

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA

Eduardo Sartoretto

**“PARA DONDE QUIERA QUE FUESE, SERÁ BUENA PRESA”:
UMA ANÁLISE DA ATUAÇÃO E DAS RELAÇÕES DOS CORSÁRIOS
INSURGENTES DE BUENOS AIRES, NO INÍCIO DO SÉCULO XIX.**

Santa Maria, RS
2022

Eduardo Sartoretto

**“PARA DONDE QUIERA QUE FUESE, SERÁ BUENA PRESA”:
UMA ANÁLISE DA ATUAÇÃO E DAS RELAÇÕES DOS CORSÁRIOS INSURGENTES
DE BUENOS AIRES, NO INÍCIO DO SÉCULO XIX.**

Dissertação apresentada ao Curso/Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História

Orientador: Prof. Dr. Adriano Comissoli

Santa Maria, RS
2022

FICHA CATALOGRÁFICA

Sartoretto, Eduardo

"Para donde quiera que fuese, será buena presa": uma análise da atuação e das relações dos corsários insurgentes de Buenos Aires, no início do século XIX.
/ Eduardo Sartoretto.- 2022.

166 p.; 30 cm

Orientador: Adriano Comissoli

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Maria, Centro de Ciências Sociais e Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, RS, 2022

1. Corsários. 2. Independências 3. Buenos Aires 4. Rio da Prata 5. História da América I. Comissoli, Adriano II. Título.

Sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFSM. Dados fornecidos pelo autor(a). Sob supervisão da Direção da Divisão de Processos Técnicos da Biblioteca Central. Bibliotecária responsável Paula Schoenfeldt Patta CRB 10/1728.

Eduardo Sartoretto

**“PARA DONDE QUIERA QUE FUESE, SERÁ BUENA PRESA”:
UMA ANÁLISE DA ATUAÇÃO E DAS RELAÇÕES DOS CORSÁRIOS INSURGENTES
DE BUENOS AIRES, NO INÍCIO DO SÉCULO XIX.**

Dissertação apresentada ao Curso/Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História

Aprovada em 6 de setembro de 2022.

Adriano Comissoli, Dr. (UFSM)
(Presidente/Orientador)

Hugo André Flores Fernandes Araújo, Dr. (UFSM)

Fabício Pereira Prado, Dr. (William and Mary College)

Santa Maria, RS
2022

Aos meus avós Naivete e Alirio.

AGRADECIMENTOS

Existe uma similaridade pouco observada entre um historiador e uma garrafa de vinho. Em ambos os casos, quando colocados em um ambiente propício, respeitando-se um prazo determinado, é possível extrairmos um material maturado cuja qualidade tende a ser superior ao produto anterior. É assim que me sinto quando observo minha trajetória acadêmica desde o momento em que ingressei no mestrado até o presente estado de finalização do trabalho. Entre um estágio e outro, a influência de uma situação pandêmica caótica e assustadora, ao longo de, pelo menos, dois anos consecutivos, com interações pessoais limitadas, majoritariamente, pelas telas de celulares e computadores, me permitiu, entre algumas crises, questionar escolhas, aprender a pesquisar e analisar constantemente meu progresso. Atualmente, considero-me mais bem preparado do que há dois anos, mais a par da realidade acadêmica e muito mais confortável com questões de pesquisa que antes me eram muito complexas e pouco desenvolvidas. Todavia, sem auxílio e orientações, não haveria chegado aonde cheguei. E como previsto, reservo este para os devidos agradecimentos a cada um dos órgãos e pessoas envolvidas no processo.

Em primeiro lugar, à Universidade Federal de Santa Maria, ao Programa de Pós-graduação em História e a seus quadros docente e discente, por permitir realizar essa pesquisa e por estar sempre a postos para prestar todo auxílio necessário.

Ao Professor Dr. Adriano Comissoli, a quem tenho a honra de chamar amigo, pela confiança, dedicação, compreensão e paciência em sua orientação precisa. Pelas ideias e pelo constante apoio, desde o início da minha vida acadêmica, ainda durante a iniciação científica. Certamente, levarei comigo os ensinamentos que me passaste.

Ao Professor Dr. Hugo André Flores Fernandes, amigo que fiz durante o processo de mestrado, pela prontidão em atuar como bibliotecário de livros raros e perdidos, e por suas constantes sugestões, textos e documentações trocadas ao longo de todo o período.

Aos professores doutores Fabrício, Hugo e Murillo, que prontamente aceitaram o convite para atuarem como banca de avaliação deste trabalho.

Ao grupo de pesquisa Horizontes Atlânticos, pelos debates suscitados, pelas leituras sugeridas e compartilhadas, e pelo constante suporte acadêmico que ele fornece aos seus membros.

Aos meus estimados avós, Alírio e Naivete, por seu carinho, amor, cuidado, por seu constante estímulo com relação ao estudo, seu apoio emocional e, por vezes, financeiro, durante toda essa trajetória e desde sempre.

