de Dannebrog Capitaine vaisseaux et Consul Général de S. M. D. Danoise près le Dey et la Regence d’Alger à Alger”, aclarava-os. Nesta depois de afirmar que a sua elaboração se devera ao facto de se sentirem abandonados pelo seu actual governo, concluía: “(...) nous avons fait la simple exposition de nos souffrances et comptons la faire imprimer em plusieurs exemplaires em langues Portugaise et Francaise, à fin de parvenir la connaissance de la plus grande partie du Globe (...)”<sup>1074</sup>.

---

<sup>1072</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Proclamação de alguns cativos portuguezes, Banho de escravos em Argel, 20 de Janeiro de 1810.

<sup>1073</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Proclamação de alguns cativos portuguezes, Banho de escravos em Argel, 20 de Janeiro de 1810

<sup>1074</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Carta de alguns cativos portuguezes ao cônsul da Dinamarca, Argel, 20 de Janeiro de 1810.

Entretanto, em simultâneo com este processo, o cônsul dinamarquês em Argel remeteu também para Lisboa a cópia da resposta que D. Miguel Pereira Forjaz enviara ao representante da Dinamarca em Portugal quando este lhe passara os recibos das verbas adiantadas a alguns cativos. Agradecia o governante português a atitude de George Frederik Ulrich face às condições ditadas pelo especial momento vivido em Portugal. Todavia, não se eximia em avisar João Aires para alertar:

(...) o Sobre dito consul, que não se pagará coisa alguma, que pertença aos portuguezes captivos em Argel, Se não pelo modo que elles erão antecedentemente pagos, isto he pelas remessas que da qui se lhes fizerem, Segundo o permittirem as facultades do Erário Regio: o que não obstante, por esta vez somente se satisfará a V. Mce. a quantia de 238 Patacas, mencionada na sua conta, á vista dos recibos que tem na sua mão, para o que ficam expedidas as ordens necessárias à Real Junta da Fazenda da Marinha, à qual Vossa Mercê deve recorrer para este fim.<sup>1075</sup>

Perante o texto da proclamação e face outra documentação que lhe tinha sido remetida para observação, o cônsul da Dinamarca em Argel achou-se no direito de, numa curta carta, aconselhar os cativos portugueses sobre a forma de como lidar com a questão. Para isso sugeria-lhes a necessidade de uma prévia consulta às autoridades de Lisboa. E mesmo que estas não cedessem, dentro de um prazo razoável, às suas solicitações, George Ulrich era de opinião que nada justificava a publicação de um texto tão sedicioso. Prosseguia o cônsul da Dinamarca os seus expedientes dilatórios, muito provavelmente sabendo já o que se congemina em Lisboa acerca de uma futura aproximação do Reino à Regência através do seu eterno aliado inglês, aconselhando:

(...) encore comme celui qui, quoique pour peu de tems, a avec Vous connu les pois des chaines Algeriennes, je Vous propose, de ne pas oublier encore Votre Proclamation, et de me donner trois mois de tems, pour le metre devant Votre Gouvernement, et d'em chercher une reponse satisfaisant. Si dans ce tems je n'obtiens rien, Vous serez alors les Maitres de faire ce que Vous jugerez à propos.<sup>1076</sup>

E se dúvidas se pudessem colocar quanto ao conhecimento por parte do diplomata dinamarquês das negociações a encetar sobre um eventual Tratado de Trégua do reino português com a Regência, implicando o resgate de todos os cativos portugueses, elas são de alguma forma esclarecidas quando no final da carta o cônsul dinamarquês afirmou aos autores

---

<sup>1075</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Cópia da Carta de D. Miguel Pereira Forjaz ao cônsul da Dinamarca em Lisboa João Aires, Palácio do Governo, 14 de Setembro de 1809.

<sup>1076</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Carta do cônsul da Dinamarca em Argel aos oficiais portugueses cativos, Argel, 20 de Janeiro de 1810. Era uma prática usual entre as potências europeias e também por parte dos Estados Unidos da América, a escolha de um antigo cativo para representar os seus interesses junto das potências “barbarescas”.



da proclamação que se até ao final do ano de 1810 todos não estivessem resgatados, ele perderia toda a confiança no governo de Lisboa e nos esforços que este fazia para quebrar os ferros que os retinham em Argel.

A carta do cônsul da Dinamarca de imediato mereceu por parte dos autores da proclamação uma curta mas muito explícita resposta. Começando por invocar que esta não deveria ser encarada como insubordinação perante o governo de Lisboa, sugeria-se antes a sua interpretação como ponderada alternativa à ausência de reacção das autoridades portuguesas ao sofrimento dos seus compatriotas. No ano de 1805 as circunstâncias tinham reduzido os cativos portugueses a uma de duas opções: soçobrar na mais extrema miséria ou solicitar, na falta de resposta de Portugal, o auxílio dos representantes das potências em Argel. A primeira obrigava por questões de sobrevivência a desenvolver todos os esforços, mesmo os menos dignos, para garantir a subsistência; a segunda perfilava-se como a única alternativa que tinha permitido, até então, a sobrevivência de muitos cativos. Acordavam os signatários do proclama na proposta do cônsul dinamarquês, mas fazendo saber em simultâneo que caso não surgisse nenhuma resposta por parte do governo de Lisboa, outras soluções seriam encaradas. Este quase ultimato a G. F. Ulrich foi produzido com o objectivo deste o transmitir, como acabaria por acontecer, ao governo de Lisboa.

G. F. Ulrich encerrava o processo que remeteu para os governantes portugueses com uma carta a D. Miguel Pereira Forjaz na qual defendia a justeza das intenções de alguns oficiais dos navios de guerra portugueses em Argel, quando elaboraram um manifesto que pretenderam fazer imprimir e distribuir aos seus compatriotas em Portugal e à restante população europeia. Afirmava na sua missiva o cônsul da Dinamarca: “En lesant la correspondance incluse dans la presente, Vous verrez que mes intentions sont, de chercher un moyen moderé pour soulager Vos compatriotes, qui ont le malheur de vivre ici dans l’esclavage: ainsi j’ose mettre sous Vos yeux mes idées sur la maniere de le faire”<sup>1077</sup>. E a maneira mais correcta segundo o diplomata dinamarquês era a de enviar regularmente para as guarnições da fragata e do bergantim 2.610 pesos duros, valor mensal dos seus salários. Se o governo de Lisboa os depositasse junto do cônsul dinamarquês em Portugal, João Aires, o seu colega em Argel obrigava-se a liquidá-los na Regência sem qualquer encargo, bem ao

---

<sup>1077</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Carta de G. F. Ulrik para D. Miguel Pereira Forjaz, Argel, 6 de Fevereiro de 1810.

contrário do procedimento dos comerciantes portugueses que cobravam elevados prêmios de transferência pelo dinheiro enviado de Portugal.

A resposta que de Lisboa foi enviada para Argel, logo no dia 17 de Março de 1810, à qual se juntava uma carta que se pedia ao cônsul da Dinamarca para entregar “(...) aos Officiaes Portuguezes que estão ahi”<sup>1078</sup>, é elucidativa da necessidade, reconhecida pelas autoridades do reino, em aquietar a elite dos cativos retidos em Argel. Receava-se a extensão do conflito ao território nacional numa altura em que o exército aliado se aprestava para enfrentar e derrotar as tropas napoleónicas.

A diligência do cônsul da Dinamarca em Argel teve pleno acolhimento do governo em Lisboa. D. Miguel Pereira Forjaz, expressou a Ulrich o seu reconhecimento pela bondade do diplomata em se interessar pelos cativos e, em simultâneo, justificou o atraso no pagamento das soldadas pelas difíceis circunstâncias que o Reino atravessava, pois Lisboa sempre tentara liquidar as importâncias que os representantes diplomáticos na Regência tão generosamente adiantavam aos súbditos de “Sua Magestade Fidelíssima”.

Toda esta questão relacionada com o resgate da “gente de qualidade” retida na Regência é por si só um exemplo frisante das lutas que se travaram em Argel sob os falsos pretextos de conflitos ideológicos entre os adeptos do Antigo Regime e os defensores dos ideais da Revolução Francesa.

Pensamos terem tido boa recepção junto das autoridades de Lisboa as acusações de excesso de convivência com o cônsul de França feitas a alguns dos oficiais da Armada. D. Miguel Pereira Forjaz invocou essa convivência para lhe atribuir a razão da má conduta de certos portugueses, já conhecida em Lisboa, reiterando todavia a convicção que estes acabariam por reconhecer o seu erro e conservar a fidelidade devida ao seu legítimo soberano<sup>1079</sup>. A admoestação de Forjaz a quem se tentara rebelar contra as “injustiças” sofridas em Argel não tardou em chegar:

O consul de Dinamarca nessa Regencia me escreveo em data de 6 de Fevereiro ultimo, remetendo me huma Copia da Memoria que alguns de vossas mercês intentarão publicar queixando-se da falta de assistência deste Reino, e pedindo ás

---

<sup>1078</sup> ANTT, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Livro 382, Carta de D. Miguel Pereira Forjaz para Jorge Frederico Ulrich, Palácio do Governo, 16 de Março de 1810.

<sup>1079</sup> ANTT, Correspondência para as Legações e para os Consulados portugueses, Argel e Trípoli, Livro 382, Carta de D. Miguel Pereira Forjaz para Jorge Frederico Ulrich, Palácio do Governo, 16 de Março de 1810.

outras Nações, e aos particulares nacionaes, e estrangeiros o socorro de precisão na suppozição d'estarem abandonados pelo Governo de Portugal. A infelicidade da sua situação parece ter feito com que vossas mercês se esqueçam dos repetidos esforços que o Príncipe Regente Nosso Senhor fes mandando ahi diferentes pessoas para ajustar o resgate dos portuguezes, que as exorbitantes somas pedidas pelo Dey fizeram impossível. Vossas mercês não podem ignorar os embarços pecuniários, em que se tem visto este Reino depois que a França intentou subjugallo, os quaes se tem augmentado cada vez mais pela invasão dos francezes, pelos esforços feitos na nossa feliz Restauração. (...) e na suppozição que vossas mercês se hajão de comportar como verdadeiros e leaes Portuguezes, e que não se verifiquem, como espero, as noticias que aqui tem chegado de que alguns de vossas mercês esquecidos da fidelidade que devem ao seu Soberano se tem deslizado por huma escandalozza intimidade com o consul de França.<sup>1080</sup>

Esta carta deu outra dimensão ao conflito que eclodiu entre os cativos e às acusações que se lhe seguiram, manto sob as quais se esconderam interesses mais banais. A missiva dirigida apenas aos oficiais e não a todos os cativos suscitou da parte dos visados imediata reacção. Na realidade a “Memoria” à qual o futuro conde da Feira aludia apenas tinha sido assinada por um número muito restrito da “gente de qualidade” retida em Argel. A larga maioria das tripulações e muitos dos oficiais que as enquadravam manifestavam abertamente a sua simpatia pela causa realista.

Paulo Freire de Andrade, João Afonso Neto, Diogo Ramires Esquível, João José Freire de Andrade, Joaquim José de Castro Guedes, João dos Santos, mostraram-se surpreendidos quanto à chamada de atenção feita a partir de Lisboa e rejeitaram as acusações, que consideravam falsas, espalhadas por “malévolos” sobre a sua escandalosa intimidade com o cônsul de França. Este, juntamente com o representante da Inglaterra e outros diplomatas residentes em Argel, apenas se tinha resolvido a fornecer aos oficiais mais necessitados uma mesada de oito pesos duros para a sua subsistência, a ser descontada em futuros soldos. Se pretenderam fazer publicar uma memória, pedindo, à sua pátria e a todos os outros cristãos, socorro para a situação em que se encontravam foi apenas depois de se encontrarem em débito cinco anos dos seus salários. Como atestado de patriotismo, invocavam o cuidado sentido pelo país atacado pelos franceses e os riscos corridos pelas informações que com regularidade faziam chegar aos comandantes das esquadras e navios portuguezes que cruzavam o Estreito sobre as movimentações dos corsários de Argel. Terminavam com a surpreendente afirmação de estarem prontos a sofrer pela pátria e pelo seu soberano, sem no entanto se coibirem de

---

<sup>1080</sup> ANTT, Correspondência para as Legações e para os Consulados portuguezes, Argel e Trípoli, Livro 382, Idem, Carta de D. Miguel Pereira Forjaz aos oficiais portuguezes cativos em Argel, Palácio do Governo, 17 de Março de 1810.

lhes recordar a necessidade do seu rápido auxílio<sup>1081</sup>. Não podemos deixar de constatar que uma resposta destas mitigava a insubordinação, mas mostrava uma irreverência que seria de todo impensável encontrar no seio dos cativos portugueses em finais do século XVIII mesmo se entre eles abundasse a “gente de qualidade”.

A carta de D. Miguel Pereira Forjaz suscitou também reacções em alguns dos religiosos cativos em Argel como foi o caso de frei António José de Carvalho Silva. Este dominicano que tinha questionado de forma violenta a hierarquia da sua Ordem via-se agora na necessidade de desafrontar os representantes de “César” e solicitar os seus bons serviços para interferirem em matéria do âmbito da autoridade eclesiástica. Frei Carvalho Silva enviou para Lisboa, ao cuidado de D. Miguel Pereira Forjaz, uma cópia da circular que remetera aos seus superiores e informou o governante português que aqueles que na primeira carta o tinham consolado como resposta às suas súplicas o ameaçavam agora de lhe retirar o habitual dinheiro enviado para o seu sustento. Ameaça que acabou por ser concretizada em Janeiro desse mesmo ano de 1810. Frei Carvalho Silva pedia então “(...) a V. Ex<sup>a</sup>. [D. Miguel Pereira Forjaz] como membro da Junta da Regencia de Portugal e Secretario da Marinha eu requeiro, que huma vez que o Governo me não pode resgatar obrigue e que ponhão os meos Relligiosos em ezeução o que prometterão no Capitulo passado”<sup>1082</sup>.

Estava próxima a primeira “conducta” de Agosto de 1810 e agora eram outras a prioridades entre os portugueses cativos em Argel. A carta de D. Miguel Pereira Forjaz de 17 de Março de 1810 não tinha de forma alguma aquietado os conflitos. E embora essa não devesse ter sido a intenção do governante português, os representantes da corrente realista, tendo como líder o inefável José Bernardo de Lacerda, pensaram ver as suas posições reforçadas.

Em Novembro de 1811, o responsável pelos elementos da Brigada Real de Marinha a bordo da *Cisne*, só regressado ao Reino em Junho de 1812, conhecedor da derrota dos

---

<sup>1081</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Carta de Paulo Freire de Andrade, João Afonso Neto, Diogo Ramires Esquível, João José Freire de Andrade, Joaquim José de Castro Guedes e João dos Santos para D. Miguel Pereira Forjaz, Argel, 13 de Junho de 1810. Interessa fazer referência que na nossa opinião não foi estranha a esta questão das soldadas em débito às guarnições dos navios de guerra perdidos para o curso de Argel, o facto de pouco tempo depois da perda da fragata *Cisne* ter sido publicitado no 2º Sup. da Gazeta de Lisboa XLVI de 20 de Novembro de 1802 o Decreto de 14 do mesmo mês que aumentava, em alguns casos substancialmente, os soldos na marinha de guerra.

<sup>1082</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Carta de frei António José de Carvalho Silva para D. Miguel Pereira Forjaz, Argel, 10 de Maio de 1810.

exércitos napoleónicos no solo pátrio, sentiu-se legitimado, na sequência do anteriormente já solicitado a James Scarnichia quando da estadia deste em Argel entre Setembro e Outubro de 1811, para informar D. Miguel Pereira Forjaz do pedido feito ao enviado português para que detivesse o segundo-tenente Joaquim José de Castro Guedes “(...) em consequência do horroroso attentado e aleivozia, que aqui tinha cometido contra a sua Real pessoa e as muito Illustres e Altas famílias das Reaes cazas de Bragança e Bourbon”<sup>1083</sup>.

Foi no entanto num longo processo auto-justificativo enviado por José Bernardo de Lacerda para Lisboa que foi possível encontrar documentação suficiente para ilustrar, em todas as suas contradições, os conflitos “ideológicos” surgidos no seio da elite representando uma minoria dos cativos portugueses e para os quais esta tentou, a todo o custo, arrastar os restantes compatriotas que se encontravam na Regência.

Em Julho de 1808 Bernardo de Lacerda em razão da culpa que o arrastava “pellos síthios mais funebres” por, depois de ter conhecimento da partida da Corte para o Brasil, sempre a instâncias de “(...) alguns dos officiaes de patente, e graduados, (...)”<sup>1084</sup>, se ter declarado súbdito do imperador dos franceses, assinando para isso uma participação no consulado dessa potência em Argel, iria prostrar-se aos pés do príncipe regente implorando o seu perdão. O arrependimento consumia-o. Já o tornara público junto dos seus camaradas de armas, mas estes não mais o tinham deixado de atormentar com injúrias proferidas contra o príncipe regente e “(...) contra os seus fieis aliados (... ) e contra o honrrado povo Portugues, que tão justamente defendia os dezacattos que têm sofrido, o Culto Divino, e a honrra das suas familias”<sup>1085</sup>. A longa exposição que enviou de Argel, a 20 de Agosto de 1809, acompanhada de cópias de toda a correspondência trocada com os seus camaradas responsáveis pela administração das tripulações dos navios de guerra, bem como com os representantes consulares das potências acreditadas junto da Regência, era um acabado exemplo de como por detrás de supostas dissensões ideológicas se perfilava a ocultação de outros comportamentos e a defesa de interesses corporativos.

---

<sup>1083</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Carta de José Bernardo de Lacerda para D. Miguel Pereira Forjaz, Argel, 23 de Novembro de 1811.

<sup>1084</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

<sup>1085</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

No centro da discussão esteve sempre a eterna questão da liquidação das soldadas às tripulações e outras atitudes despoletadas pelo conhecimento da entrada de Junot em Lisboa. As armas eram terçadas entre Bernardo de Lacerda e alguns dos oficiais da *Cisne*, como Paulo Freire de Andrade que já não respondia às suas demandas de esclarecimento “(...) em consequencia de estar sugeitto ao Imperador dos Francezes, e Eu a Vossa Alteza Real”<sup>1086</sup>. Acrescentava o oficial da Brigada Real da Marinha,

(...) pois me vi ao principio com battendo com perfidos traidores e escandallosos balasfemos, e hoje me vejo da mesma forma com batter com monstros sem character, querendo transtornar a perfidia em virtude, por que já vem a França perdida, e o horror dos crimes que cometerão os obriga a ttentar a impresa mais difficultoza que pode haver. Constando aqui pellos perffidos officiaes Portuguezes a partida de Vossa Alteza Real, para as suas Americas, e a entrada dos Francezes em Portugal, observei eu nelles hum movimento fora do natural, e que continuadá mente se encaminhavão a caza do agente frances; e quando Joaquim Jose de Castro Guedes, e Domingos Luiz Lopes de Torres, declararão publicamente na caza de vellas em que nos achavamos a trabalhar, que elles já erão francezes.<sup>1087</sup>

Bernardo de Lacerda confirmava assim o papel que já assumira, sobretudo a partir da 1ª Invasão Francesa, de polícia das consciências dos seus camaradas de armas e defensor da ordem do Antigo Regime, ao qual acrescentava a superior a missão de zelador do “Culto Divino”. Tão honrosa incumbência levou-o ao permanente confronto com os cônsules de algumas potências acreditadas em Argel com especial relevância para o representante da Grã-Bretanha a quem acusava de inoperância face às permanentes denúncias que lhe remetia sobre o comportamento dos oficiais seus camaradas, como o de “(...) recittar na casa das vellas, quadras insultantes a partida de Vossa Alteza Real”<sup>1088</sup>.

A luta que eclodiu em Argel em torno das irregularidades detectadas nas folhas de soldadas dos tripulantes dos navios de guerra portugueses revelou-se de difícil resolução. Bernardo de Lacerda justificava para o Rio de Janeiro essa impossibilidade, à luz do confronto ideológico entre dois sistemas, pois “(...) que já mais poderia ter meios para óbrigar a rrestituir este roubo, porque este perfido [Paulo Freire de Andrade] es[t]ava sugeitto a outro

---

<sup>1086</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

<sup>1087</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

<sup>1088</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

Soberano.”<sup>1089</sup>. Sublinhava também o facto de ter resistido aos avanços dos seus camaradas de armas a quem apontava o excesso de frequência da casa do cônsul francês. E acabou por elaborar um código, baseado no seu exemplo de conduta, essencial, segundo a sua opinião, a todo o bom súbdito português cativo em Argel:

1º Dizer bem de Vossa Alteza Real e não consentir que nas nossas prezenças se diga mal, e quando a força dos que o dizem he superior, retirar mo nós para não ouvir. 2º Não comonicar as notticias que espalhão os perfidos satellites do agente frances e estes officiaes, e dizellas sempre a favor da nossa Nacção e das pottencias alliadas. 3º Não comonicar ó falar com os malleavados que balasfemão contra Vossa Alteza Real. 4º Suster os desgraçados, que seduzidos pello que lhe dizem os officiaes portuguezes e seus satellites, para os arrastarem a o seu partido e perdição, elles senão persuadão, fazendo lhe ver, que só por Portugal, e Inglaterra seriamos resgatados; (...)<sup>1090</sup>

Destes conselhos que Bernardo de Lacerda afirmava ter dado aos seus companheiros de cativo, sobretudo àqueles das classes mais baixas das tripulações, com o fim de os preservar dos “perfidos Satellites do Agente Frances”, retivemos o quarto. Da sua leitura facilmente compreendemos que aqueles que o oficial realista acusava de agentes do imperador dos franceses, tentavam contaminar com ideias revolucionárias, os seus camaradas de armas, acenando-lhes com a liberdade, que para muitos já tardava, usando como principal argumento a inexistência de súbditos franceses nos banhos argelinos e a mudança que anteviam no quadro geoestratégico a ocidente do Mediterrâneo.

O insucesso da segunda invasão francesa, com o abandono do Reino pelo exército de Soult, já tinha alcançado a regência de Argel. Segundo José Bernardo de Lacerda, esta notícia, que tanto o alegrara, não produzira efeito idêntico no seio de muitos oficiais seus camaradas e em numerosos dos seus compatriotas recentemente caídos em cativo. O tenente da Brigada Real de Marinha denunciava aqueles que repetindo “(...) que quem somente os governava hera o Agente Frances” o apelidavam, perante o seu desvelo patriótico, de “Juis do Povo rebelde”, “protector dos Algarves”<sup>1091</sup>, “Capatas dos Reallistas”, sempre na convicção “(...) de que os Franceses havião de sugeitar a Espanha e Portugal, e com estas alcunhas Eu seria

<sup>1089</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

<sup>1090</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

<sup>1091</sup> A “alcunha” de “protector dos Algarves” que Bernardo de Lacerda tinha em Argel relacionava-se com a revolta de 16 de Junho de 1808 dos pescadores de Olhão, contra as tropas francesas, a quem se juntaria pouco tempo depois a população de Faro. Para este tema específico ver Alberto Iria, *A invasão de Junot no Algarve. Subsídios para a história da guerra peninsular, 1808-1814*, 2004, e Teresa Caillaux de Almeida, *Memória das Invasões Francesas em Portugal (1807-1811)*, 2010.

arcabuziado”<sup>1092</sup>. O risco que enfrentara, quando corraera na cidade de Argel “(...) a notticia, que hera morto o mais terrivel monstro que habitta entre a humanidade Napoleon”<sup>1093</sup>, e que o levava a acender umas luminárias no seu alojamento, dando origem a denúncias junto do cônsul francês, a cujo castigo só escapara por intercessão de “Maria SS”, enfrentara-o em defesa do legítimo poder real representado pelos “(...) Soberanos que são Divindades constituidas na tterra.”<sup>1094</sup>.

Todo este processo levado a cabo debaixo da troca de razões entre os adeptos do imperador de França – “o perfido Guia da Nação de bandidos”<sup>1095</sup> –, de quem se tinham declarado súbditos na sua representação consular em Argel, e o defensor do ideal realista, personificado por Bernardo de Lacerda, tinha tido origem em questões mais práticas relacionadas com a gestão dos problemas logísticos das tripulações portuguesas. Todavia, a conjuntura epocal propícia à reacção anti-francesa, que as vitórias dos exércitos luso-britânicos na Península sublinharam, aguçou a fluidez discursiva do oficial português que insistia na invectivação dos seus camaradas de armas, oponentes “ideológicos” nas actuais circunstâncias.<sup>1096</sup>

Partia depois o “Capatas dos Reallistas” para uma análise comportamental dos representantes das potências em Argel, credores, na sua larga maioria, da mais acintosa crítica. O oficial português comunicava na sua exposição ao príncipe regente que de todos os cativos aqueles com quem se encontrava mais identificado “(...) herão todos os Espanhoes; e com estes me declarava e discobria os puros sentimentos da minha alma, estando Eu persuadido, que elles por conheserem os meus honrrados sentimentos me fazião tanta honrra.”<sup>1097</sup>. Dos cônsules das potências, incluindo o da Grã-Bretanha que acusava por meras razões pessoais, a opinião não podia ser mais transparente, “(...) todos os Agentes que aqui se

---

<sup>1092</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

<sup>1093</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

<sup>1094</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

<sup>1095</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

<sup>1096</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

<sup>1097</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.



achão, a excepção do de Sua Magestade Cristianissima são partidarios excandallosos dos Franceses, o que a primeira vista parece hum impossivel”<sup>1098</sup>. No entanto se verificarmos a validade desta grave acusação com os factos que nos são atestados na documentação, somos obrigados a concluir pela sua inexactidão. A diligência do cônsul da Dinamarca em Argel ao tentar pôr fim a um movimento de revolta de alguns oficiais da marinha de guerra, ou pelo menos diminuir as suas consequências, comunicando-o para Lisboa, é a prova de alguma ligeireza das observações de José Bernardo de Lacerda, embora compreensíveis à luz dos objectivos que pretendia atingir.

A falta de profundidade das discussões ideológicas entre os supostos partidários das ideias francesas e os auto-intitulados defensores do ideário do Antigo Regime está bem patente na variada correspondência de José Bernardo de Lacerda. Estas nunca passaram para lá das acusações recheadas de lugares-comuns, fruto de uma falta de cultura política notória entre a “gente de bem” cativa na Regência afastada da reflexão sobre as grandes questões da Europa do seu tempo. Pretendia-se, sobretudo, legitimar interesses e esconder procedimentos menos próprios, mesmo podendo causar embaraços à diplomacia portuguesa. Bernardo Lacerda, num tempo em que os exércitos napoleónicos percorriam o Reino, enviou ao príncipe regente uma exposição onde lançou graves acusações ao cônsul inglês em Argel<sup>1099</sup>.

Ao tenente da Brigada Real de Marinha não bastava apenas o perdão real que o redimisse do opróbrio resultante da assinatura de uma declaração de sujeição ao imperador dos franceses depositada no consulado da França em Argel, efectuada, segundo este, sob pressão de alguns dos seus camaradas de armas adeptos confessos das ideias revolucionárias. Solicitava agora do príncipe regente a exigência de uma reparação do cônsul representando na Regência o seu mais antigo aliado, fundamental para a derrota dos exércitos franceses na Península, a Inglaterra.

\*\*\*

O conflito ideológico entre os cativos portugueses em Argel eclodiu, sobretudo a partir da chegada ao banho da Regência da tripulação da fragata *Cisne*. Todavia, entre 1802 e 1810, as violentas trocas de acusações entre os elementos da oficialidade dos navios da Armada, para as quais foram arrastados outros elementos da população cativa portuguesa, à

---

<sup>1098</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

<sup>1099</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 408, Cópia da exposição ao príncipe regente efectuada por José Bernardo de Lacerda, Argel, 10 de Julho de 1808.

volta dos ideais da Revolução Francesa e dos valores do Antigo Regime, não faziam mais do que disfarçar interesses banais.

Desde cedo se começaram a registar em Argel questões em torno da liquidação das soldadas aos membros das equipagens dos navios mercantes e de guerra ali retidas. As irregularidades detectadas e denunciadas levaram a que a responsabilidade na sua liquidação fosse transferida, passados alguns anos, de Paulo Freire de Andrade para João Afonso Neto, também oficial da *Cisne*, pela Portaria da Real Junta da Fazenda de 5 de Agosto de 1805.

Foi uma nomeação geradora de controvérsia entre os cativos que com rapidez se transmitiu ao Reino. No centro da questão, para além das já referidas irregularidades, encontravam-se também as excessivas comissões cobradas por homens de negócio portugueses pela transferência de fundos destinados ao pagamento das soldadas das guarnições retidas em Argel.

A partir do ano de 1808, os conflitos vão agravar-se face ao envio para Lisboa de várias petições, atingindo maior relevância aquelas com origem nas tripulações dos navios da Armada. E foi neste contexto que surgiram, numa facção importante dos cativos mais ligada à defesa da causa realista, liderada pelo oficial da Brigada Real de Marinha José Bernardo de Lacerda, as acusações de excesso de convivência com o cônsul francês Dubois-Thainville. A estas tomadas de posição, tendo essencialmente como justificação os anos de atrasos na liquidação de soldadas, juntaram-se violentas proclamações de alguns religiosos, também cativos em Argel.

O conflito entre os cativos portugueses atingiu o seu ponto mais alto no ano de 1809 com as denúncias de traição à Pátria lançadas por José Bernardo de Lacerda aos seus camaradas e das quais os visados também se defenderam em várias exposições ao príncipe regente. Foi uma situação que mereceu por parte de um dos muitos enviados do Reino a Argel no início do século XIX, Luís de Mota Feio, o apelo à concórdia entre os portugueses emitido em nome do “Príncipe Regente Nosso Senhor”.

Perante o envolvimento nestes conflitos dos cônsules das potências europeias, os governadores do reino foram obrigados a pronunciar-se sobre diferendos entre os seus compatriotas na Regência. Foi já em Março de 1810, poucos meses antes da assinatura do Tratado de Trégua e Resgate que precedeu o regresso dos cativos, na sequência de grave conflito entre os portugueses, tentado mediar pelo cônsul da Dinamarca George Ulrich, que D. Miguel Pereira Forjaz enviou para o banho argelino uma carta onde lembrava a alguns

oficiais a fidelidade devida ao seu legítimo soberano, criticando a escandalosa intimidade mantida por alguns deles com o cônsul da França.

Esta carta circunscreveu o conflito no banho argelino à sua verdadeira dimensão, não esquecendo a perigosidade deste para o Reino, face às imprevistas consequências que poderia vir a ter nas aproximações já encetadas à regência de Argel. De imediato se registou um recuo nas posições assumidas por alguns cativos, com manifestações do mais exacerbado patriotismo por parte de uns e as tentativas de outros, nomeadamente religiosos, de reatar relações com os representantes de “César”. A derrota das tropas napoleónicas na Península redobrou a legitimidade das posições de José Bernardo de Lacerda que chegou a pedir a prisão de alguns dos seus camaradas de armas e retomou as críticas a representantes consulares das potências em Argel, com especial relevância para o cônsul inglês H. S. Blankley.

A falta de profundidade das discussões existentes entre a elite dos cativos portugueses sobre o ideário da Revolução Francesa, ou os valores do Antigo Regime, pode ser verificada na inúmera correspondência de José Bernardo de Lacerda. Tudo era lícito, segundo os contendores, para legitimar procedimentos e interesses, mesmo se estes viessem a causar sérios problemas à política desenhada em Lisboa para responder às questões colocadas pelas conjunturas enfrentadas, interna e externamente, pelo Reino.

Em 1812 chegaram a Lisboa os últimos cativos retidos ainda em Argel. Nesta derradeira “conduta” estavam incluídos Diogo Ramires Esquível, o mais valioso activo português na Regência, e Bernardo de Lacerda, “Capatas dos Reallistas”. Ao primeiro de nada lhe valeu pertencer ao escol da sociedade portuguesa do Antigo Regime para apressar a sua libertação e José Bernardo de Lacerda também nenhum proveito tirou de defender o legítimo poder dos seus soberanos que segundo o oficial da Brigada Real de Marinha eram divindades constituídas na terra.

## **5.4. A reintegração dos cativos nacionais: as elites e os outros**

A reintegração dos cativos portugueses libertados em Argel no resgate geral de 1810 revelou-se difícil. Os problemas com o seu acolhimento num país a viver grandes dificuldades resultantes da sua conjuntura interna acabaram naturalmente por surgir. No entanto, eles

reproduziram noutro tempo e noutro lugar o que já tinha acontecido durante mais de três décadas de cativoiro.

Se voltarmos às instruções das quais James Scarnichia foi portador, na segunda viagem à Regência no ano de 1810, verificamos o cuidado com que na sua elaboração se tentaram estabelecer as prioridades que deveriam ser seguidas no embarque dos cativos libertados:

Na escolha dos prisioneiros, que agora hão-de vir, he preciso evitar tudo o que he arbitrário, devendo observar-se o que se ordenou nas Instruções que se derão a Vossa Mercê em data de 15 de Maio, dividindo-se os captivos em 3 classes: 1.<sup>a</sup> Officiaes de Marinha, de Tropa, Cappelães 2.<sup>a</sup> Marinheiros, Soldados 3.<sup>a</sup> Mulheres: vindo todas as classes em proporção do numero de cada huma, e pela ordem da sua antiguidade no captivoiro os que corresponderem ao numero total<sup>1100</sup>

Estava bem clara a estratificação social dos cativos portugueses, as arbitrariedades a evitar, reproduzindo na altura do regresso ao Reino a micro-sociedade estabelecida durante os longos anos de permanência em Argel, reforçada com a chegada no ano de 1802 do que restava da tripulação da fragata *Cisne*. Apesar das divergências “ideológicas” relatadas para Lisboa, e talvez por isso mesmo, os governadores do reino, aparentemente, esqueceram-nas e relegaram para lugar secundário no regresso a Portugal os marinheiros e soldados, adeptos confessos do partido realista, embora tenham tido em consideração a sua antiguidade no cativoiro.

A 27 de Fevereiro de 1786 os portugueses cativos na regência argelina, após o resgate geral de 1778, e aos quais ainda não se tinha juntado a “gente de qualidade” proveniente da perda das embarcações de guerra, enviaram à rainha D. Maria I uma petição na qual afirmavam: “Sento e Vinte Portuguezes que ceacham Cativos nesta Regencia de Argel pella enfelicidade que Deos permite; Estamos padecendo numarozas mizerias, e Fomes e conçomidos com Rigorozos Trabalhos cem seção de Dia algun ecenestá ficarmos padeceremos o que nunca cepadeceo nesta o que Deos nosso Senhor não o permita.”<sup>1101</sup>. Assinavam este documento, ao qual juntavam uma lista de todos os portugueses então nos banhos da Regência, os mestres de doze embarcações. Destes apenas regressou ao Reino na “conducta” de 1810 António Fernando Cruz, mestre de um patacho da Figueira. Os onze

---

<sup>1100</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para James Scarnichia, Lisboa, 25 de Agosto de 1810.

<sup>1101</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 393, Petição dos portugueses cativos à rainha D. Maria I, Argel, 27 de Fevereiro de 1786.

restantes não constam em nenhuma das listas de resgatados das três “conductas” do século XIX, pelo que somos levados a considerar que se resgataram particularmente ou pereceram no cativoiro.

Paulo Freire de Andrade, conotado em Argel com o ideário oriundo da Revolução Francesa e acusado de excesso de convivência com o cônsul daquela nação, não hesitou logo após a chegada dos primeiros cativos a Portugal em escrever para as autoridades e expressar o seu cuidado com as condições vividas pelas classes mais humildes dos primeiros resgatados no Lazareto da Trafaria:

Hontem pelas duas horas da tarde, cento e oitenta e dois portuguezes dos resgatados de Alger vierão para este Lazareto, conduzirão as suas rações até hoje, porém não achando a onde cozinhareme me dirigi a alguns dos habitantes da Trafaria afim de me prestarem algumas vazinhas, e foi preciso que eu mandasse comprar algumas vazinhas, e foi preciso que eu mandasse comprar algumas velas para esta gente se alumiar de noute, estes endeviduos que tanto bemdizem o benigno governo que os livrou da terrível, escravidão merecem sem dúvida gozar dos efeitos da humanidade de V. Ex<sup>a</sup>. afim que seja servido designar-se dar as precisas ordens para o necessário seja consedido, pois que estes miseráveis não tem outro amparo, mais do que as sabias providências que V. Ex<sup>a</sup>. em taes cazos costuma dar, esta gente Illm<sup>o</sup> e Exm<sup>o</sup> Senhor amanhã nada tem para comer, e me pedem suplique a V. Ex<sup>a</sup>. se digne lembrar-se delles.<sup>1102</sup>

Esta súplica dirigida ao futuro conde da Feira é bem elucidativa da sorte reservada naquele espaço de quarentena, que se haveria de reproduzir em todo o território nacional, a todos cuja ventura não integrara na reduzida elite dos cativos portugueses em Argel. Devemos considerar que desde há muito não deveriam ser as melhores as condições existentes no Lazareto da Trafaria, pois na sequência da viagem de Jacques Filipe de Landerset à Regência, efectuada em Janeiro de 1787, este enviou de Marselha uma carta a Martinho de Melo e Castro na qual avisava o ministro de D. Maria I da eminente chegada a Lisboa de frei João de Sousa, sendo este portador do regulamento do Lazareto de Marselha, modelo de eficiência e organização, a que juntava outra documentação relacionada com a referida instituição<sup>1103</sup>.

A estratificação social no seio da população de cativos portugueses em Argel, cuja existência se deduz das Instruções de 25 de Agosto de 1810 para James Scarnichia, acentuou-se após o aprisionamento do bergantim da Armada *Lebre pequeno* e atingiu o seu auge com perda da *Cisne*. Se são quase inexistentes os apelos por parte dos cativos portugueses no

<sup>1102</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 399, Carta de Paulo Freire de Andrade para D. Miguel Pereira Forjaz, Lazareto da Trafaria, 14 de Dezembro de 1811.

<sup>1103</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 415, Carta de Jacques Philippe de Landerset para Martinho de Melo e Castro, Marselha, 22 de Outubro de 1787.

banho argelino, todos até então oriundos das embarcações mercantes e de pesca que nas suas habituais fainas cruzavam o Estreito em direção ao Mediterrâneo, ou deste se dirigiam rumo aos portos da costa portuguesa, a documentação revela-nos já depois de Maio de 1802 uma nítida tomada de consciência da sua situação pela segunda classe mencionada nas instruções de D. Miguel Pereira Forjaz: a dos marinheiros e soldados. Um destes documentos é a já mencionada súplica enviada pelos tripulantes do iate *Nossa Senhora da Conceição* na qual solicitavam ordens para o armador da embarcação lhes liquidar as soldadas, ainda por satisfazer desde a data do seu apresamento pelo corso argelino.

Esta tomada de posição também pode ser encontrada numa representação remetida, sob a capa do anonimato, meses após a chegada a Argel da tripulação da *Cisne*, pelos marinheiros e soldados da fragata que se aperceberam do tratamento diferenciado em relação aos oficiais deste navio de guerra. A citada representação traduzia a revolta em relação ao comportamento do capitão-tenente Paulo Freire de Andrade e rotulava-o de discriminatório para com as classes mais baixas da tripulação da fragata:

Algun tempo depois da chegada da sobredita fragata a este surgedouro comprou Cappitam Tenente Paullo Freire de Andrade roupa nova, uzada, e velha porconta da Fazenda Real, para subministrar aos ditos indivíduos [restante tripulação]; porem a destribuição destes fatos não foi feita com “retidão”; porque muitos dos mesmos indevidos que têm a protecção delle Cappitam Tenente, receberão bastante roupa e boa, e os outros bem pouca e velha; isto não so se praticou com as ditas praças, mas tambem com os officiaes; de maneira que os cappelães receberão, setenta e um dias depois da chegada, a quantia de vinte e quatro duro[s] cada hum, para comprarem o fato de que necessitavão, precedendo a este soccorro muitos requerimentos de boca, e por escrito, feitos pelos mesmos capellães ao dito Cappitam Tenente, e em consequência de não serem soccorridos na mesma occazião em que forão os officiaes de patente. O referido Cappitam Tenente recebo dinheiro nesta cidade para o alimento dos ditos portuguezes, cujo soccorro não foi dado igualmente a todos, nem na mesma occazião.<sup>1104</sup>

Esta elite tão ávida em marcar posição perante os seus camaradas de armas e os outros tripulantes dos navios mercantes e de pesca, seus companheiros de cativeiro, rapidamente tentou relacionar-se com a sua correspondente local: a oligarquia de origem anatoliana que governava a Regência. Na realidade o comportamento dos portugueses então em Argel, hospedados em casa dos cônsules e comerciantes europeus, foi descrito por Mrs. Broughton no seu diário, onde deu conta da riqueza interconfessional vivida naquele espaço magrebino e da forma como ela se consubstanciou nas relações entre as suas elites e outras

---

<sup>1104</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 415, Representação anónima de uma parte dos tripulantes da fragata *Cisne* [1802].

que lhe eram estranhas, mas que ali eram obrigadas a permanecer no quadro de um, ainda, activo comércio do homem na bacia ocidental do Mediterrâneo. A mesma opinião também já tinha sido manifestada pelo antigo cônsul inglês Richard Cartwright que o marido de Mrs. Broughton viera substituir:

O Drogueman do Palacio vê muitas vezes o Dei, e he amigo intimo do Judeo Bacre de quem V. S<sup>a</sup>. experimentará occultamente as maiores opposiçoens. (...) O Snr Paulo Freire antigamente conhecia particularmente o Sogro do Dei. Chegando com o dinheiro necessario, V. S<sup>a</sup> não será oubrigado a entregar se ao famoso Judeo Bacre corretor dos concules para receber dez, quinze, vinte, e trinta por cento para o emprestar, allem dos seus dois por cento de corretagem.<sup>1105</sup>

No entanto esta capacidade de integração confessional de que a elite dos cativos portugueses deu prova não foi possível de ser posta em prática, por falta de condições objectivas para a realizar, pela segunda das três classes mencionadas nas instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para James Scarnichia.

Os pedidos de adiantamentos por conta das soldadas em atraso, por parte da primeira classe mencionada pelo futuro conde da Feira, não teve correspondente nas restantes tripulações das embarcações de guerra, mercantes e de pesca. O solicitado no ano de 1806 por João Nepomuceno Antunes de Carvalho, Joaquim José Pereira, José Bernardo de Lacerda, Domingos Luís Lopes de Torres, João José Fernandes de Andrade e Paulo Freire de Andrade, todos oficiais da *Cisne*, para serem liquidados os empréstimos cuja sua condição lhes permitira obter junto de conceituados elementos próximos da oligarquia turca que detinha o poder, não encontrava paralelo nas classes mais baixas dos portugueses ainda em Argel<sup>1106</sup>.

À marinhagem das restantes embarcações estava reservado o recurso a petições, requerimentos e súplicas com frequência enviadas para Lisboa. Numa delas, remetida ao cuidado do “Senhor Governador Actoal de Portugal”, os oficiais do navio *Anjo do Senhor e Maria*, da praça de Lisboa, depois de acusarem de comportamentos menos dignos os seus congéneres da Armada e de afirmarem estarem “prosuadidos e seguros, que o presente Governo dos Ministros de sua A. R. são sábios, hé Pio, e Justo”, rogavam:

---

<sup>1105</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 391, Tradução da Carta de Ricardo Cartwright para Luiz da Motta Feo, Gibraltar, 6 de Março de 1806.

<sup>1106</sup> Domingos Luís Lopes de Torres, voluntário da Real Armada, era devedor do cônsul da Dinamarca e de vários outros estrangeiros; João José Fernandes de Andrade, segundo-tenente do mar, tinha como credores o cônsul americano, um padre espanhol e um judeu a quem devia 200 duros; Paulo Freire de Andrade era devedor do cônsul da Suécia na quantia de 400 duros e do judeu Benjamin Quin Bellenfante em 230 duros.

(...) nos mande secorrer com algumas esmolas, emquanto não semos resgatados, pois nos vemos redozidos à maior nudez e fomes, á quaze dois annos, e sem sabermos a quem havemos recorrer pela pozição em que se tem a chado Portugal, a fiançando muito na justiça de V. Ex<sup>a</sup>., que os socorros que nos forem mandados, seja aqui em carregado, hum dos concules das naçoens nossas a liádas que aqui se achão para que este corpo de offeçialidade não posa ter niso a mais pequena ademenistração.<sup>1107</sup>

Segundo estes cativos, o que estava em causa era o tratamento discriminatório face aos oficiais dos navios de guerra. Embora os oficiais de um navio mercante, como o era o *Anjo do Senhor*, teoricamente pudessem ser incluídos na primeira classe das instruções, fornecidas por D. Miguel Pereira Forjaz, que acabaram por orientar as três “conductas” dos cativos no regresso a Portugal, o confronto com a realidade das fontes mostra-nos um tratamento diferenciado entre a elite da oficialidade dos navios de guerra e os restantes cativos nacionais. Os signatários da petição oriunda de parte da tripulação do *Anjo do Senhor*, remetida, “Em nome de todos escravos Portuguezes em Argel”, alertavam para o facto de as remessas solicitadas terem de ser enviadas a um dos cônsules das nações nossas aliadas pois se tal não acontecesse elas corriam o risco de desaparecer nas mãos dos oficiais adeptos das ideias francesas. Em simultâneo João Afonso Neto enviou ao cuidado do príncipe regente para o Brasil uma carta na qual dava conta do estado dos pagamentos às tripulações dos navios portugueses. Nesta informação o capitão-tenente da Armada Real afirmava o estado deplorável dos vassallos portugueses cativos na Regência, na altura 563, enfatizando, todavia, o facto de 242 pertencerem à fragata *Cisne* e 46 ao bergantim *Lebre pequeno*.

A notória diferença de tratamento, reflectida no quotidiano dos cativos em Argel, e os problemas que ela acabou por trazer aos familiares que aguardavam o seu regresso, como nos mostram várias petições encontradas na documentação, anteciparam de alguma forma as dificuldades de integração registadas entre a segunda das três classes dos portugueses que James Scarnichia deveria conduzir a Portugal. A petição de Maria Leonarda de Almeida Cabral, mãe de José de Almeida Cabral, soldado da 6<sup>a</sup> Companhia da 1<sup>a</sup> Divisão da Brigada Real da Marinha que acabará por ser libertado em 1810, dizendo viver na mais lamentável penúria, merecerá das autoridades de Lisboa um seco e curto despacho exarado na sua margem: “ Não pode por ora ter lugar.”<sup>1108</sup>. Numa outra, desta vez colectiva, “as molheres e Mains e Irmans e Pensionarias dos Cativos de Argel”, reduzidas à mais extrema miséria por

---

<sup>1107</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Petição dos oficiais do navio *Anjo do Senhor* e Maria ao Governador Actual de Portugal, Argel, [Outubro de 1808].

<sup>1108</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 421, Petição de Maria Leonarda de Almeida Cabral, [1808].



não lhes serem pagas as respectivas pensões, lograram da parte do secretário de estado um não menos áspero comentário: “Recorra-se para a Junta da Fazenda da Marinha”<sup>1109</sup>. Não deixavam de ser ambos os despachos dilatatórios, embora mais grave o segundo, já que D. Miguel Pereira Forjaz sabia pela sua própria experiência governativa, face à conjuntura então vivida no Reino, o aperto financeiro em que se encontrava a referida Junta.

A constatação das diferenças existentes entre as três classes mencionadas nas instruções remetidas por D. Miguel Pereira Forjaz a James Scarnichia atingiu o seu auge com dois documentos enviados da Regência, tendo como destinatários um dos governadores do reino e o príncipe regente. No primeiro, o capitão-tenente João Afonso Neto pretendendo expor o estado deplorável em que se encontravam os vassallos portugueses cativos em Argel, começava por invocar o restrito grupo dos oficiais dos navios de guerra “(...) confundidos nos Banhos com os escravos das mais infimas classes”<sup>1110</sup>. O segundo era subscrito por Paulo Freire de Andrade e João Afonso Neto; frei Bernardo Borges do Vale, em nome dos religiosos; Diogo Ramires Esquível e Domingos Luís Lopes de Torres, em nome dos tenentes; João Nepomuceno Antunes de Carvalho, escrivão. Todos eles, em seu nome e no das “classes” que afirmavam representar, apelavam ao príncipe regente “(...) como benigno Pay dos seus Vassallos (...), a fim de não serem empregados nos trabalhos públicos os Officiaes de patente, sacerdotes, e outras mais pessoas de distinção, (...) se digne valer-lhes em tão duras circunstancias”<sup>1111</sup>.

A partir do ano de 1813 começaram a surgir várias reclamações dirigidas às autoridades sobre as dificuldades encontradas pelos portugueses que tinham estado em Argel relacionadas com a sua integração social. E se elas surgem, maioritariamente com origem nas mais baixas classes dos cativos nacionais, a realidade mostra-nos que também no seio dos “Officiaes de Marinha, de Tropa, Cappelães” se registaram alguns destes exemplos, agravados pelos sempre eternos atrasos na liquidação das soldadas às guarnições dos navios de guerra. Aos “outros”, às tripulações das embarcações mercantes e às companhias dos

---

<sup>1109</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 421, Petição das mulheres, mães, irmãs e pensionárias dos cativos portugueses em Argel, [1808].

<sup>1110</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Carta de João Afonso Neto para D. Miguel Pereira Forjaz, Argel, 9 de Janeiro de 1809.

<sup>1111</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413, Petição dos oficiais e religiosos da fragata Cisne ao príncipe regente, Argel, 11 de Fevereiro de 1809.

pequenos navios de pesca, estavam reservados 100 réis diários liquidados quando, face a outras prioridades relacionadas com a defesa do território nacional, isso era possível.

Em Fevereiro de 1813, do quartel de Santarém onde fora colocado, o capitão-tenente Paulo Freire de Andrade remeteu ao cuidado de D. Miguel Pereira Forjaz uma detalhada exposição. Iniciando-a com a afirmação que oferecera os todos os seus soldos entre o ano de 1804 e Junho de 1810, o capitão-tenente da Armada Real constatava que desde essa data até 27 de Outubro de 1811, altura do seu resgate, nada se lhe tinha pago dos vencimentos devidos. Pelo que Paulo Freire nos dá a conhecer na sua exposição ficamos a saber que a nomeação para o serviço activo deste oficial se registou em 6 de Fevereiro de 1812. Não decorreu assim muito tempo entre a sua chegada e a reintegração com todos os direitos inerentes ao seu posto no seio da corporação a que pertencia. Embora reclamasse a liquidação do montante dos seus vencimentos em Argel, e no caso de isso não ser possível de momento, o pagamento do que já se lhe devia desde a chegada a Portugal, a sua situação não era de modo algum comparável à que iriam enfrentar outros seus ex-companheiros de cativoiro<sup>1112</sup>.

Já deveria contudo ter já chegado ao conhecimento do príncipe regente no Brasil a continuação das dificuldades com o pagamento das soldadas aos antigos cativos portugueses, sobretudo às tripulações dos navios da Armada Real, e que traziam consigo os inevitáveis problemas de reintegração na vida activa. Em Fevereiro de 1814 os governadores do reino enviaram ao cuidado do futuro D. João VI um ofício no qual o informavam que na sequência de um aviso de Agosto de 1814 da “Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Domínios Ultramarinos” que ordenava a elaboração de uma relação das pessoas que tinham estado cativas em Argel para o pagamento dos vencimentos em dívida, segundo o rateio a efectuar face às disponibilidades do Erário, a remetiam agora à real presença<sup>1113</sup>.

Não sabemos se os pagamentos, seguindo as instruções do citado rateio, se efectuaram. A realidade confronta-nos, todavia, com inúmeros requerimentos, relativos ao ano de 1817, nos quais muitos dos cativos devolvidos à pátria nas três grandes “conductas” do início do século XIX, solicitavam a reintegração na vida activa face às situações de extrema miséria com que se viam confrontados. Uma situação que não seria com toda a certeza

---

<sup>1112</sup> AHU, Fundo do Norte de África Cx. 399, Exposição de Paulo Freire de Andrade a D. Miguel Pereira Forjaz, Quartel de Santarém, 25 de Fevereiro de 1813.

<sup>1113</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411, Ofício dos governadores do reino para o príncipe regente, Lisboa, 12 de Fevereiro de 1814.

extensiva à maioria da oficialidade dos navios de guerra perdidos para o curso de Argel. Em Setembro de 1818, o cônsul de Portugal em Gibraltar, José Agostinho Parral, oficiou as autoridades de Lisboa, no âmbito da habitual correspondência diplomática, que fundeara naquela baía “o Hiate D’El Rei Nosso Senhor, = Conceição =, Commandante o Primeiro Tenente Joaquim José de Castro Guedes.”<sup>1114</sup>.

O caso do ex-primeiro-tenente da *Cisne* que podemos de alguma forma considerar um sucesso, devido à rapidez com que se processou a sua reintegração, não pode, de acordo com os exemplos colhidos na documentação, ser extrapolado para outros membros das tripulações dos navios de guerra cativos em Argel, sobretudo se estes não integrassem o número muito restrito das suas elites. No ano de 1819, Manuel Joaquim, ex-tripulante da *Cisne*, na altura prestando serviço a bordo da escuna *Constância*, endereçou uma petição ao rei D. João VI na qual pedia para ser dispensado do real serviço para poder seguir novo destino na sua vida. O “Quaresma”, alcunha de Manuel Joaquim, protestava contra o facto de, apesar de ter estado cativo oito anos, ter sido “violentado e prezo para o serviço das Reaes Embarcaçoens” no qual se achava há já ano e meio. De facto, a reintegração da segunda classe, marinheiros e soldados, das famosas instruções de D. Miguel Pereira Forjaz de Agosto de 1810, não se estava a processar da forma mais adequada, o que era notório pelo aumento do número das petições e requerimentos dos estratos mais baixos das tripulações que tinham estado cativas em Argel, agora livres dos conflitos registados no seu seio e do policiamento a que eram sujeitas pela oficialidade dos navios da Armada.

Em Dezembro de 1825, passada mais de uma década da fragata *Pérola* ter aportado a Lisboa com a última “conducta” de cativos portugueses, soldados da Brigada Real de Marinha endereçavam mais uma petição ao rei D. João VI:

Dizem Filippe Joaquim e Antonio Alves, Antonio Joze Pinto, Manoel Antonio, da Brigada Real da Marinha, que elles forão Captivos dos Argelinos, na fragata Cisne e bergantim Lebre, adonde sofrerão por tempo de onze annos os effeitos da mais cruel escravidão, e voltando d’ella continuarão a servir a Vossa Magestade, e em consequência da dilatada miseria em que viverão, e em attenção a quazi outro igual tempo que regressarão, e a continuarem o serviço, são as circumstancias que os levão á Real Piedade de Vossa Magestade, afim de lhe mandar pagar os vencimentos que

---

<sup>1114</sup> ANTT, MNE, Correspondência dos Consulados portugueses, Gibraltar, Cx. 282, Ofício de José Agostinho Parral para D. Miguel Pereira Forjaz, Gibraltar, 10 de Setembro de 1818. Sabemos também que Inácio Pereira Pinto, após a sua fuga de Argel, foi reintegrado no serviço activo, comandando no ano de 1805 a charrua *Princesa*.

no seu cativeiro, não receberão, e ainda, se lhes devem, á maneira de outros que já gozarão d' esta graça.<sup>1115</sup>

As dificuldades de reintegração de muitos dos cativos foram uma realidade. O atraso na liquidação das soldadas, devidas desde os tempos de cativeiro, conduziu a situações de extrema miséria. Resta-nos agora inquirir sobre as medidas que foram tomadas por instituições cujo objectivo era o de impedir muitas das consequências dessas situações limite.

As populações do litoral português, muito particularmente aquelas que se dedicavam às artes da pesca e ao pequeno tráfego de cabotagem, sobretudo as do Reino do Algarve, como já vimos, foram das mais atingidas pelo esforço das autoridades de Argel no sentido de apressar o resgate dos cativos portugueses e a conclusão de um tratado de paz que levasse à realização dos seus objectivos estratégicos.

A situação de todos aqueles que não pertencendo à elite, representada pela oficialidade da Armada cativa na Regência e que desfrutou de condições de excepção tanto em Argel como já depois em Portugal, relacionadas com a sua integração social, levou-nos a questionar se associações votadas desde há séculos à ajuda dos mareantes tinham de alguma forma tentado suprir as carências dos seus membros em cativeiro, vítimas do curso argelino.

Para protecção e defesa dos seus interesses tinham-se unido, desde há muito, os pescadores algarvios em associações e confrarias que tomaram o nome de Compromissos. Por todo o litoral do Algarve existiram vários: Faro (considerado o mais antigo), Olhão, Tavira, Vila Nova de Portimão e Lagos. Estas confrarias, embora tivessem um carácter religioso – Compromisso da Confraria do Corpo Santo da Cidade de Faro<sup>1116</sup> – inerente ao espírito da época e às crenças dos homens do mar, distinguiram-se pelos seus traços de organizações mutualistas que visavam a defesa de privilégios, interesses e isenções, não descurando, todavia, funções assistencialistas. O Capítulo 10º do Regimento do Compromisso Marítimo da Cidade de Lagos aborda de forma muito concreta como deveriam ter lugar as funções assistenciais do Compromisso Marítimo: “Havendo entre os mareantes alguma pessoa tão

---

<sup>1115</sup> AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 390, Petição de soldados da Brigada Real de Marinha ao rei D. João VI, Lisboa, 12 de Dezembro de 1825.

<sup>1116</sup> João Baptista Silva Lopes na sua importante obra *Corografia do Reino do Algarve* aborda, ainda que de forma breve, no Capítulo III. Pescarias, § 10. Fomento das Pescarias – Compromisso, a história das Confrarias do Corpo Santo. No final do seu livro em “Documentos Illustrativos” publica o documento Nº 24 Cópia do Compromisso dos Mareantes de Faro. Para abordar a importância dos Compromissos Marítimos no seu possível papel assistencial aos mareantes das costas algarvias usámos o Regimento do Compromisso Marítimo da Cidade de Lagos do qual também analisámos os Livros de Receita e Despesa referentes aos anos de 1809 a 1815.

pobre e necessitada, que tenha necessidade d'esmola para seu reparo dar-se-ha do dinheiro da Confraria aquillo, que aos doze bem parecer”<sup>1117</sup>.

O Regimento do Compromisso Marítimo da Cidade de Lagos, feito “(...) á imitação do da Irmandade de Faro, e Vila Nova de Portimão”<sup>1118</sup> por mercê de D. João V, em alguns dos seus dezanove capítulos explicitava a maneira como as receitas deviam ser alcançadas e canalizadas para a sua Tesouraria a fim de prover, entre outras, às suas funções assistenciais. Nestas estavam incluídas a contratação de um médico, um sangrador e um boticário, e também a prestação de ajudas pecuniárias aos marítimos doentes, inválidos, idosos, indigentes, assim como viúvas e órfãos. O financiamento do Compromisso Marítimo dependia no essencial da comunidade de gente do mar na qual tivera origem, pois o mesmo, em teoria, deveria substituir-se a uma seguradora com a qual podiam contar nos momentos difíceis e nos derradeiros anos de velhice quando as participações nas companhias se revelassem impossíveis.

Como funcionava então a angariação de receitas junto dos “mutualistas” para fazer face a contratemplos inerentes à vida de uma classe, no conceito de Pereira Forjaz, vítima dos imponderáveis de uma actividade que a tornou, no caso português, face à debilidade das suas embarcações, alvo de eleição, nos primeiros anos de Oitocentos, do renascente curso argelino? Como se drenavam as contribuições para a tesourarias dos Compromissos Marítimos na tentativa de tentar minorar a discriminação já sentida em Argel e depois em Portugal, tendo em conta as dificuldades de reintegração nas sociedades locais, face a outros grupos de cativos e resgatados que com maior ou menor dificuldade assumiram o lugar que lhes era devido na sociedade portuguesa do princípio do século XIX?

Tendo sempre em conta que os regimentos dos Compromissos Marítimos das localidades do litoral algarvio eram praticamente em todos os seus capítulos decalcados nos do Compromisso da Confraria do Corpo Santo da Cidade de Faro, analisemos então a forma de financiamento destas associações, usando como modelo as normas para isso estabelecidas pelo Compromisso Marítimo de Lagos. Os Capítulos 14º a 19º do já referido Regimento consignavam no seu articulado que todo o “mareante ou pescador de qualquer posto, qualidade ou condição” morador na cidade de Lagos deveria pagar 1% sobre tudo o que

---

<sup>1117</sup> ADF, Compromisso Marítimo de Lagos, Regimento do Compromisso Marítimo de Lagos.

<sup>1118</sup> ADF, Compromisso Marítimo de Lagos, Regimento do Compromisso Marítimo de Lagos.

ganhasse, fosse casado ou solteiro, contribuição alargada aos filhos, criados, desde que a ele sujeitos<sup>1119</sup>. A mesma contribuição de 1% era exigida à venda do marisco e às embarcações empregues na pesca da sardinha<sup>1120</sup>.

Na clara assunção que a vida das comunidades costeiras do litoral algarvio não se resumia à prática exclusiva das artes da pesca, mas também ao recurso ao tráfego de cabotagem, ou mesmo aos dois em simultâneo, o Regimento do Compromisso Marítimo da Cidade de Lagos impunha o pagamento a todos os marítimos no exercício da actividade do transporte de mercadorias o que as suas consciências lhes ditassem<sup>1121</sup>. A extensão da protecção assistencial englobava também alguns daqueles que a montante e a jusante da faina piscatória contribuía para a sua prática, referimo-nos em concreto aos que se ocupavam na “indústria” de construção e reparação naval: calafates e carpinteiros da ribeira. Afirmava na sua redacção o Capitulo 18º: “Pagarão da maneira sobredita, a saber um por cento os calafates e carpinteiros da ribeira, porque de muitos annos a esta parte está assim em costume, elles gozão dos privilégios e liberdades, que os mareantes tem.”. Para efectuar a arrecadação destas contribuições, o Capitulo 19º responsabilizava os “ mestres dos navios grandes e pequenos de qualquer sorte e arte de navegar e pescar”. Resta, depois desta abordagem à forma como se processavam as contribuições e arrecadações dos mareantes e pescadores da cidade de Lagos, aquilatar do real impacto dos capítulos do Regimento nos cativos naturais desta cidade, exercendo, ou não, a sua actividade em embarcações ali matriculadas.