Ao meu irmão, Rafael, pela constante companhia, parceria e paciência, ao longo desses mais de dois anos, pelo suporte financeiro no início da pandemia e pelas inúmeras conversas que distraíram e auxiliaram a manutenção da saúde física e mental.

À minha namorada Luana, por sua companhia, presencial e virtual, desde o começo do mestrado, por todo apoio e suporte emocional, pelo carinho, respeito e amor despendido à minha pessoa, pelas conversas, pela empolgação na hora de ler meus trabalhos, pelas ideias e curiosidades que me permitiram refletir sobre a pesquisa e por ser um porto calmo em meio ao mar revolto dos pensamentos de um ansioso acadêmico.

À Kalinka de Oliveira Schimtz, minha mais antiga amiga, pelo apoio, parceria e pelas constantes revisões, esclarecimentos acadêmicos e pelas conversas divertidas e/ou esclarecedoras.

Enfim, a todos os familiares, colegas e amigos que de uma forma ou de outra contribuíram para o meu bem-estar e, conseqüentemente, para a execução deste trabalho, o meu mais sincero agradecimento.

*É hora de ir agora,
Levante sua âncora,
Levante sua âncora,
É o nosso tempo de zarpar
Coloquem uma vela sobre ela
Puxem suas adriças
Puxem suas adriças
É o nosso tempo de zarpar*

– Padstow Farewell (Sea Shanty)

RESUMO

**“PARA DONDE QUIERA QUE FUESE, SERÁ BUENA PRESA”:
UMA ANÁLISE DA ATUAÇÃO E DAS RELAÇÕES DOS CORSÁRIOS INSURGENTES
DE BUENOS AIRES, NO INÍCIO DO SÉCULO XIX.**

AUTOR: Eduardo Sartoretto
ORIENTADOR: Adriano Comissoli

A presente dissertação tem por objetivo analisar o emprego e atuação dos grupos corsários que operavam sob a égide do Governo insurgente de Buenos Aires, durante as primeiras décadas do século XIX. Abordando o tema a partir de um olhar social da História, o trabalho busca contemplar as relações estabelecidas entre esses grupos e os demais envolvidos no processo independentista do período analisado. Para tanto, utiliza-se de documentação variada que incluiu fontes de cunho epistolar, periódicos, ofícios de governo, registros de embarcação, registros de porto e relatos de viajantes. Durante o processo de construção desta pesquisa, para uma análise mais ampla do objeto estudado, buscou-se explorar pontos julgados essenciais para a compreensão desses vínculos sociais e políticos, como a organização das hostes corsárias, seu estilo de vida, ligações de e com o poder e as interações com as sociedades que viviam, circulam ou, de alguma forma, mantinham elos com a Região do Rio da Prata. Dentro do escopo da História da América e dos processos políticos de criação dos Estados Modernos, o estudo aqui desenvolvido, juntamente com a bibliografia base, viabilizaram a compreensão da importância do papel desenvolvido pelos corsários, para além de seu emprego estratégico como força militar complementar. Através de nossas análises, foi possível entender a atividade de corso como uma prática comum, um modelo de negócio oportunizado pelo clima de instabilidade política e social existente desde a virada do século XVIII para o XIX; da mesma forma, percebeu-se o navio enquanto um abrigo e o corsário como um ser humano de sua época, com vínculos pessoais comuns a todos os seres humanos e cuja busca pela sobrevivência o direcionou para a vida no mar e para as oportunidades que ela oferecia.

Palavras-chave: Corsários. Independências. Buenos Aires. Rio da Prata. História da América.

ABSTRACT

“PARA DONDE QUIERA QUE FUESE, SERÁ BUENA PRESA”: AN ANALYSIS OF THE PERFORMANCE AND RELATIONS OF THE INSURGENT PRIVATEERS OF BUENOS AIRES, IN THE EARLY 19TH CENTURY.

AUTHOR: Eduardo Sartoretto
ADVISOR: Adriano Comissoli

The present dissertation aims to analyze the employment and performance of privateers groups that operated under the aegis of the insurgent government of Buenos Aires, during the first decades of the 19th century. Approaching the theme from a social perspective of History, the work seeks to contemplate the relationships established between these groups and the others involved in the independence process of the analyzed period. For that, it uses a variety of documentation that included epistolary sources, periodicals, government papers, vessel records, port records, and travelers' reports. During the construction process of this research, for a broader analysis of the object studied, we sought to explore points deemed essential for the understanding of these social and political ties, such as the organization of the privateers groups, their lifestyle, connections to and from the power and interactions with the societies that lived, circulated or, in some way, maintained links with the Rio de la Plata Region. Within the scope of the History of America and the political processes of creation of the Modern States, the study developed here, together with the base bibliography, made it possible to understand the importance of the role played by the privateers, beyond to their strategic use as a complementary military force. Through our analyses, it was possible to understand the privateering activity as a common practice, a business model created by the climate of political and social instability existing from the turn of the 18th to the 19th century; in the same way, the ship was perceived as a shelter and the privateer as a human being of his time, with personal bonds common to all human beings and whose quest for survival directed him to life at sea and to the opportunities it offered.