Voltemos então à já várias vezes citada *Relação individual dos portuguezes, que estão captivos em Argel, e forão resgatados por ordem de S. A. R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se prodeceo em cumprimento das mesmas reaes ordens*, fonte essencial para o estudo, em todas as suas implicações, do grande resgate de cativos portugueses do início do século XIX, e analisemos os naturais da cidade de Lagos que constam dessa mesma relação. Uma característica que ressalta dessa lista é que da “conducta” do ano de 1811 fazem parte as três únicas mulheres do lote de 615 cativos, duas naturais de Lagos (Teresa Rita e Joaquina Rosa) e uma terceira (Maria Luísa), tendo esta já nascido em cativo. Teresa Rita era casada com António José Teixeira e Maria Luísa filha

---

<sup>1119</sup> ADF, Compromisso Marítimo de Lagos, Regimento do Compromisso Marítimo de Lagos, Capítulo 14º.

<sup>1120</sup> ADF, Compromisso Marítimo de Lagos, Regimento do Compromisso Marítimo de Lagos, Capítulos 15º e 16º.

<sup>1121</sup> ADF, Compromisso Marítimo de Lagos, Regimento do Compromisso Marítimo de Lagos, Capítulo 17º.

de ambos. Joaquina Rosa era mulher de Manuel Joaquim, tendo todas estas mulheres sido feitas cativas, bem como os seus maridos, a bordo de um barco de Lagos no ano de 1808 em pleno esforço retaliatório do corso de Argel.

Se por um lado já invocámos as famosas instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para James Scarnichia nas quais eram bem notórias as diferenças entre as três classes de cativos portugueses existentes em Argel no entender das autoridades de Lisboa, “1.<sup>a</sup> Officiaes de Marinha, de Tropa, Cappelães 2.<sup>a</sup> Marinheiros, Soldados 3.<sup>a</sup> Mulheres.”, devendo ser todos resgatados por esta ordem e segundo a sua antiguidade em cativo, pensamos que no caso concreto destas cativas os enviados portugueses deixaram para trás as instruções de que eram portadores, trazendo-as na segunda “conducta”. Cremos que na decisão de James Scarnichia e Santo António Moura, para além de naturais razões de piedade cristã, pesou o facto de entre estas estar incluída uma criança de tenra idade.

No total dos resgatados contavam-se vinte e sete naturais de Lagos distribuídos pelas três “conductas”: seis na de 1810; dezassete na de 1811; quatro na de 1812. Destes cativos, apenas dois não foram apresados a bordo de embarcações matriculadas na cidade algarvia: Januário Baptista, capturado a bordo de um iate de Setúbal no ano de 1808, integrado na “conducta” de 1810, e Francisco Oliveira, feito também cativo numa rasca de Setúbal, remetido para o Reino na “conducta” de 1812, encontrando-se ambos abrangidos pelo Capítulo 14.<sup>o</sup> do Regimento do Compromisso Marítimo que afirmava:

Para sustentamento da dita Confraria e para os gastos e despezas d’ella todo o mareante e pescador de qualquer posto, qualidade e condição, que seja, assim de toda a arte de navegar; como de pescar, que agora ha e ao diante for, seja no reino, como fóra d’elle, que nesta Cidade de Lagos for morador ou existente, não tendo casa ou família em outro lugar; de tudo o que ganhar pagará para a dita Confraria um por cento, o que deverão pagar assim os casados como os solteiros, e assim os filhos, creados e escravos, posto que sob o poder de seus pães, amos e Senhores estejam.

A procura de qualquer medida assistencial levada a cabo no âmbito do Regimento desta Confraria “mutualista” levou-nos a examinar os livros de receita e despesa, contemplados no Capítulo 8.<sup>o</sup> do referido Regimento “Na dita Confraria haverão dois livros encadernados de quadernos iguaes, e as folhas cotadas, e assignadas pelo Juis Ordinario ou de Fora, que na dita cidade de Lagos for, e um dos ditos livros será de receita e despesa, e outro para nelle se escreverem os accordãos, que os mareantes fizerem entre si (...)”, referentes aos anos de 1809 a 1812 com o intuito de neles tentar encontrar contabilizada qualquer despesa

com o apoio aos seus conterrâneos cativos em Argel: tanto na contribuição para o seu resgate, como na ajuda à sua integração na comunidade.

A consulta referente ao ano de 1809 indicou-nos a “despeza de hum requerimento que se fes pelos cativos” no valor de 2.160 réis <sup>1122</sup>. Ainda referente à contribuição para o resgate dos cativos naturais da cidade de Lagos, o mesmo livro no que diz respeito ao ano 1810 regista que “dese de Esmola para ajuda do Resgate dos Cativos que estavam em Argel” 120.000 réis. Pouco depois da chegada a Lisboa dos primeiros 247 resgatados no dia 1 de Novembro de 1810, regista-se a 25 do mesmo mês a esmola de 3.000 réis a três cativos e a 9 de Dezembro o donativo a “Manoel Ribeiro Vezugo” e aos seus dois filhos que vieram de Argel na primeira “conducta” também de 3.000 réis <sup>1123</sup>. O ano de 1811 registou, no período que decorreu entre 24 de Março e 29 de Dezembro, um total de donativos, aos resgatados e a alguns dos seus familiares, no valor de 23.200 réis <sup>1124</sup>. Por fim, relativamente a 1812, no dia 12 de Janeiro contabilizou-se uma esmola de 1.000 réis por petição de João de Almeida, tripulante de um barco de Lagos aprisionado em 1808, transportado na segunda “conducta”, para além dos 4.000 réis também entregues aos quatro últimos marinheiros desta cidade regressados em 1812 <sup>1125</sup>.

Os movimentos contabilizados nos livros de receita e despesa dos anos analisados demonstram que o Compromisso Marítimo de Lagos, não só cuidou de contribuir para o resgate dos marinheiros oriundos da sua comunidade marítima, como também se preocupou com a sua reintegração social. Podem questionar-se os montantes atribuídos para esses dois fins, quando comparados com a globalidade das despesas desses quatro anos. Não se pode ignorar que um elevado valor com assistência aos marítimos doentes e com a organização da festividade religiosa do padroeiro da Confraria, S. Gonçalo, foi despendido neste período quando comparado com as importâncias atribuídas à redenção e reintegração dos cativos. Apesar do razoável valor das esmolas dadas aos elementos do Compromisso, pode também discutir-se – não possuímos meios para o constatar – se as elevadas quantias pagas aos vários agentes intervenientes nos cuidados de saúde aos membros da Confraria (sangrador, médico,

---

<sup>1122</sup> ADF, Compromisso Marítimo de Lagos, Livro de Receita e Despesa do Ano de 1809, 11 de Junho.

<sup>1123</sup> ADF, Compromisso Marítimo de Lagos, Livro de Receita e Despesa do Ano de 1810, 18 de Novembro e 9 de Dezembro.

<sup>1124</sup> ADF, Compromisso Marítimo de Lagos, Livro de Receita e Despesa do Ano de 1811.

<sup>1125</sup> ADF, Compromisso Marítimo de Lagos, Livro de Receita e Despesa do Ano de 1812, 12 de Janeiro e 9 de Agosto.



boticário) tiveram aplicação prática. Constatámos, todavia, que para além das diferenças entre as duas primeiras classes de mencionadas nas instruções de D. Miguel Pereira Forjaz, existiu entre os “outros”, marinheiros e soldados, uma assinalável desigualdade de tratamento em Argel e de acolhimento no Reino. Aos mareantes e pescadores da cidade de Lagos e de outros importantes locais do litoral algarvio, os Compromissos Marítimos serviram de portos de onde partiu auxílio para o seu resgate e ao mesmo tempo de acolhimento e assistência à sua plena reintegração nas comunidades locais.

\*\*\*

A reintegração dos cativos portugueses na sociedade do Reino não foi pacífica. A sua chegada acabou por reproduzir em Portugal as diferenças de tratamento que já se tinham verificado em Argel. Nas famosas instruções de D. Miguel Pereira Forjaz de 25 de Agosto de 1810 estavam já de alguma forma definidas as diferenças sociais que orientando as várias “conductas” relacionadas com o resgate geral do século XIX, se iriam também reproduzir na reintegração dos cativos na sociedade portuguesa.

Paulo Freire de Andrade, conotado em Argel com o ideário da Revolução Francesa, e regressado ao Reino na “conducta” de 1811, foi um dos membros da oficialidade da fragata *Cisne* que relatou as condições extremas em que viviam os seus camaradas de armas de mais humilde condição – marinheiros e soldados – no Lazareto da Trafaria. Verificavam-se já na Trafaria as condições reservadas para todos aqueles que não integravam a reduzida elite dos cativos portugueses em Argel e que se haveriam de reproduzir na sua integração na sociedade portuguesa da época. A oficialidade dos navios da Armada desde cedo em Argel se afastou da grande massa dos cativos, estabelecendo relações preferenciais com o pessoal consular das potências na Regência e com a oligarquia que ali detinha o poder.

Embora os oficiais das embarcações mercantes estivessem em condições de integrar a 1ª classe das Instruções de D. Miguel Pereira Forjaz, a documentação dá-nos conta de um tratamento muito diferenciado em relação à oficialidade dos navios de guerra que se estenderá também aos marinheiros e soldados, traduzindo-se no constante protelamento das liquidações que lhes eram devidas, causando muitos problemas às famílias que os aguardavam em Portugal e dificultando a reintegração da maioria dos seus elementos.

A partir da chegada ao Reino da primeira “conducta” foram recorrentes as petições com origem naqueles que integraram a 2ª classe dos portugueses que James Scarnichia

conduziu de novo ao Reino. Depois de 1813 as reclamações continuaram, e embora muita da oficialidade da *Cisne* e do bergantim *Lebre pequeno* já se encontrasse reintegrada no serviço activo da Armada, sabemos que muitos ainda continuavam com salários em atraso, como era o caso de Paulo Freire de Andrade que do Quartel de Santarém, onde fora colocado, solicitava o pagamento das soldadas em dívida desde 1811.

Estes atrasos e as carências que deles resultaram devem ter subsistido, pois no ano de 1817 muitos dos cativos devolvidos à pátria nas três grandes “conductas” do século XIX ainda solicitavam a reintegração na vida activa. Em Dezembro de 1825, passada mais de uma década da chegada a Portugal do último grupo de 185 portugueses, soldados da Brigada Real de Marinha que haviam prestado serviço a bordo da *Cisne* pediam ao rei D. João VI o pagamento de salários em falta referentes ao tempo de cativo.

Não restam muitas dúvidas sobre as consequências destas situações no quotidiano dos ex-cativos e no das suas famílias. A sociedade portuguesa não estava organizada de forma a poder enfrentar este problema. No entanto tem de se registar a excepção traduzida na acção que associações e confrarias denominadas Compromissos Marítimos levaram a cabo, sobretudo por todo o litoral algarvio – temos também conhecimento da sua existência em outros locais da costa portuguesa – no apoio à reintegração dos seus associados cativos nas regências magrebins, bem como no auxílio aos seus familiares no Reino. Estas organizações pelas suas características mutualistas visavam a defesa de interesses e privilégios, mas não descuravam funções assistencialistas.

Do exame dos Livros de Receita e Despesa do Compromisso Marítimo de Lagos colhemos a indicação de contribuições para a assistência a alguns dos vinte e sete naturais daquela localidade da costa algarvia que integraram as três “condutas” de cativos levadas a cabo na segunda década do século XIX. Nas diferenças de tratamento registadas entre os cativos portugueses em Argel e na sua reintegração na sociedade do Reino, os Compromissos Marítimos foram honrosa excepção.



# CONCLUSÃO

Depois de concluída a investigação que levámos a cabo para este trabalho confirmámos muitas das hipóteses que presidiram à sua elaboração. É assim impossível abordar a problemática dos cativos portugueses nos banhos argelinos no final da segunda metade do século XVIII e primeiras décadas do XIX sem tocar nas principais realidades políticas, europeias e magrebina, que lhe estiveram a montante no Ocidente do Mediterrâneo.

Do lado europeu ganharam especial relevância duas potências: a França e a Ordem de Malta. A França, condicionada pela conjuntura muito própria do final do Antigo Regime, Revolução e Império, foi o paradigma do exercício do curso e estratégia corsária, influenciando fortemente a acção das marinhas magrebina na bacia Ocidental do Mediterrâneo e em extensas zonas do Atlântico. A Ordem de Malta, também por razões conjunturais de ordem interna e externa, intimamente ligadas às consequências da Revolução Francesa, que abalaram a sua própria sustentabilidade, teve no final de Setecentos papel muito importante em todo o curso e contra-curso ofensivo na bacia ocidental do *mare nostrum*, lançando as suas embarcações sobre a navegação magrebina.

No período que analisámos, o curso da Regência de Argel e do Império Xarifino atravessou várias fases na sua acção no Mediterrâneo Ocidental e Atlântico Sul. O curso marroquino, passado o período do esplendor saletino, foi obrigado a reduzir a actividade para níveis que o tornaram controlável pelas principais potências europeias que faziam do tráfego mediterrânico e atlântico o vector fundamental do seu comércio externo. A dimensão do curso Alauíta foi quantitativamente e qualitativamente sobrevalorizada por muitos dos especialistas que se dedicaram ao seu estudo. Concorreu para isso a leitura acrítica e descontextualizada das fontes magrebina e da numerosa correspondência enviada para os seus países por diplomatas em funções no Magrebe, desejosos de sublinhar a sua importância e imprescindibilidade. Por outro lado a actuação do sultão Mulei Slimane, ao aparente arrepio das convicções wahhabitas que lhe permitiram o controlo da geometria variável do seu reino e perante a impossibilidade da execução da *jihã* marítima, face ao poderio das principais marinhas de guerra europeias, espelha bem a irrelevância das forças navais marroquinas.

Mais a Oriente o corso de Argel, entre 1766 e 1791, aproveitou um dos períodos de maior estabilidade interna da sua história, o da governação do *dey* Muhammad Ben Othman, para, depois de um tempo de relativo ocaso, tentar relançar a actividade corsária. Esta opção foi, segundo o que nos foi dado averiguar nas fontes portuguesas, tomada conscientemente, gerindo expectativas, e em bases sustentáveis. A execução desta estratégia esteve a cargo de um conjunto de valorosos de homens de mar de entre os quais se destacou um dos mais proeminentes *raïs* da sua história: Hamidou Ibn Ali. Para a sua dinamização contribuiu de forma decisiva a tomada pelo corso de Argel da fragata da marinha de guerra portuguesa *Cisne*. O corso da Regência intentou passar ao Atlântico e desenvolver a sua prática predatória em demanda de presas mais lucrativas. Para isso foi necessário de alguma forma conseguir, através de instrumentos diplomáticos, que o reino português não o impedisse de cruzar o Estreito. A riqueza das rotas sul-americanas levou o *divan* argelino a encetar a renovação da sua marinha de guerra. Todavia a conjuntura europeia e internacional, à qual se juntou a necessidade de regular questões internas no sentido de consolidar a oligarquia turca de raiz anatoliana que dominava o poder em Argel, rapidamente se alterou. A coragem dos seus *raïs* e a sua capacidade de comando e combate, ainda conseguiu alguns sucessos de relevo, sobretudo à custa da tomada de pequenas embarcações das potências do Sul da Europa, e de algumas que do Norte do Velho Continente demandavam o *mare nostrum* na procura dos seus apelativos mercados.

O tempo, porém, não esteve a favor da regência argelina. No espaço atlântico, no derradeiro quartel do século XVIII, perfilou-se uma nova realidade política: os Estados Unidos. A Sul, nos territórios da América espanhola, surgiram os corsários insurgentes e o corso francês que, praticado por armadores privados ou pela marinha de guerra do Império, tentou condicionar a estratégia militar do seu principal oponente, a Inglaterra.

O Atlântico e a bacia ocidental do Mediterrâneo transformaram-se, neste período, em zonas sem lei, em terras de ninguém. O poder britânico usou também o corso e a estratégia corsária como forma expedita de regular fluxos comerciais e também de tentar sufocar o comércio externo da nova nação americana. Em Londres, a Lloyds e outros seguradores de menor importância foram os grandes beneficiários da instabilidade atlântica e mediterrânica, definiram taxas de risco, cobrando elevados prémios e desviando em simultâneo para a segurança do transporte nas embarcações mercantes inglesas o comércio de mercadorias afectado pela incerteza atlântica e mediterrânica.

Em 1798 Napoleão Bonaparte rumou ao Egipto e no caminho pôs fim ao que ainda restava do antigo poderio da Ordem de Malta. Foi todavia derrotado pela marinha de guerra inglesa em Aboukir e mais tarde frente às muralhas de S. João de Acre. O herói de Acre, Sidney Smith, em 1814 elaborou um plano para erradicar o corso das regências magrebina de Mediterrâneo e Atlântico que foi praticamente ignorado pela potência que dominava a cena internacional, a Inglaterra. Foi necessário que uma nova nação oriunda do Atlântico Norte chegasse à cena internacional, na posse daquilo que haveria de ser o embrião de uma poderosa marinha de guerra, para abrir caminho à erradicação definitiva do corso das regências magrebina e do império xarifino. Os Estados Unidos, depois de terem resolvido internamente a questão da criação de raiz de uma força armada que lhe permitiu a intervenção em protecção do seu comércio e na projecção dos seus interesses estratégicos, resolveram em proveito próprio a questão que a moderna historiografia americana designou como as *Barbary Wars*. O pragmatismo do novo poder americano, face aos permanentes conflitos entre as potências continentais e atlânticas digladiando-se no espaço europeu, que permitiram a sobrevivência do corso magrebino até à segunda década de Oitocentos, resolveu o problema desferindo um golpe de envergadura na actividade corsária da Regência de Argel, do qual ela nunca viria a recuperar. A intervenção norte-americana no espaço magrebino nos finais do século XVIII e princípios do XIX, naturalmente inserida num contexto interno e externo muito particular, foi fundamental para o ocaso do corso das Regências “barbarescas”.

Perante a morte de Hamidou Ibn Ali em combate com uma divisão americana e a intervenção dos Estados Unidos no cenário geoestratégico do Mediterrâneo – sucessos que causaram profundo ressentimento em Londres – o poder naval britânico, na pessoa de Lord Exmouth, atacou também o corso argelino. Primeiro numa acção menos conseguida que suscitou grande celeuma em Londres. Depois, secundado pelo vice-almirante holandês Van Capellen, bombardeando Argel no ano de 1816. Esta acção militar selou definitivamente o fim do corso “barbaresco”, que só de forma esporádica levou a cabo novas depredações sobre as marinhas mercantes e de pesca das pequenas potências que cruzavam o Mediterrâneo ou navegavam no Atlântico.

O combate da marinha portuguesa ao corso argelino e à pressão que este exerceu, aparentemente numa mudança estratégica, sobre as embarcações de reduzida dimensão que, dedicando-se ao tráfego de cabotagem e pesca, cruzavam ao longo das costas do Reino, foi aquele possível para um país que encetava a renovação da sua marinha de guerra numa acção

à qual a invasão do seu território haveria de pôr termo. O tão propalado auxílio de oficiais estrangeiros, sobretudo ingleses, não trouxe grande valor acrescentado ao desenvolvimento da Armada. Era impossível servir bem a dois senhores, Portugal e a Inglaterra. A perda no ano de 1799 do bergantim *Lebre pequeno* e depois em 1802 da fragata *Cisne*, sobretudo esta última, revelou-se traumática para as forças portuguesas e causou grande celeuma no Reino ao mais alto nível da opinião pública e das suas instâncias de poder. A marinha de guerra portuguesa que passou, com alguma inconstância, por um processo de renovação, desde o último quartel do século XVIII, encontrava-se debilitada face a factores endógenos e exógenos que a condicionavam. A esquadra do Estreito que cruzava os mares do sul da Península, falha em homens e material e a braços com inúmeros problemas disciplinares, não foi assim o elemento coadjuvante que se desejou para a política do Reino em relação às regências magrebina. Salvou-se do seu “cruzadouro” na boca do Estreito a experiência de alguns oficiais superiores que foram elementos preponderantes, armados da experiência norte-africana, nas negociações diplomáticas com as regências de Trípoli, Tunes e Argel. Embora as abordagens da diplomacia portuguesa à regência argelina nos anos de 1810 e 1813, sempre sobre tutela inglesa e contemplando o interesse britânico de manutenção dos seus exércitos na Península bem como a sustentabilidade do seu esforço de guerra, tenham sempre sido acompanhadas por enviados do reino inglês, elas não diminuíram a importância dos elementos da marinha de guerra portuguesa que formalmente as dirigiram.

Os resgates dos cativos portugueses em Argel, os dois últimos de Setecentos e o derradeiro levado a cabo no ano de 1810, são o exemplo do esforço das autoridades de Lisboa em trazer de volta ao Reino todos os compatriotas ainda nos espaços concentracionários da regência argelina. Os dois últimos do século XVIII, dirigidos pelos padres redentores da Ordem da Santíssima Trindade, decorreram em conjunturas bem determinadas e resgataram cativos resultantes de apresamentos em zonas específicas de actuação do corso argelino, num momento bem específico em que se tentava encetar a recuperação desta actividade. As capturas a bordo das embarcações prevaleciam sobre as incursões em terra que praticamente foram abandonadas. Os proveitos não compensavam os riscos. A abundante produção cerealífera açoriana e os navios que a transportavam atraíram para os mares dos Açores o corso argelino, sobretudo em períodos de agudas crises frumentárias na Regência e no restante espaço magrebino. A mistura de coragem e miséria que levava muitos mestres de navios mercantes e de pesca a competirem no agressivo mercado de fretes do sul da Península fez com que muitas destas tripulações tivessem permanecido largos anos nos banhos de Argel.

Acabaram todos por regressar ao Reino numa apoteose de coreografias piedosas entre a Igreja de S. Paulo e o Convento da Trindade em Lisboa.

O resgate geral de 1810, o maior efectuado na Regência de Argel, foi ele próprio fruto das circunstâncias resultantes de dois aprisionamentos de navios da Armada: o bergantim *Lebre pequeno* e a fragata *Cisne*. Os pormenores que envolveram este resgate geral, só chegaram ao nosso conhecimento após a perda da *Cisne* e a queda em cativo de inúmeros oficiais, oriundos dos estratos mais elevados da sociedade portuguesa do Antigo Regime, que constituíam parte da sua tripulação. A capacidade desta reduzida elite, então em Argel, de reflectir sobre as condições do seu cativo, grafando o acontecido e transmitindo-o, permitiu uma ideia muito aproximada de todas as atribulações que rodearam este bem-sucedido resgate.

A geografia das capturas do curso argelino, estabelecida tendo por base toda a informação enviada para o Reino através dos consulados portugueses espalhados pelo sul da Península e Magrebe e na maioria dos casos oriunda dos próprios cativos portugueses, não colocou de forma alguma em causa a hipótese de ser o principal objectivo da Regência de Argel o ataque às rotas transatlânticas e às embarcações que as percorriam transportando nos seus porões as ricas produções coloniais. A preponderância dos pequenos navios mercantes de cabotagem e pesca que constituíram o grosso das presas portuguesas efectuadas pelo curso de argelino, após a perda da *Cisne*, bem como o aumento exponencial do número de cativos portugueses, revelou-se uma forma de pressão sobre o Reino. O propósito era obrigar as autoridades de Lisboa a apressar a redenção dos seus compatriotas e precipitar a conclusão de um Tratado de Paz que, conjuntamente com as extorsões de fundos, em géneros e espécie, sobre outras pequenas potências europeias, permitisse o ingresso nos cofres e arsenais da Regência de tudo o necessário à renovação da sua marinha de guerra, possibilitando-lhe passar, baseada já em navios tecnologicamente evoluídos, a actuar no Grande Oceano, nomeadamente nos mares dos Açores.

As dificuldades na colecta das somas indispensáveis para trazer de regresso ao Reino os 615 cativos então em Argel reflectem as condições vividas num país que viu num curto espaço de tempo o seu território ser atravessado por exércitos inimigos e também por aqueles que vieram em seu auxílio. O esforço financeiro para a redenção dos cativos atravessou a sociedade do Reino e nele participaram todos os seus estratos sociais, para além de negociantes estrangeiros com interesses representados nos principais centros comerciais do



país. Da comissão de arrecadação de fundos fizeram parte os mais importantes comerciantes da praça de Lisboa. Geraram-se negócios, geriram-se interesses, ganharam-se somas consideráveis na conversão do papel-moeda das listas de contribuições para a libertação de cativos, mas muito pouco teria sido possível sem a intervenção activa das comunidades judaicas magrebina e de Gibraltar.

Destacou-se em relação a estas comunidades judaicas da bacia ocidental do Mediterrâneo a existência de um duplice discurso por parte das autoridades do Reino, dos diversos funcionários que se deslocaram ao Magrebe em missões diplomáticas e dos cativos ali retidos. Por um lado a narrativa oficial, que investiva e acusava – reflectindo a leitura de parte importante do fluxo informativo proveniente da elite dos cativos portugueses em Argel, mas sobretudo das classes mais baixas das tripulações às quais se juntavam os capelães dos navios de guerra e mercantes – muitos dos membros das comunidades judaicas magrebina e do sul da Península de passarem às autoridades da Regência dados que permitiam a captura de embarcações portuguesas e lhes proporcionavam chorudos negócios. Por outro lado a dolorosa realidade das circunstâncias levou os enviados do Reino à regência argelina a implorar, a pedir, a suplicar, o auxílio dos variados elementos das comunidades judaicas norte-africanas – francas e mouras – no sentido de estes colmatarem as eternas insuficiências do Tesouro português, as carências financeiras dos seus cativos, com donativos, empréstimos e suprimentos que muitas vezes iam do pequeno óbolo ao grande adiantamento financeiro. No entanto, é de salientar do vasto conjunto de judeus uma personagem que desempenhou papel de relevo nas relações de Portugal com o espaço norte africano, Salomão Benoliel. Este sefardita, bem como vários elementos da sua família, ao qual se juntou mais tarde, entre outros, Abraão Cardozo, a quem as autoridades do Reino apelaram com veemência para não esquecer a terra dos seus pais, foi de importância fundamental nas várias aproximações às regências de Argel, Tunes e Trípoli que tiveram lugar em finais de Setecentos e princípios de Oitocentos, levadas a cabo pelas autoridades portuguesas.

As diferenças entre os vários grupos de cativos que passaram pelos banhos argelinos foram legitimadas pelas incontornáveis Instruções de D. Miguel Pereira Forjaz para James Scarnichia de 25 de Agosto de 1810 que os dividiu em três classes, “1ª Officiaes de Marinha, de Tropa, Capelães. 2ª Marinheiros, Soldados. 3ª Mulheres”, com o fim de estabelecer as precedências a respeitar no regresso dos cativos portugueses ao Reino. Foram diferenças que constatámos terem existido no tratamento das tripulações dos navios de guerra, mercantes e

de pesca por parte do poder político em Lisboa e daqueles em que este delegou a responsabilidade da gestão de tudo o relacionado com as tripulações retidas em Argel: alguns dos oficiais do bergantim *Lebre pequeno* e da fragata *Cisne*.

Diferentes foram também os dois tipos de discurso recebidos no Reino com origem nos cativos portugueses que passaram pelos banhos de Argel. Um deles, com pouca expressão e só possível de ser encontrado em alguma correspondência privada, considerava aceitáveis as condições de cativeiro para a oficialidade dos navios do Reino; o outro, largamente prevalecente, avaliava a permanência e o sofrimento dos portugueses no espaço concentracionário da regência argelina como uma atribulação só suportável pela perseverança na fé cristã, a exaltação do “Culto Divino” e a obediência ao seu legítimo soberano.

A existência de cativos muçulmanos em Portugal, neste período concreto, está bem expressa na documentação com origem na Cadeia da Galé, na qual se mencionava o número de detidos que entraram nas contas do resgate geral de 1810 e também na correspondência enviada para Lisboa pelos seus familiares escrita em língua franca por um elemento da guarnição da *Cisne*. Todavia, muito pouco, ou quase nada se sabe, acerca do seu quotidiano na capital do Reino. Apenas o suficiente para afirmar que foi substancialmente diferente o tratamento dado aos súbditos marroquinos capturados a bordo de corsários tunisinos ou argelinos, daquele concedido aos cativos oriundos do espaço geográfico da regência argelina. Resta-nos a convicção que o quotidiano dos detidos “turcos” na Cadeia da Galé, em Lisboa, era mais suportável do que aquele que os cativos e escravos muçulmanos viviam nos banhos espalhados pelas cidades portuárias da margem norte do Mediterrâneo.

A capacidade inclusiva do Islão magrebino reflectiu-se no quotidiano dos cativos portugueses. A marinhagem e os soldados eram quem mais sofria, já que, segundo informações que nos chegaram provenientes de alguns cativos, eram eles fundamentalmente quem trabalhava e desempenhava os ofícios mais pesados, sendo-lhes no entanto assegurada a subsistência pela exploração de pequenos negócios que o poder turco permitia, desde que devidamente remunerado, a alguns cativos. Os oficiais de marinha e da tropa que guarnecia os navios da Armada viviam aboletados nas representações diplomáticas das potências europeias, gozando por parte das autoridades turcas de relativa liberdade.

O quotidiano em Argel foi vivido num registo dicotómico que oscilou entre períodos de grande sofrimento e outros de múltiplos prazeres que o islão hanafita professado pela elite

turca argelina sempre de alguma forma permitiu ou tentou ignorar, desde que determinadas práticas licenciosas não extravasassem do espaço privado para o público, podendo pôr em causa o equilíbrio das estruturas sobre as quais assentava o poder político da Regência. A narrativa, maioritária, que muitos dos cativos tentaram fazer passar para as cúpulas da governação em Lisboa ou no Rio de Janeiro de um sofrimento só suportável pela fé e a subordinação ao poder real cujo expoente máximo, segundo José Bernardo de Lacerda, figura de proa da facção realista em Argel, era o representante de Deus na Terra, não teve tradução no terreno e na convivência com as autoridades argelinas sempre cuidadosas em não degradar activos dos quais tentavam objectivamente extrair o máximo rendimento em futuras transacções. Os castigos sofridos e a violência física narrados na documentação remetida para o Reino ocorreram fundamentalmente por dissensões ocorridas no seio da comunidade cativa portuguesa e, segundo alguns raros testemunhos, estas últimas teriam atingido grande gravidade não fosse a rápida intervenção das autoridades da Regência.

O sofrimento dos cativos portugueses foi mitigado e muitas vezes anulado por momentos de fruição de múltiplos prazeres dos quais a documentação, largamente minoritária, a que conseguimos aceder, nos deu conta. As festas nas representações diplomáticas de algumas potências europeias e a presença nesses locais de elementos da elite dos cativos; as frequentes aventuras amorosas de membros da oficialidade da *Cisne* que se passeavam a cavalo pelas ruas de Argel; a habitual frequência de prostíbulos, levando a violentas punições por relações com prostitutas mouras; as recorrentes práticas homoeróticas de determinados detidos, das quais uns mutuamente se acusavam, mas que outros assumiam publicamente para grande escândalo de muitos dos seus camaradas de armas, eram uma realidade.

Os conflitos entre os cativos portugueses que partilhavam o ideário da Revolução Francesa e aqueles que pugnavam pela causa realista assente nos valores do Antigo Regime foram constantes. Líderes de facção em Argel terçaram argumentos e esgrimiram ideias, tentando arregimentar para as suas fileiras os elementos das classes mais baixas da tripulação. As ideias francesas encontraram terreno fértil no seio de alguns oficiais dos navios da Armada, sendo de forma célere combatidas pela maioria dos outros elementos que defendiam acerrimamente os ideais do Antigo Regime, acusando para o Reino os seus camaradas de armas de excesso de convivência com o cônsul de França em Argel. Os argumentos trocados entre os líderes destas duas facções nunca ultrapassaram as acusações vagas e destituídas de

sólida fundamentação. Na realidade as denúncias, geralmente a cargo dos capelães dos navios de guerra, capitães mercantes, mestres das embarcações de pesca e do surpreendente José Bernardo de Lacerda, serviram na maioria dos casos para esconder procedimentos menos éticos – comportamentos indignos em combate, falsificações das folhas de soldadas, *rebates* excessivos às tripulações dos navios de guerra – e o sempre eterno problema da liquidação dos soldos em atraso que se haveria ainda de manter por largos anos após a libertação do cativo argelino. Existiram, todavia, momentos em que o confronto atingiu quase a sedição como aquele em Janeiro de 1810 quando alguns cativos portugueses pensaram fazer circular em Portugal e restantes reinos europeus uma violenta proclamação sobre o esquecimento a que, no seu entender, tinham sido votados pelas autoridades portuguesas, procedimento do qual foram dissuadidos pelo cônsul da Dinamarca em Argel. Outro está relacionado com a queixa que José Bernardo de Lacerda fez do comportamento político do cônsul inglês em Argel ao superior hierárquico deste último, Lord Castlereagh, responsável pela condução da política externa britânica, e que poderia ter causado problemas ao Reino no preciso momento em que Portugal, sob “mediação”, inglesa tentava negociar um tratado de paz com a Regência.

Todas as questões que rodearam o quotidiano dos cativos portugueses acabaram por se reflectir no seu regresso ao Reino e na correspondente integração no tecido social português. A questão não foi fácil num país devastado pela guerra e não se processou de igual forma em relação a todos os que voltaram à Pátria. Alguns dos oficiais da Armada foram reintegrados com celeridade nos quadros da marinha de guerra, como também já o tinham sido os poucos evadidos do cativo argelino. Nas outras “classes” das tripulações dos navios da Armada e mercantes as dificuldades de integração agudizaram-se face à continuação das soldadas por liquidar que estiveram na origem, já no Reino, de numerosas petições remetidas às autoridades portuguesas e que se prolongaram no tempo. Caso diferente foi o acontecido às companhas das embarcações de pesca que, pela perda de embarcações e aparelhos, lançaram na miséria muitas comunidades piscatórias ao longo do litoral algarvio. No entanto foi destas mesmas comunidades que surgiram as manifestações mais visíveis de solidariedade através de organizações, os Compromissos Marítimos, que solidamente implantadas em muitas localidades da costa do Reino do Algarve e outras vilas piscatórias portuguesas vieram a desempenhar funções assistenciais que as autoridades não puderam ou não se sentiram motivadas a exercer.

De forma sucinta podemos considerar que a problemática abordada neste estudo é possível de ser resumida na reconhecida importância do curso das regências magrebina e do império xarifino, com especial relevância para aquele originário da Regência de Argel, nos complicados jogos de poder que tiveram lugar no espaço europeu no final do século XVIII e início do XIX. Vítima da conjuntura internacional com que teve de defrontar-se nos tempos que antecederam o final do Antigo Regime e aqueles, conturbados, que se seguiram à eclosão da Revolução Francesa, a Regência de Argel, líder do curso magrebino, tentou mudar qualitativamente a sua actividade corsária, erigindo-a em elemento catalisador dos seus conflitos internos.

Como resultado da vontade da Regência em regressar aos tempos áureos de Seiscentos, anos de ouro do curso argelino, acumularam-se a jusante desta prática os cativos que o poder turco tentou negociar com as potências europeias. Das várias embarcações do reino português, entre 1754 e 1810, foram conduzidos a Argel mais de um milhar de cativos. Da rica vivência do seu quotidiano apenas nos começaram a chegar mais informações após 1802. O reino português estabeleceu em 1813, aproveitando a conjuntura internacional favorável, sob “mediação” inglesa, um Tratado de Paz com a Regência de Argel. Mas os novos tempos não corriam a favor da mais importante potência “barbaresca” mediterrânica e da sua já expressa vontade de passar a operar no Atlântico. Os Estados Unidos e a conjuntura internacional que homens tão importantes como Muhammad Ben Othman e Hamidou Ibn Ali não puderam prever ou influenciar encarregaram-se de pôr termo ao sonho argelino. Mais uma vez o Mediterrâneo tinha sido derrotado pelas potências europeias que dominavam o espaço atlântico.

# CRONOLOGIA

Inserir-se aqui uma lista dos governantes das três realidades políticas magrebinas – Marrocos, Argel, Tunes – relativamente ao período abordado neste trabalho. Usou-se para a sua elaboração, a *Histoire du Maroc* de Michel Abitbol (Paris, 2009); *Histoire de l’Afrique du Nord* de Charles-André Julien (Paris, 1994); *Historia del Magreb. Desde los orígenes hasta el despertar magrebí* de Abdallah Laroui (Madrid 1994). *Correspondance des deys d’Alger avec la cour de France. 1579-1833*, 2vols., ed. Eugène Plantet (Paris, 1889).

## Marrocos (Dinastia Alauíta)

Muhammad Ben Abdallah (Muhammad III)	1757-1790
Yazid	1790-1792
Slimane (Irmão do anterior)	1792-1822
‘Abd al-Rhaman	1822-1859

## Argel

Muhammad Ben Othman	1766-1791
Hassan El-Khaznadji (Baba Hassan)	1791-1798
Mustapha Pacha	1798-1805
Ahmed Khaznadar (Ahmed Pacha)	1805-1808
Ali El-Ghesal	1808-1809
Hadj Ali-Pacha	1809-1815
Omar-Pacha	1815-1817
Ali-Khodja	1817-1818
Hussein Khodjet el-Kheil	1818-1830

## Tunes (Hussainidas)

‘Ali Bey II	1759-1782
Hammuda Pasha II	1782-1813
‘Uthman	1813-1814
Mahmud Pash	1814-1824
Husayn II	1824-1835



# FONTES E BIBLIOGRAFIA

## 1. Fontes

### 1.1. Fontes Manuscritas

#### **Arquivo Distrital de Faro [ADF]**

*Compromisso Marítimo de Lagos*, Regimento do Compromisso Marítimo de Lagos; Livro de Receita e Despesa do Ano de 1809; Livro de Receita e Despesa do Ano de 1810; Livro de Receita e Despesa do Ano de 1811; Livro de Receita e Despesa do Ano de 1812.

#### **Arquivo Histórico da Marinha [AHM].**

Correspondência do Tenente-General Bernardo Ramires Esquível.

#### **Arquivo Histórico Ultramarino [AHU].**

*Fundo do Norte de África*, Cx. 389, 1790-1800; Cx. 390, 1739-1829; Cx. 391, 1731-1832; Cx. 393, 1784-1816; Cx. 394, 1818-1821, Negócios consulares e diplomáticos; Cx.395, 1799-1821, Negócios consulares e diplomáticos; Cx. 396, 1786-1811; Cx. 397, 1778-1819; Cx. 398, 1596-1809, Correspondência; Cx. 399, 1790-1814; Cx. 400, 1781-1816; Cx. 404, 1751-1807; Cx. 407, 1810-1813, Resgate de portugueses e cativos; Cx. 408, 1806, Cartas do comandante da Esquadra que cruza o Estreito; Cx. 409, 1813, Cativos em Argel; Cx. 411, 1780-1832, Resgate de cativos e diversos; Cx. 412, 1760-1789, Negócios consulares e diplomáticos; Cx. 413, 1809-1811, Argel; Cx. 414, 1649-1815, Argel; Cx. 415, 1799-1818, Correspondência de Argel; Cx. 416, 1787-1793; Cx. 417, 1759-1800, Correspondência; Cx. 419, 1788-1832, Correspondência; Cx. 420, 1752-1823, Cativos de Argel; Cx. 421, 1773-1820, Cativos de Argel; Cx. 422, 1786-1820; Cx. 424, 1770-1785; Cx.425, 1806-1823; Cx. 426, 1752-1828; Cx. 427, 1790-1818; Cx. 429, 1770-1820; Cx. 438, 1779-1807.

#### **Arquivos Nacionais/Torre do Tombo [ANTT].**

##### *Ministério dos Negócios Estrangeiros [MNE].*

Correspondência para as Legações e Consulados portugueses. Argel e Trípoli, Negociações, Liv. 382, 1786-1826; Tânger, Despachos e Instruções, Liv. 609, 1796-1843; Washington, Despachos, Liv. 158, 1810-1826, Liv. 160, 1805-1820.

Correspondência dos Consulados portugueses. Argel, Cx. 271,1786-1830; Cádiz, Cx. 258, 1786-1804; Cx. 259, 1806-1819; Cx. 260, 1820-1827; Estados Berberescos, Cx. 272, 1789-1832; Estados Unidos da América, Cx. 273, 1788-1832; Gibraltar, Cx. 281, 1786-1814; Cx. 282, 1815-1823; Marrocos, Cx. 299, 1778-1821. Cx. 300, 1822-1832.

Arquivos dos Consulados. Consulado de Cádiz, Movimento marítimo, Entradas e saídas de navios portugueses, Liv. 199, 1789-1803; Liv. 200, 1797-1806; Liv. 222, 1804-1805; Liv. 223, 1812-1818; Liv. 224, 1829-1844.

##### *Ministério do Reino [MR].*



Conselho do Almirantado, Cx. 484, Mç. 362; Negócios relativos às ilhas da Madeira e Açores, Mç. 614; Registo das Ordens Régias para Mazagão, código 406, código 530, código 531; Intendência Geral da Polícia, Delitos Perpretados no Mar a Bordo dos Navios, Cx. 569, Mç. 453.

### **Biblioteca Central da Marinha [BCM].**

Manuscritos séculos XVII-XX, M. 133, Plano de protecção que a Marinha de Guerra de Sua Magestade necessita fazer ao comercio e navegação mercantil nas serconstancias em que nos achamos; Cópia da carta de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para o marquês de Niza, Lisboa, [1797].

## **1.2 Fontes impressas**

AL-NASIRI, Ahmad Ibn Khalid. *Chronique de la dynastie alaouie du Maroc (1631 à 1894)*. Trad. E. Fumey, T. IX et X, Paris, Leroux-Archives marocaines, 1906-1907.

AT-TAHTÂWÎ, Rifâ'a. *L'Or de Paris. Relation de voyage. 1826-1831*, Traduit de l'arabe, présenté e anoté par Anouar Louca, Paris, Sindbad, 1988.

Aperçu historique, statistique et topographique sur l'état d'Alger, a l'usage de l'armée expéditionnaire d'Afrique, avec cartes, plans, vues et costumes; rédigé au Dépôt Général de la Guerre. Troisième Edition, Paris, Ch. Piquet, 1830.

BEAUMIER, A. *Itinéraire de Mogador a Maroc et de Maroc a Safy*, Paris, Imprimerie de E. Martinet, 1868.

BRAITHWAITE. *Histoire des Révolutions de L'Empire de Maroc, Depuis la mort du dernier Empereur Muley Ismaél*, Amsterdam, Pierre Mortier, 1731.

BRANDAM, Thomaz Pinto. *Primeira parte da procissam dos cativos no anno de 1729*, [s.l.], [s.n.], 1729.

BRISSON, M. de. *Histoire du naufrage et de la captivité de M. de Brisson, officier de l'Administration de Colonies; Avec la description des déserts d'Afrique, depuis le Sénégal jusqu'à Maroc*, Paris, Barde/Manget & Compagnie, 1789.

DE BRISSON. *História do naufrágio, e cativo de Mr. De Brisson, Official da Administração das Colonias Francezas; com a descripção dos Desertos d'Africa, desde o Senegal, até Marrocos*, Lisboa, Of. De Simão Thadeo Ferreira, 1800.

BROUGHTON, Elizabeth. *Six years residence in Algiers*, London, Saunders and Otley, 1839.

Carta que de Lisboa escreve hum amigo a outro, official de marinha na Esquadra do Estreito, em resposta à que delle recebeo, Contando-lhe o sucesso do dia 4 de Maio, dia em que a Esquadra Portugueza se encontrou com a Argelina, Lisboa, Na Impressam Regia, 1811.

CAREY, Mathew. *A Short Account of Algiers, and of its several wars against Spain, France, England, Holland, Venice, and other powers of Europe, from the usurpation of Barbarossa and the invasion of the Emperor Charles V. to the present time. With a concise view of the rupture between Algiers and the United States*, Second Edition, Improved, Mathew Carey, Philadelphia, 1794.

CERVANTES, Miguel de. *El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha*, Tomo I e II, Edición, introducción y notas de Luis Andrés Murillo, Quinta Edición, Madrid, Editorial Castalia, 1978.

Collecção de notícias acerca do resgate dos portugueses cativos em Argel ajustado no anno de 1810. N. 1. Que comprehende as Contas dos Donativos para o Resgate feitos até 6 de Abril de 1811, Lisboa, Typografia da Academia R. das Sciencias, 1811.

Copia de huma Carta Escrita pelo Padre Guardiam do Real Convento de Mequinés e Vic-Prefeito das Santas Missoens, que nas partes da Barbaria conserva a Religiosa Provincia de São Diogo dos RR. PP. Franciscanos Descalços. Ao Padre Procurador dellas, Lisboa, [s.n.], 1756.

*Correo Mercantil de Cadiz* del viérnes 28 de Junio de 1816.

*Correo Mercantil de Cadiz*, N° 64.

CRADOCK, Anna Francesca. *Journal de Madame Cradock, voyage en France (1783-1786)*. Traduit d'après le manuscrit original et inédit par Mme. O. Delphin Balleyguier, Paris, Librairie Académique Didier Perrin et Cie, 1896.

- D'ARANDA, Emanuel. *Les captifs d'Alger*. Text établi par Latifa Z'rari, Paris. Jean-Paul Rocher, 1997.
- DAN, Pierre R.P.F. Histoire de Barbarie, et de ses corsaires des royaumes, et des villes d'Alger, de Tvnis, de Salé, & de Tripoli. Seconde Edition, Reueuë et augmentée, Paris, Chez Pierre Rocolet, 1649.
- DEVOULX, Albert. «La marine de la Regence d'Alger», in *Revue Africaine. Journal des Travaux de la Société Historique Algérienne*. Numéro 77. Septembre 1869, pp. 384-420.
- FOSS, John. A Journal of the Captivity and Suffering of John Foss; several years a prisoner of Algiers. Second edition, Newbury Port, Angier March, [1798].
- Gazeta de Lisboa*, Num 27, Terça feira 2 de Julho de 1782.
- Gazeta de Lisboa*, Segundo Supplemento, Numero II, Sabbado 16 de Janeiro de 1802.
- Gazeta de Lisboa*, Segundo Supplemento, Numero XLVI, Sabbado 20 de Novembro de 1802.
- Gazeta de Lisboa*, Núm. 193, Segunda feira 13 de Agosto de 1810.
- Gazeta de Lisboa*, Núm. 198, Sabbado 18 de Agosto de 1810.
- Gazeta de Lisboa*, Núm. 207, Quarta feira 29 de Agosto de 1810.
- Gazeta de Lisboa*, Núm. 163, Quinta feira 11 de Julho de 1811.
- HAËDO, Diego de. *Histoire des Rois d'Alger*, Traduction de l'espagnol et notes de Henri Delmas de Grammont, Alger, Grand-Alger Livres, 2004.
- HADDEY, M. J. M. Le Livre d'Or des Israélites Algériens. Recueil de renseignements inédits et authentiques sur les principaux négociants Juifs d'Alger pendant la période turque, Alger, Imprimerie Typographique de Bouyer, 1872.
- Instrucções, Pelas quaes se devem regular os Vassallos desta Coroa, Homens de Negocio, Proprietarios, Capitães e Mestres de Navios, para segurança do seu Commercio maritimo, e livre Navegação para os Pórtos Estrangeiros, feitas pela Junta do Commercio destes Reinos, e seus Dominios, por Ordem de SUA Magestade, participada á mesma Junta pela Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha, e Dominios Ultramarinos, Lisboa, Typografica Silviana, 1781.
- JACKSON, James Grey. An account of the Empire of Morocco, and the districts of Suse and Tafilet; compiled from miscellaneous observations made during a long residence in, various journies through these countries. To which is added an account of shipwrecks on the western coast of Africa, and interesting account of Timbuctoo, the great emporium of Central Africa, second edition, corrected, newly arranged, and considerably enlarged, London, W. Bulmer and Co., 1811.
- LAVALLÉE, Jh. Lettres d'un Mameluck, ou tableau moral et critique de quelques parties des mœurs de Paris, Paris, L'Imprimerie de Brasseur Ainé, 1803.
- Le Registre des Prises Maritimes*, Traduction d'un document authentique et inédit concernant le partage des captures par les corsaires algériens par Albert Devoulx, Alger, Typographie A. Jourdan, 1872.
- LE ROY, Mr. Etat Général et Particulier, du Royaume et de la Ville d'Alger, de son gouvernement, de ses forces de terre et de Mer, revenus, justice, police, commerce, politique, &c., A La Haye, Antoine Van Dole, 1750.
- LEMPRIÈRE, Guilherme. Viagens de Gibraltar a Tangere, Salé, Mogador, Sta Cruz, e Tarudante, e d'ahi pelo Monte Atlas a Marrocos, Lisboa, Off. Simão Thadeo Ferreira, 1794.
- LEMPRIERE, William, Surgeon. A Tour from Gibraltar to Tangier, Sallee, Mogodore, Santa Cruz, Tarudant; and thence, over Mount Atlas, to Morocco: including a particular account of Royal Harem, The second edition, London, J. Walter, 1793.
- MARTEILHE, Jean. *Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil*. Édition établie, annotée et prefacée par André Zysberg, Paris, Mercure de France, 1989.
- MARTIN, Maria. History of the Captivity and Sufferings of Mrs. Maria Martin who was six years a slave in Algiers: two of which she was confined in a dark and dismal dungeon, loaded with irons, for refusing to comply with the brutal request of a turkish officer. To which is annexed, a History of Algiers, A Description of the Country, the Manners and Customs of the Natives – their treatment to their Slaves – their Laws and Religion - &c. &c., Boston, W. Crary, 1807.

- MAZARREDO Y SALAZAR, José. Rudimentos de táctica naval para instruccion de los oficiales subalternos de marina, Madrid, J. Ibarra, 1776.
- Memoire concernant le système de paix et de guerre que les Puissances Européennes pratiquent à l'égard des Régences barbaresques, Traduit de L'Italien par Le Chev. D'Hémin Officier au Rég. des Dragons de Languedoc, Secrétaire d'Ambassade de France à Venise, Seconde édition revue & corrigé, Venise, Chez Formaleoni, 1788.
- Mémoires et caravanes de J. B. Luppé du Garrané*, Chevalier de Saint-Jean de Jérusalem, Grand Prieur de Saint-Gilles, Suivis des mémoires de son neveu J. B. Larrocan d'Aigueberf. Commandeur de Bordères, Publiés pour la première fois par Le Comte de Luppe, Paris, Chez Auguste Aubry, 1865.
- Memoria dos acontecimentos mais notaveis pertencentes aos dois conselhos de guerra, feitos ao Chefe de Divisão Rodrigo Jozé Ferreira Lobo, Commandante da Esquadra do Estreito de Gibraltar, pelo encontro dos argelinos no dia 4 de Maio de 1810. Defeza do Chefe e decizão da cauza, Londres, T.C. Hansard, 1815.
- MORGAN, J. A complete History of Algiers. To which is prefixed, an Epitome of the General History of Barbary, from the earliest Times: With many curious Passages and Remarks, not touched on by any Writer whatever, London, J. Bettenham, 1731.
- NEFZAOU, Cheikh. *Le Jardin parfumé. Manuel d'érotologie arabe*, traduit par le baron R\*\*\* et présenté par Mohammed Lasly, Arles, Editions Philippe Picquier, 1999.
- Noticia Certa da grande preza, que os Hespanhoes Fizeram aos Mouros. E terrível peleja, que tiveram os mesmos junto ao Cabo S. Sebastião no dia 22 de Junho do presente anno de 1757, Lisboa, [s.n.], 1757.
- Notícia da grande preza que os Malteses fizeram aos Argelinos e a batalha naval que houve entre seis navios de Malta e treze embarcações argelinas que ficaram prisioneiras, Lisboa, Na Off. de Domingos Rodrigues, 1757.
- Noticia verdadeira de hum Grande Combate que tiveram tres naos de Guarda-Costa de Hespanha, com duas Nãos de Argel, No qual ficou rendida a capitania dos Mouros...[s.l.], [s.n.], [175-].
- Nova Relação de hum Grande Terremoto que no dia 9 do mez de Dezembro do anno de 1752. Succedeo na cidade de Tunes, Capital do Reyno de Argel: Calamidades, que experimentarão aquelles Barbaros na presente secca; notícia de algumas expiações ridículas, que tem feito para applacar o seu falso Profeta, copiado de huma Carta que escreveo hum Marinheiro cativo naquella Cidade, natural da Ericeira, Lisboa, Na Officina Alvarense, 1753.
- Nova relação e verdadeira notícia exposta ao publico do grande cazo, que succedeo a hum Cavalheiro Italiano, e a outro Valerozo Espanhol, chamado; Pedro Pizarro na cidade de Argel e dos grandes martírios, que este padeceo pela Fé de Christo na mesma Cidade cuja notícia se remeteo de Gibraltar a esta Corte, Lisboa, Na Officina de Jozé Filipe, 1763.
- PANANTI, Joseph. Relation d'un séjour à Alger, contenant des observations sur l'état actuel de cette Régence, les raports des états barbaresques avec les puissances chrétiennes, et l'importance pour celles ci de les subjuguier, Traduit de l'anglais, A Paris, chez Le Normant, 1820.
- PARADIS, Venture. *Tunis et Alger au XVIIIe siècle*. Mémoires et observations rassemblés et présentés par Joseph Cuoq, Paris, Éditions Sindbad, 1983.
- PELLOW, Thomas. *L'Histoire de la longue captivité et des aventures de Thomas Pellow dans le Sud de la Barbarie [v.1743]*, Présentation: Denise Brahimi, Traduction, introduction et notes: Magali Morsy, Paris, Éditions Bouchene, 2008.
- PEYSSONNEL, Jean-André. *Voyage dans les régences de Tunis et d'Alger*, Présentation et notes de Lucette Valensi, Paris, La Découverte, 2001.
- RATTON, Jacome. Recordacoens de Jacome Ratton, fidalgo cavalleiro da Caza Real, cavalleiro da Ordem de Christo, ex-negociante da praça de Lisboa, e deputado do Tribunal Supremo da Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegação, sobre occurrencias do seu tempo em Portugal, durante o lapso de sesenta e tres annos e meio, alias de Maio de 1747 a Setembro de 1810, Londres, H. Bryer, 1818.

- Regimento provisional para o serviço e disciplina das Esquadras e Navios da Armada Real que por ordem de Sua Magestade deve servir o Regulamento das Esquadras e Navios da Mesma Senhora, Lisboa, Na Officina de Antonio Rodrigues Galhardo, 1796.
- Relaçam de hum Memoravel Combate Sucedido na Costa de Portugal no dia 17 de Setembro de 1752 Entre o Capitão Ignacio Pereira Ramos, Natural da Notavel Villa de Setubal, Commandante de Hum Hiate Chamado o Senhor do Bom Fim e hum Chaveco saletino de 24 Remos, com algumas particularidades desta gloriosa açam. Escrita por J.F.M.M., Lisboa, Na Officina de Pedro Ferreira, [s.d.].
- Relação das pessoas resgatadas do cativo de Mequines, que por ordem d'ElRey Nosso Senhor Dom João V Rey de Portugal fizeram os Padres Redemptores da Santíssima Trindade deste Reyno no anno de 1729, Lisboa Occidental, Officina da Musica, 1729.
- Relação do Combate, que teve a frota de Espanha que vinda das Índias, com sette corsários de Argel, na altura do Golfo de Leão, e o modo com que a Capitania da dita Frota destruiu todos estes Corsarios, Lisboa, Na Officina de Francisco da Silva, 1754.
- Relação do Destino, que Aconteceu ao Navio do Bom Conselho, S. Anna e Almas. Que deste porto de Lisboa, em companhia da Frota do Rio de Janeiro, e Perdendo-se da sua conserva andou errante seis mezes, e dos perigos sustos, e trabalhos em que se virão os seus mariantes até entrar neste porto de Lisboa, de que tinham sahido, Lisboa, Na Officin. de Domingos Rodrigues, 1753.
- Relação do notável caso que aconteceu às lanchas da villa de Setubal com tres chavecos mouros em o dia doze do mez de Maio pelas onze horas do dia... Lisboa, [s.n.], [17-].
- Relação do resgate que por ordem Delrey Nosso Senhor D. João V, Rey de Portugal, se fez na cidade de Argel pelos padres Redemptores os Prégadores Gerais Fr. Joseph de Paiva, e Fr. Simão de Brito da Ordem da Santissima Trindade da Redempção de Cativos da Provincia de Portugal..., Lisboa Occidental, Officina da Musica, 1726.
- Relação dos cativos que por ordem delrey nosso Senhor D. João V resgataram na cidade de Argel, os Religiosos da Santissima Trindade da Provincia de Portugal, este anno de 1739..., Lisboa Ocidental, Officina de Antonio Isidoro da Fonseca, 1739.
- Relação dos cativos que por ordem delrey nosso Senhor D. João V resgatarão na cidade de Mequinez os Religiosos da Santissima Trindade da Provincia de Portugal, este anno de 1735..., Lisboa Occidental, Officina de Antonio Isidoro da Fonseca, 1735.
- Relação dos cativos que por ordem do Fidelissimo Rey D. Joseph I nosso Senhor resgataram na cidade de Argel os religiosos da Santissima Trindade, da Provincia de Portugal..., Lisboa, Officina de Francisco Silva, [1754].
- Relação dos captivos que por ordem da Fidelissima Rainha D. Maria I nossa Senhora trouxerão resgatados da cidade de Argel os religiosos da Santissima Trindade da Provincia de Portugal..., Lisboa, Officina de António Rodrigues Galhardo, 1778.
- Relação dos crueis castigos que derão na cidade de Argel a dezasseis cativos christãos, Que por quererem buscar a sua liberdade, por se verem em rigoroso cativo, forão apanhados na sua fugida, Lisboa, [s.n.], 1758.
- Relação individual dos portuguezes, que estavam captivos em Argel, e forão resgatados por ordem de S.A.R. e conduzidos a esta cidade de Lisboa nas tres seguintes expedições, a que se procedeo em cumprimento das mesmas reaes ordens, Lisboa, Na Impressão Régia, 1814.
- Resposta à carta que de Lisboa escreveo hum amigo a outro official de marinha na Esquadra do Estreito, sobre o sucesso do dia 4 de Maio, em que a Esquadra portugueza se encontrou com a argelina, Rio de Janeiro, Na Impressão Régia, 1812.
- SAINT-DENYS, Le Baron Juchereau de. *Considérations statistiques, historiques, militaires et politiques sur la Régence d'Alger*, Paris, Delaunay, 1831.
- SAINT-OLON, F. Pidou de. *Etat présent de l'Empire de Maroc*, Paris, Chez Michel Brunet, 1694.
- SÃO JOSÉ, Frei Jerónimo de. *Historia Chronologica da Esclarecida Ordem da SS. Trindade. Redempção de Cativos da Provincia de Portugal*, 2 Tomos, Lisboa, Officina de Simão Thadeo Ferreira, 1789-1794.

- SHAW, Thomas. *Travels or observations relating to several parts of Barbary and Levant*. Illustrated with Cuts, The second edition, with great improvements, London, A. Millar-W. Millar-W. Sandry, 1757.
- SHEFFIELD, John Lord. *Observations on the Commerce of the American States*, 2<sup>nd</sup> Edition, London, J. Debrett, 1784.
- SILVA LOPES, João Baptista. *Corografia ou Memoria Economica, Estadistica e Topografica do Reino do Algarve*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1841.
- SMITH, Sidney. *Mémoire sur la necessite et les moyens de faire cesser les pirateries des états barbaresques*. N<sup>o</sup>. Ier. Des Pièces annexées au Raport du Président de la réunion des Chevaliers de tous les Ordres de l'Europe, qui eut lieu à Vienne, le 29 Décembre 1814, [Londres, 31 Août 1814].
- SOULEIMÂN, Ahmed Ibn. *Le Bréviaire Arabe de l'Amour*. Traduit de l'arabe et présenté par Mohamed Lasly, Arles, Editions Philippe Picquier, 2002.
- SOUSA, Fr. João de. *Documentos Arabicos para a Historia Portuguesa copiados dos originaes da Torre do Tombo*, Lisboa, Na Officina da Academia Real das Sciencias, 1790.
- STEVENS, James Wilson. *An historical and geographical account of Algiers ; comprehending a novel and interesting detail of events relative to the american captives*, Philadelphia, Hogan & M'Elroy, August 1797.
- TASSY, Laugier. *Histoire du Royaume d'Alger, Avec l'Etat présent de son Gouvernement, de ses Forces de Terre & de Mer, de ses Revenus, Police, Justice Politique & Commerce*, A Amsterdam, Henri du Sauzet, 1725.
- TEMECHVAR, Osmân Agha de. *Prisonnier des infidèles. Un soldat ottoman dans l'Empire des Habsbourg*, récit traduit de l'ottoman, présenté et annoté par Frédéric Hitzel, Arles, Actes Sud, 1998.
- The Papers of Thomas Jefferson*, Vol. 7, 2 March 1784-25 February 1785, ed. Julian P. Boyd, Princeton, Princeton University Press, 1953.
- TOCQUEVILLE, Alexis de. *Second Lettre sur l'Algérie (1837) suivie de Rapport sur l'Algérie (1847)*, Post face de Laurent Tessier, Paris, Éditions Mille et une nuits, 2003.
- Voyage dans dans les états barbaresques de Maroc, Alger, Tunis et Tripoli ; ou lettres D'un des Captifs qui viennent d'être rachetés par MM. Les Chanoines réguliers de la Sainte-Trinité ; suivies, D'une Notice sur leur rachat, & du Catalogue de leurs noms*, Paris, Chez Guillot, 1785.
- Voyage dans la Regence d'Alger ou description, géographique, physique, philologique, etc., de cet État, par le Dr. Shaw*, traduit de l'anglais, avec nombreuses augmentations, des notes géographiques et autres, par J. Mac Carthy, Paris, Chez Marlin, 1830.
- Voyageurs arabes. Ibn Fadlân, Ibn Jubayr, Ibn Battuta et un auteur anonyme*, Textes traduits, présentés et annotés par Paul Charles-Dominique, Paris, Édition Gallimard, 1995.

## 2. Bibliografia

### 2.1. Obras sagradas

- Alcorão*, tradução directa do árabe e anotações de José Pedro Machado, prefácio de Suleiman Vali Mamede, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1979.
- Le Coran*, Traduit de l'Arabe et annoté par A. F. I. de Biberstein Kasimirski, Préface de Mohammad Ali Amir-Moezzi, Lonrai, Éditions Points, 2010.

## 2.2. Obras de referência e colectâneas documentais

- AB-AYAD, Ahmed. *Sources documentaires étrangères. L'Algérie, histoire et société, un autre regard*, Étude des archives, Oran, Centre de recherches en anthropologie social et culturelle, 2005.
- ABITBOL, Michel. *Histoire du Maroc*, Paris, Perrin, 2009.
- Histoire des juifs. De la genèse à nos jours*, Paris, Perrin, 2013.
- ALLAIN, Jean-Claude et al. *Histoire de la Diplomatie Française. II. De 1815 à nos jours*, Paris, Perrin, 2005.
- ARRIBAS PALAU, Mariano. «Documents sur le Maghreb dans les archives espagnoles», in *Revue d'histoire Maghrébine*, n° 13-14, janvier 1979, pp. 111-122.
- BARATA, Manuel Themudo e TEIXEIRA, Nuno Severiano (dir.). *Nova História Militar de Portugal*, 5 Vols., Lisboa, Círculo de Leitores, 2003-2004.
- BETHENCOURT, Francisco. *História das Inquisições. Portugal, Espanha e Itália*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1994.
- BONNEFOUX, P. M. J. de. *Dictionnaire abrégé de Marine*, Paris/Havre, C. B. Matenas, 1834.
- BRAITHWAITE. *Histoire des Révolutions de L'Empire de Maroc, Depuis la mort du dernier Empereur Muley Ismaél*, Amsterdam, Pierre Mortier, 1731.
- BRITO, Salustiano Lopes de. *Inventário do Arquivo Histórico Municipal de Faro*, Faro, Câmara Municipal de Faro, 1998.
- Catálogo dos Manuscritos dos Séculos XVII ao XX*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2000.
- Catálogo das Obras Impressas no Séc. XVIII. Volume I (A – K)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2000.
- Catálogo das Obras Impressas no Séc. XVIII. Volume II (L – Z)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2000.
- CHÉNIER, M. de. *Recherches historiques sur les Maures et Histoire de l'Empire de Maroc*, Par M. de Chénier, charger des Affaires du Roi auprès de l'Empereur de Maroc, Tome Troisième, Paris, Imprimerie Polytype, 1787.
- COELHO, António Borges. *Portugal na Espanha Árabe*, 2 Vol., Lisboa, Caminho. 1989.
- COELHO, Latino. *História política e militar de Portugal desde os fins do século XVIII até 1814*, 3 vols. Lisboa, Imprensa Nacional, 1874/1891.
- Correspondance de deys d'Alger avec la cour de France (1579-1833)*. Recueilli dans les dépôts d'Archives des Affaires Étrangères de la Marine, des Colonies et de la Chambre de Commerce de Marseille et publiée avec une introduction, des éclaircissements et des notes par Eugène de Plantet attaché au Ministère des Affaires Étrangères, T. I-II, Paris, Félix Alcan, 1889.
- DEVOULX, Albert. *Le Raïs Hamidou. Notice biographique sur le plus célèbre du, XIIIe siècle de l'hégire d'après des documents authentiques et par la plupart inédits*, Alger, Typographie Adolphe Jourdan, 1859.
- Les édifices religieux de l'ancien Alger*, Alger, Typographie Bastide, 1870.
- Dicionário da História de Portugal*, Dir. de Joel Serrão, 6 vols., Porto, Livraria Figueirinhas, 1989.
- Dictionnaire de la langue franque ou petit mauresque suivi de quelques dialogues familiers et d'un vocabulaire de mots arabes les plus usuels; a l'usage des français en Afrique*, Marseille, Thypographie de Feissat aîné et Demonchy, 1830.
- DUCHESNE, E. A. *De la prostitution dans la ville d'Alger depuis la conquête*, Paris, J.B. Baillière/ Garnier Frères, 1853.
- DUROSELLE, Jean-Baptiste. *História da Europa*, Paris, Círculo de Leitores/D. Quixote, 1990.

- EL-FASSI, M. «Les archives et les sources inédites de l'histoire du Maroc», in *Les Arabes par les archives (XVIe-XXe siècles)*, J. Berque, D. Chevallier (éd.), Paris, CNRS, 1976, pp. 47-53.
- Encyclopédie berbère*, G. Camps (dir.), Aix-en-Provence, Edisud, 1984-1997, 18 vol.
- Encyclopédie de l'Islam* (nouvelle édition), Leyde-Paris, E. J. Brill-Larose, 1960-1998.
- ESPARTEIRO, António Marques. *Dicionário Ilustrado de Marinha*, 2ª edição revista e actualizada pelo J. Martins da Silva, Lisboa, Clássica Editora, 2001.
- EVANS, Ch. *A chronical dictionary of all books and periodical publications printed in the United States of America, from the genesis of printing in 1639 down to and including the year 1820*, New York, Peter Smith, 1942.
- FARINHA, Maria do Carmo Jasmins Dias. *Os Documentos dos Negócios Estrangeiros na Torre do Tombo*, Lisboa, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, 1990.
- FINKEL, Caroline. *Osman's Dream. The Story of the Ottoman Empire 1300-1923*, London, John Murray, 2006.
- GRÉGOIRE, M. *Essai sur la régénération physique, morale et politique des Juifs*, Metz, L'imprimerie de Claude Lamort, 1789.
- HIRCHBERG, H. Z. *A history of the Jews in North Africa*, 2. Vols., Leyde, E. J. Brill, 1974-1981.
- JULIEN, Charles-André. *Histoire de l'Afrique du Nord. Des origines à 1830*, Paris, Editions Payot & Rivages, 1994.
- LACROIX, Jean-Michel. *Histoire des États-Unis*, Paris, PUF, 1996.
- LAROUÏ, Abdallah. *Historia del Magreb. Desde los orígenes hasta el despertar magrebí*, Madrid, MAPFRE, 1994.
- LE TOURNEAU, Roger. *Histoire du Maroc moderne*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 1992.
- LOPES, Humberto e LOPES, J. Vicente. *Dicionário da linguagem da marinha antiga e actual*, 3ª edição, Lisboa, Centro de Estudos Históricos e Cartografia Antiga / Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 1990.
- LUGAN, B. *Histoire du Maroc des origines à nos jours*, Paris, Perrin-Critério, 2001.
- M'BAREK, Z., AMEZIAN, M. «Le Maroc dans les archives des Pays-Bas», in *Revue Maroc-Europe*, n° 6, 1994, pp. 257-320.
- MACHADO, José Pedro. *Vocabulário português de origem árabe*, Lisboa, Notícias, 1991.
- MANTRAN, Robert. *Histoire de La Turquie*. Paris, PUF, 1998.
- MANTRAN, Robert (Dir.). *Histoire de l'Empire Ottoman*, Paris, Fayard, 1989.
- MARCEL, J.J. *Histoire et description de la régence de Tunis*, Tunis, Éditions Bouslama, 1979.
- MARCOCCI, Giuseppe e PAIVA, José Pedro. *História da inquisição portuguesa (1536-1821)*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2013.
- MATTOSO, José (Dir. de). *História de Portugal*, 8 Vols., Lisboa, Círculo de Leitores, 1992-1993.
- MENDES, J. M. Amado. *História Económica e Social dos séculos XV a XX*, 2ª ed., Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.
- NETTEMENT, M. Alfred. *Histoire de la conquête d'Alger: Écrite sur les documents inédites et authentiques: Suivi de tableau de la conquête de l'Algérie*, Paris, Jacques Lecoffre, 1856.
- NORWICH, John Julius. *Histoire de la Méditerranée*, Paris, Perrin, 2008.
- OLIVEIRA, César (dir.). *História dos Municípios e do Poder Local (dos finais da Idade Média à União Europeia)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996.
- O'SCANLAN, Timoteo. *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, Museo Naval, 1974.
- PLANHOL, Xavier. *Les Nations du Prophète. Manuel géographique de politique musulmane*, Paris, Fayard, 1993.

- RODRIGUES, António Augusto Simões (Dir. de). *História Comparada. Portugal, Europa e o Mundo. Uma Visão Cronológica*, Vol I-II, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo Serrão. *História de Portugal*, Vols. VI/VII, Lisboa, Verbo, 1982-1984.
- SERRÃO, Joel e MARQUES, A.H. de Oliveira. *Nova História de Portugal*, 12 Vols., Lisboa, Editorial Presença, 1990-2002.
- TERRASSE, Henry. *Histoire du Maroc des origines à l'établissement du protectorat français*, Casablanca, Atlantides, 1949-1950.
- VITERBO, Fr. Joaquim de Santa Rosa. *Elucidário das Palavras, Termos e Frases que em Portugal antigamente se usaram e que hoje regularmente se ignoram*, Edição crítica de Mário Fiúza, 2. Vols., Porto, Livraria Civilização, 1983-1984.

## 2.2. Estudos

- ABITBOL, Michel. *Le passé d'une discorde. Juifs et Arabes du VIIe siècle à nos jours*, Paris, Perrin, 2003.
- Les commerçants du roi: Tujjār al-Sultān. Une élite économique judéo-marocaine au XIXe siècle (Lettres du Makhzen, traduites et annotées) 1998 (Ouvrage publié avec le concours du Centre International de Recherches sur les Juifs du Maroc)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1998.
- ACERRA, M. et al. *Les Marines de guerre européennes XVIIe-XVIIIe siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1985.
- ACERRA, M. e ZYSBERG, A. *L'Essor des marines européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES/Les espaces maritimes, 1997.
- AFONSO, António Jorge. «A marinha de guerra portuguesa e o Magrebe: os cativos, o corso e a importância do poder naval na definição da política externa do reino», in *A Guerra Marítima no Norte de África*. Org. de Francisco Contento Domingues/Jorge Semedo de Matos, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2003, pp. 187-227.
- «As relações entre Judeus, Mouros e Turcos no espaço magrebino: a leitura de algumas fontes europeias dos séculos XVIII e XIX», in *Lusitania Sacra*, Universidade Católica Portuguesa/CEHR, 2º Série, T. XXVII, Janeiro-Junho 2013, pp. 99-125.
- «Foi sempre aspiração minha visitar as terras da moirama: uma perspectiva da realidade magrebina», in *Manuel Teixeira Gomes. Ofício de Viver*. Coordenação Maria da Graça A. Mateus Ventura, Lisboa, Edições tinta-da-china, 2010, pp. 185-230.
- «Hamidou Ibn Ali: a *jihād*, o fim do corso e o equilíbrio naval nas águas do Estreito», in *D'Aquém, d'Além e d'Ultramár*. Homenagem a António Dias Farinha, Vol. I, Lisboa, Centro de História/Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2015, pp. 301-317.
- «Judeus do ocidente mediterrânico na obtenção do resgate de cativos e da paz de Portugal com a Regência de Argel (1810/1813)», Comunicação à Segunda Conferência Internacional da Sociedade dos Estudos Sefarditas: *O encontro dos Judeus Sefarditas com o Islão e os Muçulmanos*. Org. de Society for Sephardic Studies / CIDEHUS /Universidade de Évora, Évora, 20-23 de Maio de 2012.
- «José Daniel Colaço, o último de uma dinastia de diplomatas», in *Marruecos, España y Portugal (1880-1996): Hacia nuevos espacios de diálogo*, Coordenador: Mohammed Salhi, Rabat, Facultad de Letras y Ciencias Humanas, 1999, pp. 313-319.
- «O Magrebe e a ameaça islâmica», in *História*, nº 10, Lisboa, O Jornal, Julho de 1995.
- «O naufrágio da fragata Tigre do Imperador de Marrocos em Dezembro de 1785. As relações com Marrocos e a sua posterior inserção no espaço magrebino», Comunicação ao Congresso Internacional de História: *Portugal e o Magrebe/ 4º Colóquio de História Luso-Marroquina*, org.: Centro de História de Além-Mar (FCSH/UNL;Univ. dos Açores)/Universidade do Minho/ Câm. M. de Lagos. Lisboa/Lagos, 12-15 Novembro 2008.
- «O resgate geral de cativos de 1778 na regência de Argel. Uma leitura desta redenção à luz da conjuntura magrebina de final de Setecentos», Comunicação ao Congresso Internacional *Os Trinitários e os Mercedários no Mundo Luso-Hispânico*, Lisboa, 20-23 de Julho de 2016.



- «O Tratado Luso-Marroquino de 1774 e o Magrebe: Um relacionamento integrado», in *Camões: Revista de Letras e Culturas Lusófonas*, Relações luso-marroquinas. 230 anos, Lisboa, Instituto Camões, Novembro 2004. Número 17-18, pp. 83-95.
- «Olhares portugueses sobre o Magrebe: mitos e realidades», in *Cadernos de História*, Belo Horizonte, V.12, n.16, p.137-162, mai. 2012. ISSN 2237-8871. Disponível em <http://periodicos.pucminas.br/index.php/cadernoshistoria/article/view/3335>
- «Os Colaço e a política externa portuguesa em relação ao Magrebe. Do Tratado Luso-Marroquino aos finais do século XIX», in *Os Judeus Sefarditas entre Portugal, Espanha e Marrocos*, Coord. de Carmen Ballesteros e Mery Ruah. Évora, Edições Colibri / Associação Portuguesa de Estudos Judaicos, pp.179-187.
- «Os negócios dos *Ahl Al-Kitāb*. O caso específico dos judeus magrebinos» in *Anais de História de Além-Mar*. XIV, Lisboa, FCSH-UN/Universidade dos Açores, 2013, pp. 249-273.
- Portugal e o Magrebe nos finais do Antigo Regime*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesas, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 1998.
- AGAMBEN, Giorgio. *Ce qui reste d'Auschwitz. L'archive et le témoin*, Paris, Éditions Payot et Rivages, 2003.
- ALBERTO, Edite Maria da Conceição Martins. «Os muçulmanos em Portugal no século XVIII e o Resgate de Geral de Cativos de 1729» in *In the Iberian Peninsula and Beyond. A History of Jews and Muslims (15th-17th Centuries)* Vol. 2, Edited by José Alberto R. Silva Tavim, Maria Filomena Lopes de Barros, Lúcia Liba Mucznik, Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars Publishing, 2015, pp. 44-61.
- Um Negócio Piedoso: o Resgate de Cativos em Portugal na Época Moderna*, Tese de Doutoramento em História, orient. Maria Augusta Lima Cruz, Braga, Universidade do Minho, 2010.
- ALLEN, G. W. *Our Navy and the Barbary Corsairs*, Boston, Houghton, Mifflin & Co., 1905.
- ALLIEVI, S. *Les convertis à l'Islam: les nouveaux musulmans d'Europe*, Paris, L'Harmattan, 1999.
- ALMEIDA, Teresa Caillaux de. *Memória das "Invasões Francesas" em Portugal (1807- 1811)*, Lisboa, Ésquilo, 2010.
- AMARAL, Augusto Ferreira. *História de Mazagão*, Lisboa, Alfa, 1989.
- Mazagão: A epopeia portuguesa em Marrocos*, Lisboa, Tribuna da História, 2007.
- AMELANG, James S. *Historias Paralelas. Judeos y moriscos en la España moderna*, Madrid, Ediciones Akal, 2011.
- ARENDT, Hannah. *A Condição Humana*, Lisboa, Relógio D'Água Editores, 2001.
- Eichmann à Jérusalem. Rapport sur la banalité du mal*, Paris, Gallimard, 2002.
- La crise de la culture. Huit exercices de pensée politique*, Paris, Gallimard, 1972.
- Les Origines du totalitarisme. Sur l'antisémitisme*, Paris, Calmann-Lévy, 1973.
- ARGAZ, C. A. *Les Chevaliers de la mer contre les Barbaresques*, Genève, Idégra Vernoy, 1979.
- ARKOUN, Mohammed. *La pensée arabe*, Paris, PUF, 2005.
- ARRIBAS PALAU, Mariano. «Notas sobre el abastecimiento de granos a Canarias desde Marruecos (1769-1789)», in *Anuario de Estudios Atlánticos*. Num. 25. 1979, pp. 359-408.
- «Un obstáculo para el reconocimiento de Mawlay Sulayman en Marruecos: la proclamación de Mawlay Husayn», in *Al-Andalus-Magreb*, II. 1994, pp. 25-35.
- ATTALI, Jacques. *Les Juifs, le Monde et l'Argent. Histoire économique du peuple juif*, Paris, Fayard, 2002.
- AZEVEDO, J. Lúcio de. *História dos cristãos-novos portugueses*, Lisboa, Clássica Editora, 1989.
- BAPTISTA, António Henriques Cabaça. *O Ressurgimento da Marinha Portuguesa no Último Quartel do Século XVIII*. Dissertação para Licenciatura em História e Filosofia, Lisboa, Universidade de Lisboa/Faculdade de Letras, 1957.
- BELHAMISSI, Moulay. «Course et contre-course en méditerranée ou comment les algériens tombaient en esclavage», in *Cahiers de la Méditerranée*. Vol. 65, L'esclavage en Méditerranée à l'époque moderne,

2002, mis en ligne le 15 octobre 2004. URL: <http://cdlm.revues.org/document36.html>. Consulté 10 mars 2009.

- Histoire de la Marine Algérienne (1516-1830)*, Alger, Entreprise Nationale du Livre, 1983.
- Les Captifs algériens et l'Europe chrétienne (1518-1830)*, Alger, Entreprise Nationale du Livre, 1988.
- BENBASSA, Esther e RODRIGUE, Aron. *Histoire des Juifs sépharades. De Tolède à Salonique*, Paris, Éditions du Seuil, 2002.
- BENJELLOUN, Therese. *Visages de la diplomatie marocaine depuis 1844*, Casablanca, EDDIF, 1991.
- BENOIST-MÉCHIN, Jacques. *Histoire des Alaouites (1268-1971)*, Paris, Perrin, 2010.
- BENNASSAR, Bartolomé e BENNASSAR, Lucile. *Les Chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats. XVIe et XVIIe siècle*, Paris, Perrin, 2006.
- BERQUE, Jacques. *L'intérieur du Maghreb XVe-XXe siècle*, Paris, Gallimard, 1978.
- L'Islam au défi*, Paris, Gallimard, 1980.
- Ulémas, fondateurs, insurgés du Maghreb XVIIe siècle*, Paris, Sindbad, 1982.
- BERRAMDANE, Abdelkhaleq. *Le Maroc et l'Occident (1800-1974)*, Paris, Karthala, 1987.
- BLACHÈRE, Régis. *Le Coran*, Paris, PUF, 1966.
- BLONDEL, Madeleine. «Le récit de voyage féminin au XVIIIe siècle (Première Partie)», in *XVII-XVIII Bulletin de la Société d'études anglo-américaines des XVII et XVIIIe siècles*. N° 17, Année 1983, Volume 17, Numéro 17, pp. 109-127.
- BLONDY, Alain. *Chrétiens et Ottomans de Malte et d'ailleurs*, Paris, PUPS, 2013.
- «Le discours sur l'esclavage en méditerranée: une réalité occultée», in *Cahiers de la Méditerranée* [en ligne], 65/2002, mis en ligne le 15 octobre 2004, consulté 29 août 2013. URL: <http://cdlm.revues.org/37>
- L'Ordre de Malte au XVIIIe siècle. Des dernières splendeurs à la ruine*, Paris, Editions Bouchene, 2002.
- BODIAN, Miriam. «Les juifs portugais d'Amsterdam et la question identitaire», in *La Diaspora des "Nouveaux-Chrétiens"*, Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian. Vol. XLVIII, Lisboa-Paris, Centro Cultural Calouste Gulbenkian, 2004. pp. 103-116.
- BOITEUX, L. A. *La Fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, SEVPEN, 1968.
- BOLOGNE, Jean Claude. *História do Pudor*, Lisboa, Teorema, 1990.
- BONAFFINI, Giuseppe. «Intermediari del riscatto degli schiavi siciliani nel Mediterraneo (secoli XVII-XIX)» in *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, Études réunies par Wolfgang Kaiser, Rome, École Française de Rome, 2008, pp. 251-266.
- BONNICHON, Phillipe, GÉNY, Pierre, NEMO, Jean (dir.de). *Présences françaises outre-mer (XVIe-XXIe siècles)*, Tome I, Histoire: périodes et continents, Paris, Karthala, 2012.
- BONO, Salvatore. *Les Corsaires en Méditerranée*, Paris, Éditions Paris-Méditerranée, 1998.
- «Selon l'arrivage sur le marché. La multiplicité ethnique des esclaves en Italie (XVIe-XIXe siècles)», in *Couleurs de l'esclavage sur les deux rives de Méditerranée (Moyen Âge-XXe siècle)*, Dir. de Roger Botte et Alessandro Stella, Paris, Éditions Karthala, 2012, pp. 199-206.
- BOTTE, Roger. ««Bouc noir» contre «Bélier blanc». L'armée des 'Abid al-Bukhari du sultan Mawlay Isma'il (1672-1727)», in *Couleurs de l'esclavage sur les deux rives de Méditerranée (Moyen Âge-XXe siècle)*, dir. de Roger Botte et Alessandro Stella, Paris, Éditions Karthala, 2012, pp. 231-262.
- BOUBAKER, Sadok. «Réseaux et techniques de rachat des captifs de la course à Tunis au XVIIe siècle», in *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, Études réunies par Wolfgang Kaiser. Rome: École Française de Rome, 2008, pp. 25-46.

- BOUCHARD, Ahmed. «Marrocos, o novo aliado de Portugal (1769-1822)», in *Camões: Revista de Letras e Culturas Lusófonas*, Relações luso-marroquinas. 230 anos, Lisboa, Instituto Camões, Novembro 2004, Número 17-18, 230 anos, pp. 70-82.
- BOUCHÈNE, Abderrahmane *et al* (dir.). *Histoire de l'Algérie à la période coloniale*, Paris, La Découverte, 2014.
- BOUHDIBA, Abdelwahab. *La sexualité en Islam*, 7<sup>e</sup>. édition, Paris, PUF, 2010.
- BOURDIEU, Pierre. *Sociologie de l'Algérie*, Paris, PUF, 1958.
- BOUYERDENE, Ahmed. *Abd El-Kader. L'harmonie des contraires*, Paris, Éditions du Seuil, 2008.
- BOYER, Pierre. «Alger et les corsaires français 1808-1814», in *Navigations et Migrations en Méditerranée*, J.L. Miège éd., Paris, Éditions du CNRS, 1990, pp. 377-390.
- La vie quotidienne a Alger a la veille de l'intervention française*, Paris, Hachette, 1963.
- «Les Renégats et la marine de la Régence d'Alger», in *Revue de l'Occident musulman et de la méditerranée*. N° 39. 1985, pp. 93-106.
- BRAGA, Isabel M. R. Mendes Drumond. *Assistência, saúde pública e prática médica em Portugal: séculos XIV-XIX*, Lisboa, Universitária, 2001.
- Ceuta: residência dum antigo corsário oriental*, Ceuta, Ayuntamiento, 1994.
- Cultura Religião e quotidiano: Portugal (século XVIII)*, Lisboa, Hugin, 2005.
- Entre a Cristandade e o Islão (séculos XVI-XVII): cativos e renegados nas franjas de duas sociedades em confronto*, Ceuta, Instituto de Estudios Ceutíes, 1998.
- Missões Diplomáticas entre Portugal e o Magrebe no Século XVIII: Os Relatos de Frei João de Sousa*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 2008.
- Mouriscos e Cristãos no Portugal Quinhentista. Duas culturas e duas concepções religiosas em choque*, Lisboa, Hugin Editores, 1999.
- Nas franjas da sociedade: os renegados açorianos da época moderna*, Horta, Núcleo Cultural, 1998. Sep. de O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XX, Actas do Colóquio realizado nas Ilhas do Faial e S. Jorge, 1997.
- O primeiro resgate geral de cativos após a restauração: Tetuão 1655*, Braga, [s.n.], 1994.
- Renegados estrangeiros na Inquisição de Évora (Século XVII): a vivência da religião islâmica*, Lisboa, Colibri, 1996.
- Viver e morrer nos cárceres do Santo Ofício*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2015.
- BRAGA, Isabel M. R. Mendes Drumond e BRAGA, Paulo Drumond. *Ceuta Portuguesa (1415-1656)*, Ceuta, Instituto de Estudios Ceutíes, 1998.
- BRAGA, Paulo Drumond. *Filhas de Safo. Uma História da Homossexualidade Feminina em Portugal (séculos XIII-XX)*, Lisboa, Texto Editores, 2011.
- «Mestres de meninos em Portugal nos séculos XVI a XVIII. Alguns contributos com base em fontes inquisitoriais», in *História*, N° 10, pp. 197-208.
- «Os forçados das galés, percursos de um grupo marginalizado», in *Carlos Alberto Ferreira de Almeida In Memoriam*, I, Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, 1999, pp. 187-200.
- Os trinitários e o resgate de cativos: o caso de 1728-1729*, Braga, [s.n.], 1993.
- Um ataque frustrado de piratas argelinos à ilha do Corvo em 1632*, Horta, Núcleo Cultural, 1994.
- BRAHIMI, D. *Les Voyageurs du XVIIIe siècle en Berbérie*, thèse d'État, Paris, Université de Paris-Sorbonne: Paris IV, 1976.
- Opinions et regards des Européens sur le Maghreb aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Alger, SNED, 1978.
- BRANDÃO, Fernando de Castro. «O Tratado de Paz entre Portugal e Marrocos de 1774», in *Camões: Revista de Letras e Culturas Lusófonas*. Relações luso-marroquinas. 230 anos, Lisboa, Novembro 2004. Número 17-18, pp. 26-41.

- 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.
- «Subsídios para a História Diplomática Portuguesa. O Tratado Luso-Marroquino de 1774», in *Studia*, nº32 (Junho de 1971), pp. 303-370.
- BRAUDEL, Fernand. *Autour de la Méditerranée*, Paris, Éditions de Fallois, 1996.
- Gramática das civilizações*, Lisboa, Teorema, 1989.
- O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Filipe II*, 2 Vols., Lisboa, Publicações D. Quixote, 1983/1984.
- BREGOLI, Francesca. *Mediterranean Enlightenment: Livornese Jews, Tuscan Culture, and Eighteenth-Century Reform*, Standford, Standford University Press, 2014.
- «The Port of Livorno and Its *Nazione Ebraica* in the Eighteenth Century: Economic Utility and Political Reforms», in *Quest. Issues in Contemporary Jewish History. Journal of Fondazione CDEC*, n. 2, October 2011, url: [www.quest-cdecjournal.it/focus.php?id=227](http://www.quest-cdecjournal.it/focus.php?id=227).
- BRISAUD, Alain. *Islam & Chrétienté. Treize siècles de cohabitation*, Paris, RobertLaffont, 1991.
- BROGINI, Anne. «La course et la foi. Malte, île corsaire au XVIe et XVIIe siècles», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe – XXIe siècle)*, Textes réunis par Gilbert Buti pour la Société Française d’Histoire Maritime, Paris, Riveneuve éditions, 2009, pp. 181-196.
- «Intermédiaires de rachat laïcs et religieux à Malte aux XVIe et XVIIe siècles», in *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l’échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée. XVe-XVIIIe siècle*, Études réunies par Wolfgang Kaiser, Rome, École Française de Rome, 2008, pp. 47-63.
- BUTI, Gilbert. «Corsaires de Saint-Tropez», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe – XXIe siècle)*, Textes réunis par Gilbert Buti pour la Société Française d’Histoire Maritime, Paris, Riveneuve éditions, 2009, pp. 275-288.
- CABANTOUS, A. e HILDESHEIMER, F. *Foi chrétienne et milieux maritimes, XVe-XXe siècles*, Paris, Publisud, 1989.
- CABRITA, Luís Filipe Xavier. *Os Cativos em Argel da Marinha Real Portuguesa (1799-1812)*, Dissertação apresentada à Universidade Católica Portuguesa para a obtenção do grau de mestre em Estudos Orientais com Especialização em Estudos Islâmicos, Faculdade de Ciências Humanas/Universidade Católica Portuguesa, Setembro 2013.
- CAETANO, António Alves. *A Companhia Fidelidade e os Seguros na Lisboa Oitocentista (1835-1907)*, Lisboa, António Alves Caetano, 2002.
- CAILLÉ, Jacques. *La mission du capitaine Burel au Maroc en 1808*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1953.
- CALAFAT, Guillaume e SANTUS, Cesare. «Les avatars du «Turc». Esclaves et commerçants musulmans à Livourne (1600-1750)», in *Les musulmans dans l’histoire de l’Europe*, Paris, Albin Michel, 2011, pp. 471-522.
- CARDOSO, José Luís. *O pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIII (1780-1808)*, Lisboa, Editorial Estampa, 1989.
- CHARFI, Mohamed. *Islam et liberté. Le malentendu historique*, Paris, Albin Michel, 1998.
- CHARLES-ROUX, F. *France et Afrique du Nord avant 1830. Les précurseurs de la conquête*, Paris, Félix Alcan, 1932.
- CHEBEL, Malek. *L’Esclavage en Terre de d’Islam: Un tabou bien gardé*, Paris, Fayard, 2007.
- CHEHRIT, Kamal. *Les Janissaires: Origines et histoire des milices turques des provinces ottomanes et tout spécialement celle d’Alger*, Textes sélectionnés et synthèses réalisés par Kamal Chehrit, Alger, Éditions Grand-Alger-Livres, 2004.
- CHOURAQUI, A. *Marche vers l’Occident, les Juifs d’Afrique du Nord*, Paris, PUF, 1952.
- CLISSOLD, S. *The Barbary Slaves*, London, Elek, 1977.
- COINDREAU, Roger. *Les corsaires de Salé*, Paris, Institut des Hautes Études Marocaines, 1948.

- COLLER, Ian. «Les musulmans français et les politiques de l’Islam dans l’Europe post-révolutionnaire», in *Les musulmans dans l’histoire de l’Europe*, Paris, Albin Michel, 2011, pp. 101-142.
- Comissão dos Centenários Portugueses, *Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*, Rio de Janeiro, [s. n.], 1940.
- CORBIN, Alain. *Le Temps, le désir et l’honneur. Essais sur XIXe siècle*, Paris, Flammarion, 2014.
- COSTA, Renato. *A Emigração de Algarvios para Gibraltar e Sudoeste da Andaluzia (1834-1910)*, Lisboa, Estar Editora, 2002.
- COUR, A. *L’Établissement des dynasties des chérifs au Maroc et leur rivalité avec les Turcs de la Régence d’Alger (1509-1830)*, Paris, Leroux, 1904.
- COURBAGE, Youssef et FARGUES, Philippe. *Chrétiens et Juifs dans l’Islam arabe et turc*, Paris, Fayard, 1992.
- COUTO FERREIRA, Jaime Alberto do. *A Dessacralização do Pão (Políticas de abastecimento no Antigo Regime: Do concelho ao Estado iluminista)*, Porto, Campo das Letras, 1995.
- CRUZ, Manuel Dantas da. *A neutralidade portuguesa na Europa da Revolução (1792-1807). Dificuldades e possibilidades*, Parede, Tribuna da História, 2011.
- DAKHLIA, Jocelyne. «La langue franque méditerranéenne», in *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques* [En ligne], 42 | 2008, mis en ligne le 03 novembre 2011, consulté le 18 août. URL: <http://ccrh.revues.org/3439>; DOI:10.4000/ccrh.3439
- «Le fondue des couleurs? Expériences croisées de captivité dans le Maroc de l’armée noire», in *Couleurs de l’esclavage sur les deux rives de Méditerranée (Moyen Âge-XX siècle)*. Dir. de Roger Botte et Alessandro Stella, Paris, Éditions Karthala, 2012, pp. 207-230.
- L’empire des passions. L’arbitraire politique en Islam*, Aubier, 2005.
- Lingua franca*, Arles, Actes du Sud, 2008.
- DAKHLIA, Jocelyne e VINCENT, Bernard. *Les musulmans dans l’histoire de l’Europe, I. Une intégration invisible*, Paris, Albin Michel, 2011.
- DAKHLIA, Jocelyne e KAISER, Wolfgang. *Les musulmans dans l’histoire de l’Europe, II. Passages et contacts en Méditerranée*, Paris, Albin Michel, 2013.
- DAVEAU, Suzanne. «Portugal e Marrocos. Geografia da fachada atlântica subtropical do Velho Mundo» in *Camões: Revista de Letras e Culturas Lusófonas*. Relações luso-marroquinas. 230 anos, Lisboa, Novembro 2004. Número 17-18, pp. 42-54.
- DAVIS, Robert C. *Esclaves chrétiens, maîtres musulmans. L’esclavage blanc en Méditerranée (1500-1800)*, Arles, Editions Jacqueline Chambon, 2006.
- DEBBASCH, Yves. *La Nation française en Tunisie (1577-1835)*, Paris, Sirey, 1957.
- DELHAYE, Marion. «L’utilisation du chebec dans la course méditerranée dans la première moitié du XIXe siècle. Mythe ou réalité?», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XIIIe siècle)*, Textes réunis par Gilbert Buti pour la Société Française d’Histoire Maritime, Paris, Riveneuve éditions, 2009, pp. 59-74.
- DELUMEAU, Jean. *La Peur en Occident (XVIe-XVIIIe siècles)*, Paris, Fayard, 1978.
- DENIS, Vincent. «À la recherche d’un groupe invisible: les gens d’Islam dans la France du XVIIIe siècle», in *Les musulmans dans l’histoire de l’Europe*, Paris, Albin Michel, 2011, pp. 81-100.
- DERMENGHEM, Émile. *Le culte des saints dans l’islam maghrébin*, Paris, Gallimard, 1954.
- DESHEN, S. *Les Gens du Mellah, la vie juif au Maroc à l’époque précoloniale*, Paris, Albin Michel, 1990.
- DO PAÇO, David. «Invisibles dans la banalité et le mépris? Les musulmans à Vienne des 1660 à la fin du XVIIIe siècle», in *Les musulmans dans l’histoire de l’Europe*, Paris, Albin Michel, 2011, pp. 55-80.
- «Un Orient négocié», in *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 76/2008, mis en ligne le 06 mars 2009, consulté le 12 septembre 2010. URL:<http://cdlm.revues.org/index4337.html>
- DURAND, L. *Pirates et Barbaresques en Méditerranée*, Avignon, Aubanel, 1975.

- EARLE, P. *Corsairs of Malta and Barbary*, London, Sidgwick and Jackson, 1970.
- ECO, Umberto. *Construir o Inimigo e outros escritos ocasionais*, Lisboa, Gradiva, 2011.
- EISENBETH, Marcel. *Les Juifs au Maroc, essai historique*, Alger, Charras, 1948.
- EL MANSOUR, Mohamed. *Morocco in the reign of Mawlay Sulayman*, Cambridgeshire, MENAS Press, 1988.
- EL-ROUAYHEB, Khaled. *L'amour des garçons en pays arabo-islamique. XVIe-XVIIIe siècle*, Paris, EPEL, 2009.
- EMERIT, Marcel. «L'essai d'une marine marchande barbaresque au XVIIIe siècle», in *Les Cahiers de Tunisie*. N°11. Tunis, 1955, pp. 363-370.
- ENNAJI, Mohammed. *Soldats, domestiques et concubines. L'esclavage au Maroc du XIXe siècle*, Casablanca, EDDIF, 1994.
- ESPARTEIRO, António Marques. *Causas da decadência e do ressurgimento da Marinha*, Lisboa, [s.n.], 1940.
- Causas e declínio da Marinha Portuguesa no séc. XIX (1793-1834)*, Lisboa, [s.n.], 1976.
- O Almirante José Joaquim da Rosa Coelho*, Porto, [s.n.], 1973.
- O Almirante Marquês de Nisa*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1987.
- Três séculos no mar (1640-1910)*, Lisboa, Min. da Marinha, Lisboa, 1974-1986.
- ESPOSITO, John L. *The Islamic Threat. Myth or Reality?*, Third Edition, New York-Oxford, Oxford University Press, 1999.
- FALIU, Ch. e LASALLE, J. P. «“El valor de Malta” de Lope de Vega (?). Traitement dramatique et référent historique», in *Las Órdenes Militares en el Mediterráneo Occidental (S.XII – XVIII)*, Coloquio celebrado los días 4, 5 y 6 de mayo de 1983. Madrid, Casa de Velasquez-Instituto de Estudios Manchegos, 1989, pp. 341-358.
- FARINHA, António Dias. «Ahl Al-Kitab ou A Gente do Livro», in *Judeus & Árabes da Península Ibérica*, Seminário “Judeus e Árabes da Península Ibérica: encontro de religiões, diálogo de culturas”, Lisboa, Academia Internacional de Cultura Portuguesa / Centro Nacional de Cultura, 1994, pp. 66-69.
- «As relações luso-marroquinas: Identidade e História», in *Camões: Revista de Letras e Culturas Lusófonas*. Relações luso-marroquinas. 230 anos, Lisboa, Novembro 2004. Número 17-18, pp. 8-16.
- «Características da presença portuguesa em Marrocos», in *Portugal no Mundo*, Vol. I: Lisboa, Publicações Alfa, 1980, pp. 113-124.
- História de Mazagão durante o período Filipino*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1970.
- «O declínio da política africana: de Alcácer Quibir ao abandono de Mazagão», in *Portugal no Mundo*, Vol. I, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, pp. 125-136.
- «O interesse pelo Norte de África», in *Portugal no Mundo*, Vol. I, Lisboa: Publicações Alfa, 1989, pp. 101-112.
- FETTAH, Samuel. «Le cosmopolitisme livournais: représentations et institutions (XVII-XIXe siècles)», in *Cahiers de la Méditerranée* [en ligne], 67/2003, mis en ligne le 25 juillet 2005, consulté le 21 février 2015. URL:<http://cdlm.revues.org/123>
- FERRO, Marc. *Le Choc de l'Islam. XVIIIe-XXIe siècle*, Paris, Odile Jacob, 2003.
- Le Ressentiment dans L'Histoire. Comprendre Notre Temps*, Paris, Odile Jacob, 2007.
- Le retournement de l'Histoire*, Paris, Robert Laffont, 2010.
- FILALI-ANSARY, Abdou. *Réformer l'islam? Une introduction aux débats contemporains*, Paris, La Découverte, 2005.
- FILIPPINI, Jean Pierre. *Il Porto de Livorno e la Toscana (1676-1814)*, Napoles, Edizione Scientifiche Italiana, 1998.
- «Les Juifs d'Afrique du Nord et la communauté de Livourne au XVIIIe siècle», in *Les Relations intercommunautaires juives au Méditerranée occidentale (XIIIe-XXe siècles)*. (dir.) J.L. Miège, Paris, CNRS, 1984, pp. 60-69.

- FLETCHER, A. Richard. *La croix et le croissant. Le christianisme et l'islam, de Mahomet à la Réforme*, Paris, Éditions Louis Audibert, 2003.
- FONTENAY, Michel. «Esclaves et / ou captifs : préciser les concepts », in *Le commerce des captifs : les intermédiaires dans l'échange et le rachat de prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*. Études réunies par Wolfgang Kaiser, Rome, École Française de Rome, 2008, pp. 15-24.
- « Les chevaliers de Malte dans le «corso» méditerranéen au XVIIe siècle », in *Las Ordenes Militares en el Mediterráneo Occidental (S. XII-XVIII)* : Coloquio celebrado los días 4, 5, y 6 de mayo de 1983, Madrid, Casa de Velasquez-Instituto de Estudios Manchegos, 1989, pp. 369-398.
- « Pour une géographie de l'esclavage méditerranéen aux temps modernes », in *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 65, *L'esclavage en Méditerranée à l'époque moderne*, 2002, | En ligne |, mis en ligne le 15 de octobre 2004. URL : <http://cdlm.revues.org/document42>. Html. Consulté le 10 mars 2009.
- FONTENAY, Michel et TENENTI, Albert. «Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen Âge au début du XIXe siècle », in *Actes du congrès de la commission internationale d'histoire maritime*. Actes du congrès de la commission internationale des sciences historiques, San Francisco, août 1975, pp. 75-136.
- «La place de la course dans l'économie portuaire : l'exemple de Malte et des ports barbaresques », in *Annales ESC*, N° 6, 1988, pp. 1321-1347.
- FORJAZ, Jorge. *Os Colaço. Uma família portuguesa em Tânger seguido de «Memórias Tangerinas» de Alexandre Rey Colaço*, Lisboa, Guarda-Mor, 2004.
- FOUCAULT, Michel. *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 1975.
- FRÉMAUX, Jacques. *La France et l'Islam depuis 1789*, Paris, Presses Universitaires de France, 1991.
- FRUTUOSO, Eduardo, GUINOTE, Paulo, LOPES, António. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.
- «As Frotas do Brasil no Atlântico de final de Antigo Regime», in *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*, Biblioteca Digital Camões, <http://cvc.instituto-camoes>, pdf. 2005.
- FURET, François. *La Révolution I. De Turgot à Napoléon (1770-1814)*, Paris, Hachette Littératures/Pluriel, 2002.
- GARCÍA ARENAL, M. *Conversions islamiques, identités religieuses en Islam méditerranée*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2001.
- «Les juifs portugais, le Maroc et Les Dix Tribus Perdus», in *La Diaspora des «Nouveaux-Chrétiens»*, Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian, Vol. XLVIII, Lisboa-Paris, Centro Cultural Calouste Gulbenkian, 2004, pp. 151-170.
- GARDET, Louis. *Les Hommes de L'Islam. Approche des mentalités*, Bruxelles, Éditions Complexe, 1994.
- GARNIER, Edith. « Sinan «le juif»: un pirate devenue corsaire », in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe – XXIe siècle)*, Textes réunis par Gilbert Buti pour la Société Française d'Histoire Maritime, Paris, Riveneuve éditions, 2009, pp. 175-180.
- GHAZALI, Maria. «La régence de Tunis et l'esclavage en Méditerranée à la fin du XVIIIe siècle d'après les sources consulaires espagnoles», in *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 65, *L'esclavage en Méditerranée à l'époque moderne*, 2002, [En ligne], mis en ligne le 15 octobre 2004. URL: <http://cdlm.revues.org/document43.html>. Consulté le 10 mars 2009.
- GIBBON, Edward. *Mahomet et la naissance de l'islam*, Paris, Éditions Payot & Rivages, 2011.
- GOBERT, Christophe. «Equipages corsaires de Toulon pendant la guerre d'Indépendance d'Amérique», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe siècle)*, Textes réunis par Gilbert Buti pour la Société Française d'Histoire Maritime, Paris, Riveneuve éditions, 2009, pp. 91-106.
- GOMES, Verónica de Jesus. «Nas Malhas da Inquisição de Lisboa: um perfil dos sodomitas da Igreja e de seus amantes», in *Aedos*. Revista do corpo discente do PPG. História da UFRGS, Num. 8, vol. 3, Janeiro-Junho 2011, pp. 111-137.

- GONÇALVES, António Manuel. «Os condicionalismos físicos da navegação no espaço Atlântico Oriental e no Mediterrâneo Ocidental», in *A Guerra Marítima no Norte de África*. Org. de Francisco Contento Domingues/Jorge Semedo de Matos, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2003, pp. 35-55.
- GOSSE, Philip. *Los corsários berberescos. Los Piratas del Norte*, Buenos Aires, Espasa-Calpe, Argentina, S.A., 1947.
- GOUIAÂ, Hafedh. «Vaines querelles et vrais plaisirs», in *Qantara. Magazine des cultures arabe et méditerranéenne*, Hiver 2015-2016, 98, pp. 45-49.
- GUENIFFEY, Patrice. *Histoires de la Révolution et de l'Empire*, Paris, Perrin, 2011.
- GUERREIRO, Luís R. *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996.
- HEERS, Jacques. *Les Barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée. XIVE-XVIIe siècle*, Paris, Perrin, 2008.
- HENIA, Abdelhamid. «La rôle des étrangers dans la dynamique sociopolitique de la Tunisie (XVIIe-XVIIIe siècle). Un problème d'historiographie», *Cahiers de la Méditerranée* [Em linha], 84|2012, Em linha desde 15 de Dezembro, Consultado em 31 de Maio de 2015, URL: //cdlm.revues.org/6471.
- HERSCHENZON, Daniel. «Las redes de confianza y crédito en el Mediterráneo occidental: cautiverio y rescate (1580-1670)», in *Les esclaves en Méditerranée: espaces et dynamiques économiques*, Études réunies par Fabienne P. Guillén et Salah Trabelsi, Madrid, Casa Velázquez, 2012, pp. 131-140.
- HITZEL, Frédéric. «L'esclavage en territoire ottoman à l'époque moderne», in *Couleurs de l'esclavage sur les deux rives de Méditerranée (Moyen Âge-XXe siècle)*. Dir. de Roger Botte et Alessandro Stella, Paris, Éditions Karthala, 2012, pp. 263-282.
- HORRUT, Claude. *Ibn Khaldûn, un islam des «Lumières»?* , Paris, Éditions Complexe, 2006.
- HORTA, José da Silva. «O Islão nos textos portugueses. Noroeste Africano (sécs. XV-XVII), *Actas do Congresso Internacional O Espaço Atlântico do Antigo Regime: poderes e sociedades* (Lisboa, 2-5 de Novembro de 2005, FCSH da Universidade Nova de Lisboa, organizado pelo Centro de Estudos de História de Além-Mar e pelo Instituto de Investigação Científica Tropical), Instituto de Investigação Científica e Tropical e Centro de História de Além-Mar, 2009.
- The Forgotten Diaspora: Jewish Communities in West Africa and the Making of the Atlantic World*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011.
- HOURANI, Albert. *Histoire des peuples arabes*, Paris, Éditions du Seuil, 1993.
- La Pensée Arabe et L'Occident*, Paris, Naufal, 1991.
- HUBAC, P. *Les Barbaresques*, Paris, Berger-Levrault, 1949.
- ISRAEL, Jonathant. «Jews and Crypto-Jews in the Atlantic World Systems, 1500-1800», in *Atlantic Diasporas: Jews, Conversos, and Crypto-Jews in the Age of Mercantilism, 1500-1780*, edited by Richard L. Kagan and Philip D. Morgan, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2009, pp. 3-17.
- «Was there a pre-1740 Sephardic Jewish Enlightenment» in *La Diaspora des «Nouveaux-Chrétiens»*, Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian.Vol. XLVIII. Lisboa-Paris, Centro Cultural Calouste Gulbenkian, 2004, pp. 3-21.
- IRIA, Alberto. *A invasão de Junot no Algarve. Subsídios para a história da guerra peninsular, 1808-1814*, Amadora, Livro Aberto, 2004.
- JAEGER, G. A. *L'aventure maritime: corsaires, filibustiers, pirates et barbaresques: synthèse d'une légende*, Paris, DUC, 1986.
- Les Aventuriers de la mer: bibliographie thématique (XVIe-XXe siècles)*, Lausanne, Le Front Littéraire, 1984.
- Pirates, filibustiers et corsaires, histoires et légendes d'une société d'exception*, Avignon, Aubanel, 1987.
- JULIEN, Charles-André. *Le Maroc face aux impérialismes (1415-1956)*, Paris, Jeune-Afrique, 1978.
- JÚNIOR, A. Cruz. *O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII*, (Ensaio), Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2002.
- JÚNIOR, Abílio Ferreira Cruz. *A política naval na segunda metade do século XVIII*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.



- KAISER, Wolfgang. «Asymétries méditerranéennes. Présence et circulation de marchands entre Alger, Tunis et Marseille», in *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe*, Paris, Albin Michel, 2011, pp. 417-469.
- «Les «hommes de crédit» dans les rachats provençaux (XVIe-XVIIe siècles)» in *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, Études réunies par Wolfgang Kaiser, Rome, École Française de Rome, 2008, pp. 291-319.
- KERESZTELY, Kata. «L'amour courtois en son jardin d'Orient», in *Qantara. Magazine des cultures arabe et méditerranéenne*, Hiver 2015-2016, 98, pp. 33-36.
- KHIAYARI, F. *Vivre et mourir en Alger, L'Algérie ottomane aux XVIe et XVIIe siècles: un destin confisqué*, Paris, L'Harmattan, 2002.
- KISSINGER, Henry. *Diplomacy*, New York, Simon & Schuster, 1994.
- LACOSTE, Yves. *Ibn Khaldoun: Naissance de l'Histoire, passé du tiers monde*, Paris, Éditions La Découverte, 1998.
- LAFON, Jean-Marc. «Entre fortune de mer et hasards terrestres: la course française à Almería (1800-1812)», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe – XXIe siècle)*, Textes réunis par Gilbert Buti pour la Société Française d'Histoire Maritime, Paris, Riveneuve éditions, 2009, pp. 227-246.
- LAGET, Yves. «Corsaires improvisés ou l'affaire Cuzin – 27 prairial an VII», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe – XXIe siècle)*, Textes réunis par Gilbert Buti pour la Société Française d'Histoire Maritime, Paris, Riveneuve éditions, 2009, pp. 107-123.
- LAGRANGE, Frédéric. « Des éphèbes au paradis», in *Qantara. Magazine des cultures arabe et méditerranéenne*, Hiver 2015-2016, 98, pp. 50-53.
- Islam d'interdits, Islam des jouissances. La recherche face aux représentations courantes de la sexualité dans les cultures musulmanes*, Recherche inédit en vue de l'Habilitation à Diriger la Recherche (H.D.R.), Université Paris Sorbonne-Paris IV, 2007-2008.
- «Khaled El-Rouayheb, Before Homosexuality in the Arab-Islamic World, 1500-1800», in *Archives de sciences sociales des religions* [en ligne], 134/avril-juin 2006, document 134-32, mis en ligne le 05 septembre 2006, consulté 22 juillet 2014. URL: <http://assr/revue.org/3513>.
- LAISSUS, Yves. Jomard. *Le dernier Égyptien 1777-1862*, Paris, Fayard, 2004.
- LA FUENTE, Francisco. *D. Miguel Pereira Forjaz Conde da Feira, 1769-1827: o organizador da luta contra Napoleão: Secretário do Governo da Regência para a Guerra, Negócios Estrangeiros e Marinha*, Tradução e apresentação de Manuel Amaral, Lisboa, Tribuna da História, 2011.
- LA VÉRONNE, Chantal de. *Vie de Moulay Isma'ïl, roi de Fès et de Maroc, d'après Joseph de Léon (1708-1728)*, Paris, Librairie Orientaliste Paul Geithner, 1974.
- LAMBERT, Frank. *The Barbary wars. American Independence in the Atlantic World*, New York, Hill and Wang, 2007.
- LAMBERT-GORGES, Martine. «Santiago et la défense de la Méditerranée (Notes sur le XVIe siècle)», in *Las Órdenes Militares en el Mediterráneo Occidental (S.XII – XVIII)*: Coloquio celebrado los días 4, 5 y 6 de mayo de 1983, Madrid, Casa de Velasquez-Instituto de Estudios Manchegos, 1989, pp. 213-248.
- LANE-POOL, S. *Story of the Barbary Corsairs*, London, Greenwood Press, 1994.
- LAROUÏ, Abdallah. *L'idéologie arabe contemporaine*, Paris, François Maspero, 1967.
- LARZUL, Sylvette. «Du manuel pratique au best-seller érotique», in *Qantara. Magazine des cultures arabe et méditerranéenne*, Hiver 2015-2016, 98, pp. 37-39.
- LAURENS, Henry. *Français et arabes depuis deux siècles. La chose franco-arabe. Suivi de Les Rapports entre les métropoles et les systèmes coloniaux*. Paris, Éditions Tallandier, 2012.
- LE GOFF, Jacques e NORA, Pierre. *Faire de l'histoire*, Paris, Gallimard, 1974.
- LE TOURNEAU, Roger. «Le Maroc sous le règne de Sidi Mohammed ben Abdallah (1757-1790)», in *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, Année 1966, Volume 1. Numéro 1, pp. 113-133.
- LEVY, Lionel. *La Nation Juive Portugaise*, Livourne, Amsterdam, Tunis, 1591-1951, Paris, L'Harmattan, 1999.
- LEWIS, Bernard. *L'Islam en crise*, Paris, Gallimard, 2003.

- LIAUZU, Claude. *L'Europe et l'Afrique Méditerranéenne. De Suez (1869) à nos jours*, Bruxelles, Éditions Complexe, 1994.
- LONDON, E. Joshua. *Victory in Tripoli. How America's War with the Barbary Pirates Established the U.S. Navy and Shaped a Nation*, Hoboken-New Jersey, John Wiley & Sons, 2005.
- MACEDO, Jorge Borges de. *A situação económica no tempo de Pombal. Alguns aspectos*, Lisboa, Gradiva, 1989.
- História diplomática portuguesa: constantes e linhas de força*, [s.l.], Nação e Defesa, [s.d.].
- O Bloqueio Continental*, Lisboa, Gradiva, 1990.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero. *O Algarve Económico 1600-1773*, Lisboa, Estampa, 1993.
- MAGALHÃES, José Calvet de. *A Diplomacia Pura*, Venda Nova, Bertrand, 1995.
- MANSOURI, Othman. «Marrocos e Portugal após o Tratado de 1774: Triunfo da paz e da cooperação», in *Camões: Revista de Letras e Culturas Lusófonas. Relações luso-marroquinas. 230 anos*, Lisboa, Novembro 2004. Número 17-18, pp. 96-108.
- MANTRAN, Robert. «Les débuts de la Question d'Orient (1774-1839)», in *Histoire de l'Empire Ottoman*. Dir. Robert Mantran, Paris, Fayard, 1989, pp.421-458.
- «L'État ottoman au XVIIIe siècle: la pression européenne», in *Histoire de l'Empire Ottoman*. Dir. Robert Mantran, Paris, Fayard, 1989, pp. 265-286.
- L'expansion musulmane. VIIe-XIe siècle*, Paris, PUF, 1991.
- MARCHUETA, Maria Regina. *O Conceito de Fronteira na Época da Mundialização*, Lisboa, Instituto da Defesa Nacional, 2002.
- MARK, Peter and HORTA, José da Silva. «Catholics, Jews, and Muslims in Early Seventeenth-Century Guiné», in *Atlantic Diasporas: Jews, Conversos, and Crypto-Jews in the Age of Mercantilism*, eds., Philip D. Morgan and Richard L. Kagan, Baltimore, The Johns Hopkins, University Press, 2011, pp. 170-194.
- MARQUES, A. H. de Oliveira. *Para a história dos seguros em Portugal*, Lisboa, Arcádia, 1977.
- MARTÍNEZ TORRES, J. A. «Curso turco-berberisco y redenciones de cautivos en el Mediterráneo occidental (siglos XVI-XVII)», in *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, Études réunies par Wolfgang Kaiser. Rome, École Française de Rome, 2008, pp. 83-107.
- «L'esclavage en Méditerranée et dans l'Atlantique nord (1571-1700). Brève histoire et comparaison», in *Les esclaves en Méditerranée: espaces et dynamiques économiques*. Études réunies par Fabienne P. Guillén et Salah Trabelsi, Madrid, Casa Velázquez, 2012, pp. 141-150.
- Prisioneros de los infieles. Vida e rescate de los cautivos cristianos cristianos en el Mediterráneo musulmán, siglos XVI-XVII*, Barcelone, Bellaterra, 2004.
- MARSEILLE, Jacques. *Empire colonial et capitalisme français. Histoire d'un divorce*, Paris, Albin Michel, 2005.
- MARTIN-CORRALES, E. *Comercio de la Cataluña com el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII): el comercio com los "enemigos de la fe"*, Barcelone, Bellaterra, 2001.
- MARTINEZ-GROS, Gabriel e VALENSI, Lucette. *L'Islam, l'islamisme et l'Occident. Genèse d'un affrontement*, Paris, Éditions du Seuil, 2013.
- MARTINS, Jorge. *Breve história dos judeus em Portugal*, Lisboa, Veja, 2011.
- MARTINS, Oliveira. *Portugal nos Mares. Ensaios de crítica, história e geografia*, 2 vols., 3ª ed., Lisboa, Parceria António Maria Pereira, 1924.
- MATTHIEX, Jean. «Sur la marine marchande barbaresque au XVIIIe siècle» in *Annales E.S.C.*, N° 11, 3º trimestre, Paris, Armand Colin, 1955, pp. 87-93.
- «Trafic et prix de l'homme en Méditerranée aux XVIIe et XVIIIe siècles», in *Annales E.S.C.*, n°2, Avril-Juin, Paris, Armand Colin, 1954, pp. 157-164.
- MATVEJEVITCH, Pedrag. *Breviário Mediterrânico*, Lisboa, Quetzal Editores, 2009.

- MAZIANE, Leila. «Les captifs européens en terre marocaine aux XVIIe et XVIIIe siècles», in *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 65, L'esclavage en Méditerranée à l'époque moderne, 2002, [En ligne], mis en ligne le 15 octobre 2004. URL: <http://cdlm.revues.org/document45.html>. Consulté le 10 mars 2009.
- «Les Marocains et la course aux XVIIe et XVIIIe siècle», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe – XXIe siècle)*, Textes réunis par Gilbert Buti pour la Société Française d'Histoire Maritime, Paris, Riveneuve éditions, 2009, pp. 197- 210.
- Salé et ses corsaires (1666-1727). Un port de course marocain au XVIIe siècle*, Le Havre, Publications des Universités de Rouen et du Havre, 2007.
- MEDDEB, Abdelwahab. «Coran créé», in *Contre-Prêches. Chroniques*, Paris, Du Seuil, 2006, pp. 383-388.
- La maladie de l'islam*, Paris, Éditions du Seuil, 2002.
- «L'épreuve des Juifs», in *Contre-Prêches. Chroniques*, Paris, Du Seuil, 2006, pp. 104-109.
- MEDDEB, Abdelwahab e STORA, Benjamin (dir. de). *Histoire des relations entre juifs et musulmans des origines à nos jours*, Paris, Albin Michel, 2013.
- MERNISSI, Fatema. *Le Harem politique. Le Prophète et les femmes*, Paris, Albin Michel, 2010.
- Rêves de femmes. Une enfance au harem*, Paris, Albin Michel, 1996.
- MEROUCHE, Lemnouar. *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane: I. Monnaies. Prix et revenus 1520-1830*, Paris, Editions Bouchene, 2002.
- Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane: II. La course mythes et réalité*, Paris, Editions Bouchene, 2007.
- MEZZIANE, Mohammed. «Sodomie et masculinité chez les juristes musulmans du IXe au XIe siècle», in *Arabica* 55, 2008, pp. 276-306.
- MIQUEL, André. *La littérature arabe*, Paris, PUF, 1981.
- O Islame e a sua civilização. Séculos VII-XX*, Lisboa-Rio de Janeiro, Cosmos, 1971.
- MOLLAT DU JORDAN, M. *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 1993.
- MONLAÛ, J. *Les États barbaresques*, Paris, PUF, 1964.
- MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino. *A evolução do pensamento naval português*, Lisboa, Academia da Marinha, 1973.
- Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. 7 (1669-1807) / vol. 8 (1808-1975), Lisboa, Sá da Costa, 1996-1997.
- O poder naval português esse desconhecido*, Lisboa, Academia da Marinha, Lisboa, 1996.
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *D. José*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006.
- MOREIRA, Adriano. «A fronteira marroquina», in *Camões: Revista de Letras e Culturas Lusófonas*. Relações luso-marroquinas. 230 anos, Lisboa, Novembro 2004. Número 17-18, pp. 17-25.
- MORSY, Magali. *La relation de Thomas Pellow, une lecture du Maroc au XVIIIe siècle*, Paris, Éditions Recherche sur les Civilisations, 1983.
- MOTT, Luiz. *O sexo proibido. Virgens, Gays e Escravos nas Garras da Inquisição*, Campinas, Papirus, 1988.
- MOULINE, Nabil. *Le Califat. Histoire politique de l'islam*, Paris, Flammarion, 2016.
- MUCHNIK, Natália. «Judeoconversos y moriscos frente a la diáspora», in *Los Moriscos: Expulsión y Diáspora. Una perspectiva internacional*, ed. Mercedes Garcia-Arenal e Gerard Wiegers, Valencia, Universitat de Valencia, 2013, pp. 415-477.
- NEWITT, Malyn e ROBSON, Martin. *Lord Beresford e a Intervenção Britânica em Portugal 1807-1820*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 2004.
- NIZA da SILVA, Maria Beatriz. *D. João V*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006.
- OCAÑA TORRES, M. L. *El curso marítimo español en el estrecho de Gibraltar (1700-1802)*, Algéciras, Instituto de Estudios Campo Gibraltareños, 1993.

- OLIEL-GRAUZ, Évelyne. «La diaspora séfaraite au XVIII<sup>e</sup> siècle: communication, espace, réseaux», in *La Diaspora des "Nouveaux-Chrétiens"*, Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian, Vol. XLVIII, Lisboa-Paris, Centro Cultural Calouste Gulbenkian, 2004, pp. 55-71.
- OUALDI, M'hamed. «Des Noirs dans les troupes des beys de Tunis. Deux expériences d'enrôlement d'esclaves et d'affranchis au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle et en 1837», in *Couleurs de l'esclavage sur les deux rives de Méditerranée (Moyen Âge-XX<sup>e</sup> siècle)*, Dir. de Roger Botte et Alessandro Stella, Paris, Éditions Karthala, 2012, pp. 315-336.
- OUARDI, Hela. *Les derniers jours de Muhammad*, Paris, Albin Michel, 2016.
- PANZAC, Daniel. «La régence de Tunis et la mer à l'époque d'Hammouda pacha Bey (1782-1814)», in *Cahiers de Tunisie*, 165. 3/1995, pp. 67-84.
- Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée 1800-1820*, Paris, CNRS Éditions, 1999.
- «Les esclaves et leurs rançons chez les barbaresques (fin XVII<sup>e</sup>-début XIX<sup>e</sup> siècle)», in *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 65, L'esclavage en Méditerranée à l'époque moderne, 2002, [En ligne], mis en ligne le 15 octobre 2004. URL: <http://cdlm.revues.org/document47.html>. Consulté le 10 mars 2009.
- PEDREIRA, Jorge e COSTA, Fernando Dores. *D. João VI*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006.
- PEREIRA, Armando Gonçalves. *A economia do mar*, [s.l.], [s.n.], 1932,
- PEREIRA, José António Rodrigues. «A Marinha de Guerra Portuguesa nos séculos XVII e XVIII», in *Portugal Militar nos séculos XVII e XVIII até às vésperas das Invasões Francesas*, Actas do XV Colóquio de História Militar, vol I, Lisboa 7-10 Nov. 2005, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2006, pp. 153-158.
- A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão*, Vol. I (1793-1807, A Armada e a Europa), Lisboa, Tribuna da História, 2005.
- PEREIRA, Pedro Miguel Nazaré. *Bernardo Ramires Esquível (1723-1812). Aristocracia e Ofício nos finais do Antigo Regime*, Dissertação de Mestrado orientada pela Professora Doutora Maria de Fátima Marques Dias Antunes dos Reis, Universidade de Lisboa-Faculdade de Letras, 2011.
- PICAUDOU, Nadine. *L'islam entre religion et idéologie: Essai sur la modernité musulmane*, Paris, Gallimard, 2010.
- PLANAS, Natividad. «Acteurs et mécanismes du rachat d'esclaves dans l'archipel Baléare au XVIII<sup>e</sup> siècle», in *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*. Études réunies par Wolfgang Kaiser, Rome, École Française de Rome, 2008, pp. 65-81.
- PLANHOL, Xavier. *L'Islam et la Mer. La mosquée et le matelot (VII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Perrin, 2000.
- Power, and Culture interviews with Edward W. Said*. Edited and with an introduction by Gauri Viswanathan. London, Bloomsbury, 2005.
- RAMOS, Luís de Oliveira. *D. Maria I*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006.
- RAMPAL, André. «Corsaires et pirates dans les guerres civiles et d'indépendance au début du XIX<sup>e</sup> siècle en Méditerranée: l'France et la Grèce», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*. Textes réunis par Gilbert Buti pour la Société Française d'Histoire Maritime, Paris, Riveneuve éditions, 2009, pp. 247-260.
- RAYMOND, André. «Les provinces arabes (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)», in *Histoire de l'Empire Ottoman*. Dir. Robert Mantran, Paris, Fayard, 1989, pp. 341-420.
- REIS, Maria da Conceição. *A Pirataria Argelina na Ericeira do Século XVIII*, Ericeira, Mar de Letras, 1998.
- RENOUVIN, Pierre e DUROSELLE, Jean-Baptiste. *Introduction à l'histoire des relations internationales*, Paris, Armand Collin, 1991.
- RIBEIRO, Jorge Martins. *Comércio e diplomacia nas relações luso-americanas (1776-1882)*, Dissertação de Doutoramento em História Moderna e Contemporânea apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 1997.

- «Le Portugal et les États-Unis face aux puissances barbaresques à la fin du XVIIIe siècle», in *Africana Studia. Revista Internacional de Estudos Africanos*, N° 19-2º semestre-2012, Porto, Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, pp. 21-26.
- RIBEIRO, Orlando. *Mediterrâneo: Ambiente e tradição*, 2ª edição, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1987.
- RODINSON, Maxime. *De Pitágoras a Lenine*, Lisboa, Instituto Piaget, 1997.
- Entre Islam et Occident*. Entretien avec Gérard Khoury, Paris, Les Belles Lettres, 1998.
- La fascination de l'islam suivi de Le seigneur bourguignon et l'esclave sarrasin*, Paris, Éditions La Découverte, 1989.
- Maomé*, Lisboa, Caminho, 1992.
- RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2005.
- RODRIGUEZ, Francisco Zamora. *La "Pupilla dell'occhio della Toscana" y la posición hispánica en el Mediterráneo Occidental (1677-1717)*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2013.
- ROTH, Cecil. *Histoire des marranes*, Paris, Liana Levi, 1992.
- ROTMAN, Youval. «Captif ou esclave? Entre marché d'esclaves et marché de captifs en Méditerranée médiévale», in *Les esclaves en Méditerranée: espaces et dynamiques économiques*. Études réunies par Fabienne P. Guillén et Salah Trabelsi, Madrid, Casa Velázquez, 2012, pp. 25-46.
- ROUISSI, Moncer. *Population et Société au Maghreb*, Tunis, Cérès, 1983.
- SÁ, Tiago Moreira de. *História das relações Portugal-EUA (1776-2015)*, Lisboa, Dom Quixote, 2016.
- SAID, Edward W. *Covering Islam. How the Media and the Experts Determine How We See the Rest of the World*, London, Vintage Books, 2007.
- Culture & Imperialism*, London, Vintage, 1994.
- Humanisme et démocratie*, Paris, Fayard, 2004.
- Orientalismo. Representações ocidentais do Oriente*, Lisboa, Livros Cotovia, 2004.
- SAIED, Rabih. *Le regard français sur les envoyés marocains du XVIIe et XVIIIe siècles*, Mémoire de D.E.A. sous la direction de: Jean-Pierre Duteil, Université Paris VIII Vincennes Saint-Denis, 1999-2000.
- SAINT VINCENT, Xavier Labat. «Achats et rachats d'esclaves musulmans par les consuls de France en Méditerranée au XVIIIe siècle», in *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 65, 2002, mis en ligne le 15 octobre 2004, consulté le 11 avril 2013. URL:<http://cdlm.revues.org/44>
- SAND, Shlomo. *Les mots et la terre. Les intellectuels en Israël*, Paris, Éditions Flammarion, 2010.
- SANTORI, Pierre. «Le rachat des Corses esclaves à Tunis en 1779», <halshs-00162606>.
- SARDICA, José Miguel. *A Europa Napoleónica e Portugal. Messianismo Revolucionário, Política, Guerra e Opinião Pública*, Parede, Tribuna da História, 2011.
- SAVINA, Claire. «L'orgie des sens pour l'amour de Dieu», in *Qantara. Magazine des cultures arabe et méditerranéenne*, Hiver 2015-2016, 98, pp. 40-44.
- SCHROETER, Daniel. *The Sultan's Jews. Morocco and the Separdi Word*, Standford, Standford University Press, 2002.
- SCHWARTZ, Stuart B. *Cada um na sua lei. Tolerância religiosa e salvação no mundo ibérico*, São Paulo, Companhia das Letras, 2009.
- SEBAG, Paul. *Histoire des Juifs de Tunisie*, Paris, L'Harmattan, 1981.
- SEDDIK, Youssef. *Nous n'avons jamais lu Le Coran*, Paris, Éditions de l'Aube. 2004.
- Le grand malentendu. L'Occident face au Coran*, [s. l.], l'Aube, 2016.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Marquês de Pombal: o homem, o diplomata e o estadista*, Lisboa, Câmaras Municipais de Lisboa, Oeiras e Pombal, 1982.

- SERRÃO, José Vicente. «O quadro económico. Configurações estruturais e tendências de evolução», in *História de Portugal*, dir. José Matoso, Quarto Volume, O Antigo Regime (1620-1807), Lisboa, Círculo de Leitores, 1993, pp.71-117.
- SILBERT, Albert. *Do Portugal do Antigo Regime ao Portugal oitocentista*, Lisboa, Livros Horizonte, 1981.
- Le Portugal Méditerranée à la fin de l'Ancien Régime. XVIIIe-Début du XIXe siècle. Contribution à l'histoire agraire comparée*, 3 vols., Lisboa, INIC, 1978.
- Le problème agraire portugais au temps des premières Cortès libérales (1821-1823)*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian / Centre Culturel Portugais, 1985.
- SILVA, Jorge Manuel Moreira, *A Marinha de Guerra Portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da Regeneração (1821-1851). Adaptação a uma nova realidade*. Tese de Mestrado em História Marítima, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 2009.
- SNYDER, Holly. «English Markets, Jewish Merchants, and Atlantic Endeavors: Jews and the Making of British Transatlantic Commercial Culture, 1650-1800», in *Atlantic diasporas: Jews, Conversos, and Crypto-Jews in the Age of Mercantilism, 1500-1780*: edited by Richard L. Kagan and Philip D. Morgan, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2009, pp. 50-74.
- SOLA, Emílio. *Argelia, entre el desierto y el mar*, Madrid, MAPFRE, 1993.
- Tunis au XVIIIe siècle. Une cité barbaresque au temps de la course*, Paris, L'Harmattan, 1989.
- Un méditerranée de pirates: corsários, renegados y cautivos*, Madrid, Editorial Tecnos, 1988.
- SOLÉ, Robert. *Bonaparte à la conquête de l'Égypte*, Paris, Éditions du Seuil, 2006.
- SOURDEL, D. e J. *La civilisation de l'Islam classique*, Paris, Arthaud, 1983.
- SOUSA, João Silva de. *Religião e direito no Alcorão (Do pré-Islão à Baixa Idade Média, Séc. XV)*. Prefácio Prof. Dr. António Dias Farinha, Lisboa, Editorial Estampa, 1986.
- SOUSA, Vicente Borges de. *O controlo e a fiscalização dos seguros em Portugal: séculos XIV a XVIII*, Lisboa, Instituto de Seguros de Portugal, 1989.
- STEINER, Georges. *De la Bible à Kafka*, Paris, Fayard, 2002.
- STORA, Benjamin. *Histoire de l'Algérie coloniale (1830-1954)*, Paris, Éditions La Découverte, 1991.
- STUDNICKI-GIZBERT, Daviken. «La Nación among the Nations: Portuguese and Other Maritime Trading Diasporas in Atlantic, Sixteenth to Eighteenth Centuries», in *Atlantic Diasporas: Jews, Conversos, and Crypto-Jews in the Age of Mercantilism, 1500-1780*: edited by Richard L. Kagan and Philip D. Morgan. Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2009, pp. 75-98.
- SYMONDS, Craig L. *Navalists and Antinavalists. The Naval Policy Debate in the United States, 1785-1827*, Newark/N.J., University of Delaware Press, 1980.
- SZYMANSKY, Edward. «Les tribus "Guich" et le Makhzen sous le règne de Sidi Mohammed Ben Abd Allah» in *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, Année 1970, Volume 8, Numéro Spécial, pp. 195-202.
- TAÏEB, J. *Être juif au Maghreb a la veille de la colonisation*, Paris, Albin Michel, 1994.
- «Les Juifs au Maghreb au XIXe. Aperçus de démographie historique et repartition géographique», in *Population*, 47<sup>e</sup> année, N° 1, 1992, pp. 85-103. [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pop\\_0032-4663\\_1992\\_num\\_47\\_1\\_3800](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pop_0032-4663_1992_num_47_1_3800).
- TAVIM, José Alberto Rodrigues da Silva. «Dialogue of the Believers (16th-17th Centuries)», in *In the Iberian Peninsula and Beyond. A History of Jews and Muslims (15th-17th Centuries)* Vol. 2, Edited by José Alberto R. Silva Tavim, Maria Filomena Lopes de Barros, Lúcia Liba Mucznik, Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars Publishing, 2015, pp. 2-25.
- «Diamonds are forever. Eros judaico: Capital económico e capital social. Reflexões sobre a relação entre empreendimento mercantil e coesão social entre pos judeus portugueses de Amesterdão (séculos XVI-XVIII)», in *Anais de História de Além-Mar*. XV, Lisboa, FSCH-UN/Universidade dos Açores, 2013, pp. 63-91.

- «Judeus entre Portugal e Marrocos nos séculos XVI e XVII: Páginas de controvérsias e entendimentos», in *Camões: Revista de Letras e Culturas Lusófonas*. Relações luso-marroquinas. 230 anos, Lisboa, Novembro 2004. Número 17-18, pp. 149-165.
- «Juifs de Mafoma dans le Portugal catholique (XVIe-XVIIe siècle)», in *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe, II. Passages et contacts en Méditerranée*, sous la direction de Jocelyne Dakhlia et Bernard Vincent, Paris, Albin Michel, 2013, pp. 613-638.
- Os Judeus na expansão portuguesa em Marrocos durante o século XVI: origens e actividades de uma comunidade*, Braga, APPACDM, 1997.
- «Marrocos – a protecção dos dhimmi», in *Os Judeus nas Terras do Islão. Revista de Estudos Judaicos*, n° 6, pp. 18-22.
- «Subir a Fez» durante o século XVI. Contribuição para o estudo de um *mellah*., in *Os Judeus Sefarditas entre Portugal, Espanha e Marrocos*, coord. Carmen Ballesteros e Mery Ruah, Lisboa, Edições Colibri / Associação Portuguesa de Estudos Judaicos / CIDEHUS-EU, Outubro de 2004, pp. 87-117.
- «Tempo de judeus e mouros: quadros da relação entre judeus e muçulmanos no horizonte português (séculos XVI-XVII)», in *Lusitania Sacra*, Universidade Católica Portuguesa/CEHR, 2ª Série, T. XXVII, Janeiro-Junho 2013, pp. 59-79.
- TIMOULE, A. *Le Maroc à travers les chroniques maritimes*, t. I, De la Préhistoire à 1873, 2<sup>e</sup> éd., Casablanca, SONIR, 1989.
- TODOROV, Tzvetan. *La conquête de l'Amérique. La question de l'autre*, Paris, Éditions du Seuil, 1992.
- La Peur des barbares. Au-delà du choc des civilisations*, Paris, Robert Laffont, 2008.
- La signature humaine: Essais 1983-2008*, Paris, Éditions du Seuil, 2009.
- TOUSSAINT, A. *Histoire des corsaires*, Paris, PUF, 1978.
- TRIVELLATO, Francesca. «Juifs de Livourne, Italiens de Lisbonne, hindous de Goa. Réseaux marchands et échanges interculturels à l'époque moderne», in *Annales HSS*, mai-juin 2003, n°3, pp. 581-603.
- «Les juifs d'origine portugaise entre Livourne, le France et la Méditerranée (c.1650-1750)», in *La Diaspora des «Nouveaux-Chrétiens»*, Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian, Vol.XLVIII, Lisboa-Paris, Centro Cultural Calouste Gulbenkian, 2004, pp. 171-182.
- «Sephardic Merchants in the Early Modern Atlantic and Beyond: Toward a Comparative Historical Approach to Business Cooperation», in *Atlantic Diásporas: Jews, Conversos, and Crypto-Jews in the Age of Mercantilism, 1500-1780*: edited by Richard L. Kagan and Philip D. Morgan, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2009, pp. 99-120.
- The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in Early Modern Period*, Yale, Yale University Press, 2009.
- TROIN, Jean-François Dir. *Le Maghreb hommes et espaces*, Paris, Armand Colin, 1985.
- TULARD, Jean. *L'anti-Napoléon. La légende noire de l'Empereur*, Paris, Éditions Gallimard/Julliard, 1965.
- TURBET-DELOF, Guy. *La Presse périodique française et l'Afrique barbaresque au XVIIIe siècle (1611-1715)*, Genève, Droz, 1973.
- VAINFAS, Ronaldo. *Trópico dos Pecados. Moral, Sexualidade e Inquisição no Brasil*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1997.
- Jerusalém colonial: Judeus portugueses no Brasil holandês*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2010.
- VAINFAS, Ronaldo (Org.). *História e Sexualidade no Brasil*, Rio de Janeiro, Edições Graal, 1986.
- VALENSI, Lucette. *Ces étrangers familiers. Musulmans en Europe (XVIe-XVIIIe siècles)*, Paris, Éditions Payot & Rivages, 2012.
- «Islam et capitalisme: production et commerce des chéchias en Tunisie et en France au XVIIIe siècle», in *Revue d'Histoire Moderne et contemporaine*, XVI (1969), pp. 376-400.
- Juifs et musulmans en Algérie (VIIe-XIXe siècle)*, Paris, Tallandier, 2016.
- Le Maghreb avant la prise d'Alger (1780-1830)*, Paris, Flammarion, 1969.

- «Les relations commerciales entre la régence de Tunis et Malte au XVIIIe siècle», in *Cahiers de Tunisie*, 43, 1963, pp. 71-83.
- VALÉRIAN, Dominique. «Les captifs et la piraterie: une réponse à une conjoncture déprimée? Le cas du Maghreb aux XIVe et XVe siècles», in *Les esclaves en Méditerranée: espaces et dynamiques économiques*. Études réunies par Fabienne P. Guillén et Salah Trabelsi, Madrid, Casa Velázquez, 2012, pp. 119-130.
- VAN KRIEKEN, Gérard. *Corsaires & Marchands: Les relations entre Alger et les Pays-Bas, 1604-1830*, Paris, Éditions Bouchène, 2002.
- VATIN, Jean-Claude. *L'Algérie politique. Histoire et société*, Paris, Presses de la Fondation des Sciences Politiques, 1974.
- VERGÉ-FRACESCHI, M. *Guerre et Commerce en Méditerranée, IXe-XXe siècles*, Paris, Veyrier/Kronos, 1991.
- La Marine française au XVIIIe siècle, les espaces maritimes*, Paris, SEDES, 1996.
- VIDAL, Laurent. *Mazagão, la ville qui traversa l'Atlantique. Du Maroc à l'Amazonie (1769-1783)*, Paris, Flammarion, 2005.
- VILLIERS, Patrick. «La course en Méditerranée sous l'Empire: premiers éléments statistiques», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe siècle)*. Textes réunis par Gilbert Buti pour la Société Française d'Histoire Maritime, Paris, Riveneuve éditions, 2009, pp. 213-226.
- VINCENT, Bernard. «Procédures et réseaux de rachats de captives dans l'Espagne des XVIe-XVIIe siècles», in *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, Études réunies par Wolfgang Kaiser, Rome, École Française de Rome, 2008, pp. 123-134.
- VON KEMNITZ, Eva-Maria. «Marrocos: um esquecido aliado de Portugal na época conturbada das invasões napoleónicas», in *O Reino sem Corte*, Ana Leal Faria e Maria Adelina Amorim (Coordenação), Parede, Tribuna da História, 2011, pp. 255-263.
- «Olhar o Estreito para além do horizonte (Pensar estratégia para o Norte de África em Portugal no século XVIII)», in *Portugal Militar nos séculos XVII e XVIII até às vésperas das Invasões Francesas*, Actas do XV Colóquio de História Militar, vol. II, Lisboa 7-10 Nov. 2005, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2006, pp. 153-158.
- Portugal e o Magrebe (séculos XVIII/XIX): Pragmatismo, inovação e conhecimento nas relações diplomáticas*, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 2010.
- WEBER, Max. *A ética protestante e o espírito do capitalismo*, Lisboa, Editorial Presença, 2001.
- WEISS, Gillian. *Captifs et corsaires. L'identité française et l'esclavage en Méditerranée*, Toulouse, Anarchisis, 2014.
- «Humble Petitioners and Able Contractors: French Women as Intermediaries in the Redemption of Captives», in *Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, Études réunies par Wolfgang Kaiser, Rome, École Française de Rome, 2008, pp. 333-344.
- WESSELING, Henri. *Les empires coloniaux européens 1815-1919*, Paris, Gallimard, 2009.
- WILKE, Carsten L. *História dos Judeus Portugueses*, Lisboa, Edições 70, 2009.
- WILSON, Peter Lamborn. *Utopias Piratas*, Porto, Deriva, 2009.
- WINDLER, Christian. «De la «normalisation» à la soumission: les relations franco-maghrébines au XVIIIe et au début du XIXe siècle», in *Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, Études réunies par Wolfgang Kaiser, Rome, École Française de Rome, 2008, pp. 345-363.
- WOLF, John B. *The Barbary Coast, Algeria under the Turks 1500-1830*, New York-London, Norton, 1979.
- WRIGHT, Louis B. and MACLEOD, Julia H. *The first Americans in North Africa. William Eaton's struggle for a vigorous policy against the Barbary pirates, 1799-1805*, Princeton, Princeton University Press, 1945.
- YERUSHALMI, Y. H. *Sefardica. Essais sur l'histoire des Juifs, des marranes & des nouveaux-chrétiens d'origine hispano-portugaise*, Paris, Chandeigne, 1998.



- YOVEL, Yirmiyahu. *L'aventure marrane: Judaïsme et modernité*, Paris, Éditions du Seuil, 2011.
- ZAFRANI, Haïm. *Los judíos del occidente musulman. Al Andalus y el Magreb*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1994.
- Les Juifs du Maroc. Vie social, économique et religieuse. Études de Taqqanot et Responsa*, Paris, Geuthner, 1972.
- ZBITOU, Ali. «Impact de la course au Maroc sur l'architecture navale et l'établissement des traits, XV-XIXe siècle», in *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe siècle)*. Textes réunis par Gilbert Buti pour la Société Française d'Histoire Maritime, Paris, Riveneuve éditions, 2009, pp. 43-58.
- ZELTNER, Jean-Claude. *Tripoli. Carrefour de l'Europe et des pays du Tchad (1500-1795)*, Paris, L'Harmattan, 1992.
- ZYSBERG, André. *Les galériens. Vies et destins de 60000 forçats sur les galères de France 1680-1748*, Paris, Éditions du Seuil, 1987.
- ZYSBERG, André e BURLET, René. *Venise. La Sérénissime et la mer*, Paris, Gallimard, 2000.

# APÊNDICE DOCUMENTAL

## Nota introdutória

O apêndice documental que inserimos neste trabalho inclui cinco documentos considerados essenciais para o estudo da permanência dos cativos portugueses no banho da regência argelina. Entre eles destacamos pela sua importância a cópia da carta remetida por José Gaspar Vieira ao capitão-tenente da Armada Real Paulo Freire de Andrade, a exposição do mesmo do mesmo militar enviada ao visconde de Anadia e as instruções de D. Miguel Pereira Forjaz dirigidas ao chefe de divisão James Scarnichia que deveriam regular as três “conductas” relacionadas com o resgate geral de 1810. Embora algumas destas fontes não sejam desconhecidas, pois já foram citadas por Luís Filipe Xavier Cabrita, pensamos que se justifica a sua publicação, essa sim inédita, pelo que poderá contribuir futuras abordagens a este tema.

Foram utilizados os seguintes critérios de transcrição paleográfica:

1. respeito pela ortografia original mas com actualização de maiúsculas e minúsculas;
2. modernizou-se o uso do u/v, do i/j, respectivamente com valor vocálico ou consonântico;
3. manteve-se o uso do y;
4. uso do [ ] para tudo o que tenha sido interpretado pelo leitor ou acrescentado ao texto original;
5. não foi actualizada a pontuação;
6. manteve-se a grafia das palavras que se encontravam unidas ou com elementos separados de acordo com a grafia da época;
7. desenvolvimento das abreviaturas mantendo apenas as formas dos numerais;
8. utilização de // para indicar a mudança de fólho quando não numerado.



### **Índice cronológico dos documentos**

- 1 – 17/05/1802 – Carta de Joaquim José de Castro Guedes para seu pai
- 2 – 01/04/1806 – Cópia da carta de Gaspar José Vieira para Paulo Freire de Andrade
- 3 – 26/06/1806 – Exposição de Gaspar José Vieira ao visconde de Anadia
- 4 – Julho de 1807 – Tradução da Carta para Ahmdanm Auladel Ajuz
- 5 – 25/08/1810 – Cópia da Instruções de D. Miguel Pereira Forjaz



# Documento nº 1

AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 425.

Carta de Joaquim José de Castro Guedes para seu pai, Argel de 17 de Maio de 1802.

Meu amado Pay e Senhor do meu Coração. Hei de estimar infinito que tenha logrado perfeita saúde e as maiores felicidades na amável companhia de minha querida May e Manos. Agora lhe vou contar os sucessos do nosso cruzadoiro em Gibraltar; pois sahindo nós no dia 5 de Maio da dita bahia com ordem de cruzar com Ponente e Levante com a fragata carregada de mantimentos para cinco mezes, e de lenha que não cabia já no porão; tudo isto tendia a estar nos promptos para hum combate; e como o vento continuou do Poente, fomos cahindo para Sotavento de sorte, que no dia 8, estávamos por altura de Estopona, que he huma terra de Espanha, e se avistou huma fragata debaixo da terra, a Barlavento; a qual disserão ser americana; mas isto foi entre os officiaes do quarto, que erão dois; e o comandante; e nós todos estávamos em baixo. A dita fragata fez força de vella para nós, e como andava muito, em breve tempo esteve com nosco; e como fosse por pratica ou theorica do official do quarto o conhecimento das fragatas americanas; se conheceo quando estava ao pé de nós, que era argelina. Tocou-se a postos, mas foi tão rápidamente; que quando a gente estava a subir, já não podiamos fugir della nos dar a abordagem; assim mesmo lhe demos huma bandá e mais alguns tiros de pessos, que se carregarão duas e tres vezes; mas nos ultimos, já elles tinham deitado 150 homens dentro, e logo depois refresco de 80: Os nossos portuguezes portarão-se como homens de valor incomparavel; pois garrearão sem armas, contra homens armados, e com os espeques e pes de cabra, se defendião valerosamente; e elles a tiro de pistola, espingarda, e savres, que parecião navalhas de barba; assim mesmo durou a acção 5 quartos de hora para mais: morrêo muita gente nossa, e ficarão muitos feridos; pois quando entrámos no combate tínha-mos 332 praças das quaes 60 estão doentes; 30 e tantos pequenos, que fogirão para baixo ao primeiro tiro; de sorte, que tinhamos o muito 230 praças capazes, e elles 450, tudo homens; em fim decidio-se-lhe a acção a favor delles; mas nunca se lhe arreou a Bandeira senão quando elles mesmo a arrearão com suas mãos: morrerão o comandante; e o immediato = Deus lhes perdoe; mas a culpa de tudo, por ser o official de quarto: O tenente da artilharia muito meu amigo, e mais 43 homens; e feridos 55. Da parte do inimigo 36 mortos, e 40 e tantos feridos: ficarão 3 officiaes de marinha feridos mas dois não são de consequência. Logo que ficámos rendidos nos despojarão de todos os vestidos e nos meterão a bordo da sua fragata, na qual andámos desde o dia 8 das 7 horas e meia até o dia 15, que chegamos a esta cidade de Argel: O tratamento foi conforme a Nação; mas sempre pensei, que seria peor, e que não houvesse distincção de officiaes: Logo que chegámos nos mandarão para terra, que foi a noite que passámos peor de todas; e no dia 16 fomos a presença do // rey o qual apartou os officiaes e varios homens e nos mandou para cima para o palácio /perdõe/; e de lá elle mesmo nos repartio para hirmos para caza dos consules, que tem paz com a nossa nação; dos quaes, eu cal[hei] com o Paulo Freire, o qual ficou bem, como eu, graças a Deos, em caza do consul da Suécia; o qual hoje he o segundo dia, que cá estamos, nos tem tratado muito bem; logo nos mandou fazer fattos; e também o commandante do brigue portuguez, que cá está nos trouxe logo todo o necessário; e podemos andar por onde quizermos nesta cidade e estar em caza dos consules e mais nada; de sorte que o que, hé de ter mais dó, he da equipagem; pois esses, he que trabalhão; mas não trazem ferros, como dizião; e so por sinal de escravos, dão a todos hum arganéu de arame preto, que se tira e põe, como hum colchete para todo o mouro que fizer mal os castigarem ásperamente; e isto he a bem dos escravos, e mal para eles. Eu tive hontem a fortuna de logo hir correio para Hespanha; mas como parte ao meio dia, e isto he tarde; por isso não sou mais extenço e em outro o serei; e só o que lhe peço, he que nem Vossa Mercê, nem minha querida May, se mortifiquem com estas coizas; pois hum homen ha de logo, que se destina para militar, defender a sua Pátria até onde póde, e o perder, nem sempre se perde e o ganhar do mesmo módo, e por isso, lhes torno a pedir com a maior efficacia, e pelo amor que Vossas Mercês me tem, que estejam descansados, e esperança em Deos; pois querendo o mesmo Senhor; tudo se hade fazer, para assim os poder ver com saúde quando chegar a essa cidade / como espero em Deos /; pois ja os outros que cá, estão antigos, tem sabido, que está a chegar hum Embaixador do Grão Senhor, para se tomarem só os navios e mandar-se toda a gente embóra em convenção que fizerão as outras nações, e isto he de certeza; e em quanto a esse Reyno há de fazer muita força, o mandarem-nos buscar; pois cá está também o filho segundo do Almirante Ramires: em fim ha de ser o que Deos quiser: eu fico bom de saúde, e Paulo Freire do mesmo módo, e elle, como estava agora escrevendo cartas de officio para essa cidade; não tem tempo para escrever neste correio para caza; e por isso Vossa Mercê fará o favor podendo hir, ou logo que receber esta mandar a caza da Senhora D. Thomazia, que não esteja com cuidados; que fica bem, e contar-lhe isto mesmo; e que elle escreverá, e para maior certeza elle assina, nesta o seu nome para a dita Senhora ver a verdade; e lhe fara todo o possivel de a consolar, conforme o seu grande juizo. O meu peditorio, espero seja satisfeito; pois só assim, he que me estimão; depois de lhes dizer, que estou bem e que só o que tenho, he não

estar na sua companhia; mas a minha vida he de militar, e nisto digo tudo. Fará o favor de fallar ao Paulo Jozé Miguel meu // camarada e amigo; se cazo já estiver nessa cidade que por elle mandei humas encomendinhas e que eu lhe mando muitas saudades; e lhe leia estas novidades todas e que em eu tendo tempo, lhe escreverei, e mande me dizer as novidades que há a seu respeito; e as que houverem nessa cidade, e a Deos meu querido Pay; encomende-me nas suas oraçoens ao mesmo Senhor, e me deem a sua benção; pois sou seu

Filho que muito lhe quer

Joaquim

P.S.

Muitas saudades ao primo José e á tia e q'eu lhe escreverei e á Lucinha que dê hum abraço nos manos, e a todos faço a mesma supplica asima; e Saudades ao Senhor Jozé Gonçalves, e a quem por mim perguntar Argel, de 17 Maio de 1802.

## Documento nº 2

AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404.

Cópia da carta de Gaspar José Vieira para Paulo Freire de Andrade, Argel, 1 de Abril de 1806.

Por não poucos motivos sou obrigado a fazer este pequeno justificado sobre o acontecimento que tive com o Senhor Capitam Tenente João Affonso Neto em o dia 28 de Março preterito, sendo o principal o querer mostrar ao Senhor Capitam Paulo Freire de Andrade, como Commandante dos Portuguezes escravos n'esta Regencia, que, não havendo effeito sem cauza, ou esta seja conhecida ou incognita, ou proxima ou remota, deve ter ezistido huma que dêsse lugar ao succedido, e se bem que ha sertos passos na conducta do homem de que elle não he responsavel senão a Deos, com-tudo não dezejando por forma alguma diminuir no conceito do dito Senhor Paulo Freire de Andrade, acho como não superfluo o expor o seguinte.

Tendo chegado escravo a este país em dia 26 de Janeiro do corrente anno, tive a honra de se me destinar para assistir o mesmo alojamento em que se achão a maior parte dos senhores officiais da guarnição da fragata Cisne, e não tendo o menor conhecimento dos ditos senhores, senão como meus compatriotas, ao servisso militar de hum mesmo Soberano o Principe Regente Nosso Senhor, e igualmente mergulhados como eu na infelis circumstancia de escravos, assentei que a minha conducta para com os mesmos, devia ser dictada pela politica, e pela mais deciziva circonspeção, athe que o tempo me fize-se conhecer qual era o character de cada hum em particular, e dominante em todos em geral. Não decorreo muito tempo, que eu não conhecesse, que me achava entre homens a quem entre os portuguezes se costumão chamar “de bem” assaz instruidos, e amantes dos interesses da sua nassão. Como porem não se conhece no Orbe ente mais susceptivel de engano, e de preocupação do que o homem, não posso ao prezente /em que me acho com mais tempo de experiencia/ deixar de significar com bastante magoa minha, de que arrespeito de alguns fui inteiramente enganado nas minhas primeiras ideias, o que talvez, pode ser // seja muito mais proveniente do meu limitado juizo, e criterio, do que huma pozitiva realidade. Entre-tanto he provavel que esta incerteza se não possa dezenvolver senão quando hum dia todos francos, cada hum possa fornecer ou á frente do Governo, e seus Delegados, ou com as armas na mão, documentos authenticos, que apoyem a sua maneira de pensar, e de se conduzir, e que axiomem o que só hoje se pode reputar por irredutivel em razão da forma do governo do paiais, e do inveterado costume que no mesmo existe de fazer partido a custa dos outros.

Em o dia 8, ou 9 de Fevereiro passado, tendo-se recolhido do Hospital dos Trinitarios Hespanhoes, o senhor João Nepomuceno Antunes de Carvalho, escrivão que foi da guarnição da fragata Cisne, me complimentou da parte do senhor Capitam Tenente João Affonso Neto, cujo nome athe felismente me era desconhecido, tive que me prestar pelas leis da civilidade a estas mostras de politica etiquetal, e por huma carta que recebi do senhor Capitam Tenente João Affonso Neto em data de 10 do mesmo mez, conheci logo de que maneira a sua alma era formada; com tudo por hum dever de politica lhe escrevi na mesma data, significando-lhe os meus agradecimentos áquella bondade sua, e lhe espressei os sentimentos de estima, e veneração que me animavão a seu respeito, em relação ao seu grau, e á analogia das nossas infelizes circumstancias. Tendo finalmente recolhido-se o dito senhor do mencionado hospital a este banho (prizão) o vi pela primeira vêz. Por huma necessidade absoluta tive tempo de conhecer que o dito senhor nem sempre exprimia os melhores sentimentos arespeito d'alguns de seus irmaons d'armas, e se bem que me lembrava, que isto pode ser fosse rezultante de // alguma contrariedade de character, ou diversificação da maneira de pensar, e opinioens, já a respeito de hum, já arrespeito de outro objecto, comtudo não poude dispensar-me de retrogar o conceito que athé então havia formado do mesmo senhor Capitam Tenente, não tardou a experiencia a fornecer-me a prova da minha precaução, e d'esde aquella época que me meti em guarda a seu respeito.

Eu sou de hum corpo differente daquelle em que o ditto senhor Capitam Tenente serve, elle de mim não tinha o menor conhecimento bem assim como nem eu delle, eu não sabia nada em detalhe nem do combate da fragata Cisne, nem da marcha macheavelica dos negocios dos mais senhores officiais para com o governo d'este país, nem da marcha politica dos mesmos senhores para com a corte de Lisboa. Eu ignorava mesmo se algum dos senhores officiais na acção do combate se havia escondido, e largado o seu posto a titulo de descer abaixo a hir chamar gente, e pedindo confição, fingindo estar ferido, e depois ezigido atestados em que se dizesse a que tinha sido mandado a qualquer ezigencia competente, e por consequencia ter havido falta no comando da tropa destinada ao sustimento da abordage, eu ignorava se se havia pedido atestados ao arrais mouro, que tomou a Cisne, e depois pedido ao consul de França, que o reconhecesse, eu ignorava tambem o motivo porque os senhores officiais por vezes tinhão tido o desgosto de serem mandados aos trabalhos d'esta Regencia, e só se atribuia isto ao character de vicissitude e barbaridade dos membros componentes da mesma



Regencia, em huma palavra, eu nada sabia em geral da conducta dos senhores officiais, nem da de cada hum em // particular, quando o dito Sñr. João Affonso Neto achou a propozito o informar-me por diversas occazioens do que abaixo vou expor, o que deve ser considerado pelo primeiro fóco da contenda que entre mim, e o dito senhor teve lugar, o que aliás não teria succedido se o mesmo senhor tivesse huma alma mais bem formada, acompanhada de hum character hum pouco mais são, e mais proximos dos principios de honrra, que em geral devem animar a todos os homens, e em particular áquelles cuja vida esta affecta ao sereviço militar de hum soberano.

Depois de terem decorrido huns 15 dias se tanto foi, que o dito senhor Capitam Tenente chegou do hospital convidou-me a passear em as gallarias do banho em sua companhia, durante cujo passeio, assentou que em primeiro lugar me devia iniciar nos intrigantes d'este banho, dizendo-me pouco mais ou menos, e em ar de conselho amical “Vossa Mercê deve fugir de partidos, olhe que isto aqui he muito perigozo eu não lhe digo, que siga o meu partido, porque nem eu o tenho, nem ainda que o tivesse, Vossa Mercê me servia para elle, pois que alem de ser de diversa corporação, de mais he escravo muito novo, não sabe nem o que aqui vai, nem da marcha dos acontecimentos; fuga pois de se misturar em couza alguma, e trate a todos com muita politica... etc. vá vivendo porque assim faço eu.”

Ora athé aquí não vamos mal, e parece, que estas saudaveis recomendaçoens não deverião ser seguidas de huma absoluta, e total // detracção de character de pessoa alguma, pois que hum homem, que confeça, que nem tem, nem quer partidos, não deve no cazo de ezistir algum publicar-lhe os defeitos, vicios, e incoherencias, para que aquelle aquem elle os fás sientes o não tome em má opinião, e em consequencia /o que he bem provavel/ pelo oposto no cazo de ja ezistir, ou de vir a ezistir, e aqui temos hum choque com a recomendação “não siga partidos”. Com tudo, ou em esta, ou em outra occazião o mesmo senhor me disse que fugisse do partido do senhor Capitam Paulo Freire de Andrade, por quanto estava muito mal visto para com o governo deste paais, em razão da sua antecedente, e reprovavel conducta, que por motivo da mesma, já por mais de huma vez tinha elle, e outros mais senhores officiais sido mandados aos trabalhos; que huma ocazião foi, por estar o mesmo senhor Paulo Freire de Andrade amigado com a mulher de hum estrangeiro, a que chamavão Pedro de Pedro, que vivia com ella de portas a dentro, e que isto tinha motivado o serem os senhores officiais mandados aos trabalhos, que d'esta, ou em outra ocazião, o Nicklage, ou Ministro da Marinha, tinha mandado advirtir ao dito senhor Paulo Freire, pelo senhor Tenente Ignacio Pereira Pinto, que não andasse a cavallo pelo paais, que não tivesse fanteria / segundo a frase dominante/ que assentá-se n'um lugar, e que absolutamente lhe prohibia o hir a caza da dita mulher, e que por estas, e outras similhantes // razoens, que elle com o tempo me hiria expondo, he que os Senhores Officiaes estavam muito mal vistos, e athé talvez fosse tambem hum dos motivos de estarem enserrados no banho.

Que de outra vêz, forão tambem aos trabalhos, ou tiverão qualquer incómodo em razão da disputa, que o mesmo senhor Paulo Freire havia tido com o antedito senhor Tenente Ignacio Pereira Pinto, por cauza de pagamentos de guarniçoens, pois que, como era muito ambiciozo de comandar, e impor, ezigia do dito senhor Tenente o direito de relacionar, e pagar á guarnição do bergantim Lebre pequeno, que havia sido do seu comando, que finalmente, o inchoerente comportamento do dito senhor Andrade havia athé talvez motivado o prolongamento da escravidão dos Portuguezes, pois que enganava o Ministerio como elle provaria a certo tempo; que o dito senhor era animado de tão baixos sentimentos, que tendo tinha huma pendencia, (não sei com que escrivão) sobre o jogo, este o descompoz, e a outros senhores officiais, atacando a honra em geral de todos, chamando-lhes fracos, e outros nomes, que a decencia me manda omitir, mas que o dito senhor Neto não omitio, que o dito senhor Paulo Freire, bem assim como os outros senhores officiais tentarão ezigir huma honrosa satisfação, e que quando para isto se delineava o plano, o mesmo senhor Paulo Freire se foi meter com o dito escrivão, transtornando o projectado, // e deixando a todos comprometidos. Que o mesmo senhor Paulo Freire tinha feito recibos á Fazenda Real, e aos escravos, pois que em hum pagamento que fez aqui, roubou com os Judeos que aprontarão o dinheiro, 7, e ½ por sento no valor de cada pessa de 6400 rs, em consequencia do que elle Neto, representou ao Ministerio, e foi encarregado dos pagamentos por huma Portaria da Real Junta da Fazenda da Marinha, em 24 de Julho de 1805. Outras muitas couzas teria eu a dizer, que o dito senhor João Affonso Neto me disse a respeito do senhor Paulo Freire de Andrade, se me não tivesse proposto o rezumir-me o mais possivel, o que assim não sera em outro d'esta natureza, que projecto fazer comparecer em certa ocazião.

Não se satisfazendo, com o instruir-me o dito senhor Neto do que ja fica referido, e de muitas outras couzas relativas ao senhor Paulo Freire de Andrade, julgou conveniente que eu tambem devera saber a alguma couza dos outros seus camaradas; pois que em outra ocazião, tambem com o aspécto de conselhos, passeando comigo, depois do seu favorito exordio sobre o não seguir partidos, me disse, junto com a recomendação de tratar a todos com muita politica. “Não vê como eu faço ali no quarto onde assistimos, que não falo com huns tais que nelle estão? o primeiro he o Tenente Lacerda da Brigada, que tendo fugido da testa da sua companhia na ação // do combate da fragata, logo no principio, quér que eu lhe passe huma atestação falsa, em que diga, que o mandei abaixo chamar gente, o que não ha tal, e ainda no cazo que o tivesse mandado, não era para lá ficar escondido athé ao fim do combate, e já me meteu por empenho para este fim o Padre Fr. Bernardo Borges do Vale capelão da Cisne, ao que eu não quero assentir. O segundo com quem não falo he com o 2º Tenente João

José Fernandes de Andrade, porque eu lhe disse, que na acção do combate se escondeu em hum armario e dizia que o que sentia era ter perdido huma garrafa de graxa Ingleza que lhe tinha custado em Gibraltar hum duro (800 rs). Finalmente de quaze todos os seus camaradas teve que me dizer, ou mais, ou menos, sempre com amiudadas representaçoens “Segredo não diga nada disto a ninguem.”

Ora se avista de todo o expellido, e de tres tantos mais, tanto a respeito do combate da fragata Cisne, como sobre outros particulares, que reservo para expor em ocazião idonea, hum homem qualquer qualquer não deve aborrecer de morte, aquelle, que o quer fazer instruir de couzas, que nem elle deve, nem dezeja saber, e que nem mesmo se devem dizer aos da mesma corporação, e conhecidos antigos, quanto mais de diferente corpo, recentemente vivendo com elle, se á vista de isto tudo // se me não forneceria hum ardente dezejo de romper com o dito Senhor Neto, por huma maneira, que apezar de precipitada, era absolutamente necessaria?

Resta-me pois o expor a marcha d’este rompimento, referindo-me ao exposto para lhe dezinhar a causal, e ao testemunho do senhor Domingos Jozé Soares de Araujo, para lhe testificar a realidade das circunstancias, que acompanharão o dito acontecimento.

Em o dia 28 de Março, tendo eu, e meu pequeno irmão sido convidados a gostar hum pouco de peixe com arrôs, prestei-me, e fui a este convite, onde tambem se achava o dito senhor Padre Fr. Bernardo Borges do Valle, e outras pessoas mais, onde todos tranquilamente procuramos por meio de huma tal ou qual diversão diminuir a sencibilidade, que deve causar o passar das horas n’esta masmorra. Conistou-me que o Capitão Tenente João Affonso Neto sabendo que eu estava no dito convite se espreçara de huma maneira nada boa a meu respeito, em razão do lugar em que estava, e que segundo seu uzual costume se servio d’este motivo para na minha auzencia me detractar com expressoens muito dezavantajozas; em quanto a este ponto, nem a elle, nem a pessoa alguma ao prezente me julgo responsavel dos lugares a que vou, e das pessoa com quem trato, e quando não fosse, senão hum absurdo em que tivesse cahido, não // pertence ao dito Senhor o corrigir-me; por dois motivos, o primeiro, por que disse não he / nem creio que o sera jamais/ encarregado, ao segundo eu o não julgo em estado de tal, quando me lembro que me consta, que já em outro tempo, n’este mesmo banho (prizão) tanto o dito senhor Neto como outras mais pessoas se ajuntavão, e suciavão em o camarote em que hoje estão os senhores capelaens, que naquelle tempo era habitado por pessoas proporcionais ás que me convidarão a mim, e a meu irmão para gostar o dito peixe. Lembrar-me-hia tambem, que he publico que a bordo da fragata Cisne para onde o senhor Neto passou de bordo do bergantim Voador comandado pelo Exmº Senhor D. João Manoel de Menezes, por motivos de que eu já estou hum pouco siente, e cujo conhecimento assaz me lizongeia por me fornecer mais provas para a minha experiencia a sertos respeitos // por muitas vezes ou sobre a vella, ou fundeada, a trepava o dito Senhor pelas enxarcias assima, e hia ás gaveas em procura dos rapazes que fazem as p... [sic], com hum escandalo tão publico, e tão grande da guarnição, que por algumas vezes succedeo, que subordinados seus, sem botão de ancora mesmo, o advirtirem-no de tais impurdencias; parece que hum official que mesmo ao serviço pratica tais deboches, não está muito no cazo de atacar o character de outro, porque vai estar em companhia , e comer com homens, que o que tem sido, digo, contra si he o serem de inferior condição no serviço, pois que em outras razoens não sei como isso se diceria. Devendo-me assaz ressentir // daquilo que me constou que o mesmo senhor disse na minha auzencia pelo citado motivo, entrei no alojamento a tempo que se chamavão para a marinha, os escravos da Marinha, incumbidos da segurança dos navios no molhe da mesma, e como era o tempo chuvozo, e mostrava hum mau aspecto, lamentei a sorte do infelizes escravos na Barberia, ao que o dito senhor Neto respondeu “Os escravos não são tão infelizes como se supoem, e em parte he bem feito que aqui morrão” Eu reincipi na minha proposição, e por fim depois de ser descomposto pelo mesmo senhor, tivémos que entabolar hum pequeno jogo de luta, sendo auxiliado por aquelle mesmo official de quem me tinha falado de concerto com a atestação falsa... etc.

A situação me não permite o dezafrontamento, eu o rezervo, para melhor ocazião, e então poderei persuadir-me se se teme mais a perder a vida por efeito das ballas dos argelinos ou por efeito do jogo das armas, por entanto me satisfação com huma indeferença para o dito senhor, e com o confeçar que o dito senhor nunca em tempo algum desde que vivo em sua companhia me disse a menor couza que mais levemente podésse ter ofendido a honra de pessoa alguma, o que afirmo com a minha palavra de honra. Argel o 1º de Abril de 1806./. Gaspar Jozé Vieira./

## Documento nº 3

AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 404.

Exposição de Gaspar José Vieira ao visconde de Anadia, Argel 26 de Junho de 1806.

Ilmo. e Exmo. Senhor

Tendo eu escripto e requerido a V. Ex<sup>a</sup> em datta de 18 passado, que fosse V. Ex<sup>a</sup>. servido ordenar ao Capitam Tenente Paulo Freire de Andrade, comandante dos escravos n'esta Regencia, que me reconhece-se por hum official militar, ao serviço do Principe Regente Nosso Senhor, que hia a unir-me ás minhas Bandeiras de passagem em o navio Anjo do Senhor, que desgraçadamente foi tomado em 17 de Dezembro preterito á vista da Ilha da Madeira; e não tendo V. Ex<sup>a</sup>. sido servido difirir a esta minha supplica, talvez na hipótheze de que ella era escuzada, visto o proximo resgate que se esperava, succede agora, que pelas intrigas de alguns senhores officiais de marinha aqui ezistentes me vejo posto em estado de ser terrivelmente bastonado, e isto, porque eu não quero prestar a unir-me ao espirito de partido, que entre elles subsiste, e lhe tenho estranhado repetidas vezes a sua incoherente conducta, que não só os degradados sentimentos de honra, e probidade, que devem, andar anexos aos honorificos caracteres de que são revestidos, mas tambem constitui aos outros infelizes escravos mais desgraçados do que estão, fazendo-lhe requintar todo o agro da sua terrivel, e barbara escravidão; pois que a assim não ser, não se verião quaze sempre a maior parte dos mesmos escravos dispóstos em massa contra os ditos officiais, que a não serem as providentes leis dos argelinos para reprimirem os actos de mão, ja talvez algum delles teria experimentado algum catastrophe, o que he tão notório como a dezvoltura com que atacão o caracter, e a honra de todos os consules, e agentes estrangeiros aqui rezidentes, mesmo d'aquelles de quem tem recebido assignalados beneficios, o que motivou a reprehensão particular, que o Chefe de Divizão Luiz da Motta Fêo, lhe fez quando aqui esteve. Como succedeo, que logo que aqui cheguei escravo, meu pequeno irmão, que me acompanhava para o Rio de Janeiro foi comprado pelo Deÿ para o seu // serviço particular, em cuja caza esteve, até que este o mandou para o trabalho da marinha, lanção mão alguns dos ditos senhores officiais de marinha, d'esta circumstancia para me atacarem a cada passo, dizendo-me, que eu subsisto em razão do producto de sertos actos dezonestos, e sodomiticos, / que a decencia pede eu não refira/ praticados pela pobre criança; e tudo isto em consequencia de eu não querer associar ao partido que divide o Capitam Tenente João Affonso Neto do Capitam Tenente Paulo Freire de Andrade, tendo o primeiro ezigido de mim por diversas vezes, que lhe assigna-se sertas representaçoes contra o segundo, tendo-me dito d'este couzas, que jamais inda que assim fossem se deverião referir muito menos a hum Official de differente corporação, e a quem elle nunca tinha conhecido nem visto. Fui pois obrigado a fazer huma representação ao dito Capitam Tenente Paulo Freire de Andrade, sobre os continuos insultos que recebia da parte dos senhores officiais partidistas do senhor João Affonso Neto, afim de que ele como seu comandante os admoestásse a este respeito, i o mesmo Capitam Tenente me respondeo a este officio, e tanto huma como outra peça remeto junto com esta, por copia a V. Ex<sup>a</sup>, para que se sirva tomálas em concideração.

Como os ditos senhores officiais, que são o Capitam Tenente João Affonso Netto, o Primeiro Tenente da Segunda Divizão da Brigada Real da Marinha, Jozé Bernardo de Lacerda, os Segundos Tenentes da Armada Real, João Jozé Fernandes, Joaquim Jozé de Castro Guedes, e o escrivão, que foi da guarnição da fragata Cisne, João Nepomuceno Antunes de Carvalho, pensão que eu dou este passo, tratão de me perder no conceito de V. Ex<sup>a</sup>., ajustando-se entre si, para dirigirem a V. Ex<sup>a</sup>. huma representação contra mim, valendo-se para motivo da mesma de huma falcidade, qual he, a de dizerem, que eu falo contra o ministerio, // e contra a Religião, e isto porque deduzem pela precipitada conducta, que comigo se teve em Lisboa, que seria talvez hum semelhante motivo, que obrigou V. Ex<sup>a</sup>. a não me fazer proceçar por hum conselho de guerra, dizendo elles entre si, por estas palavras tais quais, que eu peço licença a V. Ex<sup>a</sup> para referir “ Como a balda do visconde, para se insinuar no coração do Principe, e tirar partido, he mostrar-se inimigo, e castigar severamente quem fala do ministerio, e como o Gaspar já no conceito delle passa por hum d'estes, pois que o apresentou carregado de ferros abordo de hum navio, e degradava-o, mandê-mos-lhe hum papel, em que nós vamos assignados, dizendo que elle fála contra o governo, e contra a Religião, e botê-mo-lo de pernas ao ar; pois que ainda, que elle se queira justificar, não pode, pois que o visconde couzas d'esta natureza acredita logo, e o Gaspar não pode desmentir, visto, que somos muitos, e elle he só, e demais como o visconde ja está disposto contra elle, he facil o persuadi-lo disto”. Aqui tem V. Ex<sup>a</sup> a marcha, e projecto da trama que os referidos senhores tencionarão, e mandão este correio contra mim, porem não só pelos documentos incluzos, pelo testemunho de toda a guarnição, e mesmo do Capitam Tenente Paulo Freire de Andrade, do 2º Tenente João dos Santos, dos Capelaens Fr. Bernardo Borges do Valle, e Fr. Antonio da Soledade Ribeiro, do capitam e mais officiais do navio Anjo do Senhor, do sirurgião, e boticario da guarnição que foi da fragata Cisne, do padre francez da Missão aqui ezistente, dos Trinitarios Hespanhoes, e de muitas outras pessoas, posso provar a V. Ex<sup>a</sup> sendo necessario, que nunca aqui expressei huma

única só palavra, que directa, ou indirectamente podesse encontrar hum dos mais sagrados deveres do homem de bem, e sensato, qual he o respeito para com a sua // Religião, e para com o seu governo; maxima geral, dictada pela politica, pela precisão, e pela immemorial serie de tempos, que, huma vez, que tanto huma como outra couza lhe he transmitida pelos seus maiores, he da sua imprescriptivel obrigação, o respeita-las, segui-las, e defendê-las, sejam ellas de que natureza forem. Tanto mais Illmo. e Exmo. Sñr, eu estou persuadido, que ao conhecimento de V. Ex<sup>a</sup>. tera chegado a marcha de todas as intrigas dos ditos, e da sua péssima conducta neste paais, que nem por verem que vivem entre barbaros, e debaixo de hum governo despotico, e que estão escravos, deixão de comprometer tudo quanto há, pois julgo V. Ex<sup>a</sup>. saberá, que quatro d'entre elles, compreendendo o dito Capitam Tenente Neto já forão / por muito favor / terrivelmente bastonados, por haverem sido encontrados com mulheres mouras, sabendo elles, que não só similhante tracto nos he prohibido pela nossa Religião, mas que tal couza he a mais rigorosamente defendida, e punida de morte pelas leis do paais, comprometendo d'esta vergonhoza maneira os consules em cujas estavão, a si, ao seu character nacional, e militar, a sua Religião, e aos outros infelizes escravos, pois que de então em diante a prevenção, e a raiva d'este governo se mostrou mais ás descobertas. Pelo justificado marcado com a letra (a) que com esta remeto a V. Ex<sup>a</sup>., vira V. Ex<sup>a</sup>. no conhecimento da verdade de todo o expendido, e que já naquelle tempo em que eu me vi obrigado a fazê-lo, e depositar nas mãos do Capitam Tenente Comandante Paulo Freire de Andrade, eu estava a ponto de ser comprometido pelas intrigas dos ditos Senhores, de cuja companhia felismente ao fazer d'esta me vejo separado.

N'estes termos, participo a V. Ex<sup>a</sup>. o projecto dos mesmos a meu respeito, para que d'esde ja V. Ex<sup>a</sup>. fique siente, que elle he dictado pela intriga, pella villeza, por hum espirito de vingança, // finalmente, Exm<sup>o</sup>. Senhor, pela moral de huns individuos, cuja virtude favorita he a maledicencia de tudo quanto não he idoneo com a sua extravagante maneira de pençar. Se V. Ex<sup>a</sup>. hum dia toma-se a rezolução de querer hum informe geral de todos os consules, e agentes estrangeiros, aqui rezidentes, arrespeito da conducta dos individuos já referidos, V. Ex<sup>a</sup>. veria a que ponto chega a corrupção dos homens, quando elles dão de mão, como os referidos, á lembrança, de que tem a honra de gozarem além das prorogativas do foro civil como vassallos portuguezes de mais o honroso character de officiais de hum corpo tão distinto como o da Marinha Real, ao serviço do nosso Augusto Soberano! Porem basta, que V. Ex<sup>a</sup>., (não se lembrando do tragico successo da fragata que elles guarnecião) se sirva mandar especular nos papeis que elles daqui remetem a V. Ex<sup>a</sup>., a moral, a virtude, christian, os sentimentos patrióticos, as virtudes civicas, e militares nelles expreças, para que V. Ex<sup>a</sup>. encontre huma absoluta negação, para tudo aquilo, que não seja expreçar contradichoens de huns contra outros em huma época, e depois de acordo desdizendo-se do ja disserão; dólo, intriga, espirito de partido, libertinagem, amor proprio, e ignorancia. Tenho a honra de Ser com o mais profundo respeito de V. Ex<sup>a</sup>.

Alger, 26 de Junho de 1806.

Subdito mais humilissimo

Gaspar Jozé Vieira

## Documento nº 4

AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 411.

Tradução da carta para Ahmdanm Auladel Ajuz, o muçulmano cativo em Lisboa, Argel, Julho de 1807.

A quem Deus ajude com agrado, e prazer, e depois conceda a todos nós a felecidade, e o perdão das culpas. Vem a ser a o nosso filho Hamdan Autadol-Ajuz: a paz seja contigo, a Mizericordia de Deus Altissimo, e a sua Benção. Muito te recomenda a tua Mai terna, compassiva, e que te ama, ella te manda saudar muito, e cada saudação, he seguida de mil saudades; recommendao-se-te teus filhos Mohammed e Omar, teu conhado, e família de caza, grandes, e pequenos, cada hum em seu nome. Desde que tivemos noticia do que vos aconteceo, meus olhos chorão, e meu coração esta triste; nem posso acabar comigo a ter paciência; porem rogo a Deus, e ao Cheque Sid Abde-Rahman, por sua intercessão, vos livre do paiz desses infieis, e vos dê, e a nos alivio, que lhe pedimos. Logo que recebeis esta, filho meu, mandai-me a resposta; pois não sei se estais vivo, se morto: meus olhos ficão chorando, e meu coração coberto de tristeza; avizai-me de como passais. Ó meu filho, por Deus; pois fico angustiada, sim Ahmdan, mandai a carta dirigida á tenda de Haje Mohammed Bem Zacôr, o qual taobem se te recomenda, e a Mohammed Assarjabal, e vos diz que Deus Nosso Senhor, pela intercessão da família de Badar, amigos do Profeta de Deus, olhará por vós. O arraes se vos recomenda, e as dareis ao arraes Ahmed Ámar. Foi escrita nos fins de Xiál Maulud = Conrresponde aos principios de Julho de 1807=.

Diz no sobre escrito = Em mão de Ahmdanm Auladel Ajuz, em Lisboa, Deus a destrua = Os Muslemanos por génio e educação enchem os seus escritos de imprecacoens contra os Christãos, e suas terras, persuadidos que obrão bem.

# Documento nº 5

AHU, Fundo do Norte de África, Cx. 413.

Cópia da Instruções de D. Miguel Pereira Forjaz, 25 de Agosto de 1810.

Para James Scarnichia  
Chefe de Divisão

Para dar principio á execução do Tratado que Vossa Mercê concluiu com o Dey e Regencia de Argel em 6 de Julho ultimo, deve Vossa Mercê embarcar com o Padre Fr. Joze de Santo António Moura na fragata ingleza = Comus =, que hade partir de Lisboa para Argel no dia 26 do corrente, onde hirá o dinheiro que Vossa Mercê hade receber da Commissão nomeada para a arrecadação das contribuições do resgate dos captivos portuguezes. Com a dita fragata ingleza deve ir a fragata portugueza Perola, e em huma dellas embarcarão os 78 Mouros que aqui se achão, tendo [falecido] no hospital hum dos 79, que existião neste Reino, e incluza remetto com o nº 1º a certidão authentica do seu fallecimento, em que tambem vão assignados os Mouros que attestão o bom tratamento, e assistencia nas molestias dos seus compatriotas.

Não sei ainda qual será exactamente a somma do dinheiro em patacas de columnas, que se poderá pôr prompta se exceder aos 128:571\$460 reis precisos para o resgate da 4ª parte dos portuguezes captivos, Vossa Mercê empregará o excedente no resgate do maior numero possível. Se o dinheiro que daqui for não chegar áquella somma, Vossa Mercê o procurará haver em Gibraltar de Salomão Benoliel, que já se lhe offereceo para este avanço, negociando este dinheiro com as condições mais // vantajosas, e prazos mais largos que poder, e seria muito conveniente que o dito Benoliel quisesse aceitar em pagamento assucar, e outros generos coloniaes, o que Vossa Mercê verá se pode conseguir; e se elle convier neste modo de se embolçar, deve Vossa Mercê negociar com elle huma maior somma, para logo se resgatar o maior numero possível.

Na escolha dos prisioneiros, que agora hão-de vir, he preciso evitar tudo o que he arbitrario, devendo observar-se o que se ordenou nas Instruções que se derão a Vossa Mercê em data de 15 de Maio, dividindo-se os captivos em 3 classes: 1.ª Officiaes de Marinha, de Tropa, Cappelães 2ª Marinheiros, Soldados 3ª Mulheres: Vindo de todas as classes em proporção do numero de cada huma, e pela ordem da sua antiguidade no captiveiro os que corresponderem ao numero total; somente com a excepção de que aquelles, cujos parentes tiverem dado aqui ou elles mesmos derem em Argel a somma correspondente ao seu resgate, ou ainda a 4ª parte da mesma (o que deve constar a Vossa Mercê pela relação, que lhe hade dar Francisco António Ferreira) serão preferidos para virem nesta 1ª conducta, tendo-se com os outros que tiverem dado menores quantias, a possível contemplação para serem preferidos á proporção das suas circunstancias: advertindo tambem que aquelles dos captivos, // que tiverem contrahido dividas, de que seus credores exijão pagamento, ficarão demorados para as seguintes redempções.

Logo que estiver concluida esta transacção, e os portuguezes que houverem de vir se acharem a bordo da fragata Perola, deverá esta partir para Lisboa; e Vossa Mercê na fragata = Comus = com o Padre Fr. Joze de Santo Antonio Moura seguirão viagem ao porto de Tunes a renovar com aquelle Dey, a tregoa, que tínhamo com aquella potencia pela convenção de 29 de Setembro de 1799, de que remetto ó Impresso junto nº 2º.

O exemplo da paz, ou tregoa com Argel, e as rezões que ali valêrão para ella se conseguir são as mesmas que se devem empregar em Tunes, onde são menores os motivos de difficuldades a este respeito, tanto pela inferioridade do seu poder, como pelo pouco prejuizo que nos podem fazer na distancia em que se achão. Com tudo será muito conveniente renovar-se esta tregoa para o que vai Vossa Mercê autorizado com o Pleno Poder que com esta lhe remetto nº 3º: por parte da ditta Regencia se fizerão aqui as proposições de que remetto junta huma copia nº 4º, a que respondi na forma que consta do nº 5º. Mas a condição proposta no dito papel nº 4º de direitos não he admissível, por que não se pode conceder esta izempção a huma nação sem offender as outras que logo requererião a mesma graça. O que Vossa Mercê / pode propôr he modificar o artº 2º da tregoa de 1799, na parte em que estipulou = Que nenhuma embarcação tunezina podesse passar Gibraltar para entrar no Oceano; = e convencionar: Que seja livre ás embarcações tunezinas de commercio somente, e não armadas em guerra o virem ao Oceano, e aos portos destes Reinos trazer os seus generos, e mercadorias; e exportar os nossos, pagando os direitos estabelecidos; e que esta liberdade seja reciproca para as embarcações portuguezas hirem aos portos de Tunes, e ali negociarem, e exportarem os generos do paiz, como se permite ás outras nações que estão em paz com aquella Regencia.

Deve Vossa Mercê por tanto responder á proposta feita por parte do governo de Tunes = Que se convem na reciproca protecção para os negociantes de huma, e outra nação; e na mutua entrada de Navios de Commercio nos respectivos Portos: Que a importação de grão neste Reino não paga mais que a leve despeza de 20 reis por alqueire, na qual nenhum negociante achou jamais violencia; e pode por isso considerar-se livre=. Quanto aos outros artigos, não se pode fazer hum favor aos vassallos de Tunes sem offender os das outras

nações: / E que os direitos d'exportação destes Reinos são tão moderados, e se modificação tanto pela forma de pagamento em papel-moeda ou em apolices, que não podem ser susceptíveis de diminuição. Debaixo destes principios pode Vossa Mercê fazer hum ajuste com a dita Regencia de Tunes.

Remetto a Vossa Mercê debaixo do nº 6º 24 corôas de passaportes para se darem aonde convier.

Se houver algumas embarcações portuguezas, que estejam promptas a partir para algum dos portos d'Argel, Vossa Mercê lhes fará dar comboi; e na sua volta de Tunes lho pode dar a fragata = Comus = como agora se pede ao Almirante Berkeley.

Deos Guarde a Vossa Mercê 25 de Agosto de 1810.//. D. Miguel Pereira Forjaz.//