Keywords: Privateers. Independences. Buenos Aires. Rio de la Plata. Latin-American History.

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – RELAÇÃO DE SOLDOS MENSAIS PAGOS POR CARGO DOS TRIPULANTES DO NAVIO.....	54
TABELA 2 – SUPRIMENTOS DO NAVIO SAN FRANCISCO XAVIER, REGISTRADOS NO MÊS DE JULHO DE 1801.....	59
TABELA 3 – NÚMERO DE EMBARCAÇÕES REGISTRADAS NO PORTO DE BUENOS AIRES, NO ANO DE 1818.....	96
TABELA 4 – PAVILHÃO DAS EMBARCAÇÕES REGISTRADAS NO PORTO DE BUENOS AIRES, EM 1818.....	97
TABELA 5 – PROCEDÊNCIA DAS EMBARCAÇÕES REGISTRADAS NO PORTO DE BUENOS AIRES, EM 1818.....	99
TABELA 6 – NÚMERO DE DOADORES DA BIBLIOTECA PÚBLICA DE BUENOS AIRES REFERENTE AO ANO DE 1810, SEPARADOS POR CLASSES.....	131
TABELA 7 – NÚMERO TOTAL DE DOADORES DA BIBLIOTECA PÚBLICA DE BUENOS AIRES, REFERENTE AO ANO DE 1810, SEPARADOS POR HOMENS E MULHERES.....	133
TABELA 8 – NÚMERO DE INDIVÍDUOS QUE TRANSITAM ENTRE VÁRIAS CLASSES DURANTE SUA TRAJETÓRIA.....	133
TABELA 9 – RELAÇÃO DE NAVIOS CORSÁRIOS, PRESAS, CAPITÃES E ARMADORES.....	139
TABELA 10 – NÚMERO DE EMBARCAÇÕES CORSÁRIAS POR ARMADOR.	142

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
FRONTEIRAS, POLÍTICAS, SOCIEDADES E INDEPENDÊNCIAS.....	19
PROCESSO METODOLÓGICO	26
I - SOBRE MARUJOS, PIRATAS, CORSÁRIOS E AFINS.....	34
1.1 – O CORSO COMO ATIVIDADE EMPRESARIAL.....	36
1.2 – A VIDA A BORDO DE UM NAVIO	56
II – SOBRE SOBERANIA, DIPLOMACIA, CONFLITOS E OS USOS DO CORSO... 76	
2.1 – OS ANTECEDENTES DO CORSO INSURGENTE E O PAPEL DO CORSO NA BUSCA PELA SOBERANIA	77
2.2 – DIPLOMACIA E NAVEGAÇÃO NO PRATA.....	77
2.3 – DISPUTAS DE ESPAÇO E A GUERRA DE CORSO HISPANO-AMERICANA	100
III – SOBRE HOMENS DE MAR E HOMENS DE TERRA.....	116
3.1 – A CONSTRUÇÃO POLÍTICA DA CIDADE DE BUENOS AIRES.....	119
3.2 – UMA ESTIMATIVA POPULACIONAL DA SOCIEDADE PORTENHA	125
3.3 – A GUERRA, O POVO E OS CORSÁRIOS.....	135
CONCLUSÃO.....	149
FONTES	154
REFERÊNCIAS	159

INTRODUÇÃO

*Quando me vi livre de novo, senti-me como Adão,
quando Deus o criou. Não tinha nada de meu,
nada, e assim, decidi me juntar aos corsários e
bucaneiros.*

(A. O. Exquemelin)

A arte da navegação é quase tão antiga quanto a própria história da humanidade, tendo sua origem junto aos remotos povos da Fenícia.¹ A necessidade de transpor-se as regiões banhadas por rios e mares, de maneira rápida e segura, a fim de conquistar e garantir maiores áreas de cultivo e/ou domínio, fez com que os homens, ao longo dos anos, e através dos mais variados povos, desenvolvessem técnicas, instrumentos e mecanismos que viabilizassem a satisfação de seus desejos e garantissem suas conquistas, dando origem a uma *cultura de navegação*² – o termo foi utilizado pela primeira vez pela historiadora Katherine Neal, ao longo de diversas obras, e referenciado pelo historiador inglês Richard Blakemore, em seu trabalho intitulado *Navigating culture: navigational instruments as cultural artefacts, c. 1550–1650*, e refere-se ao valor social e histórico presente no desenvolvimento de algumas técnicas, mecanismos e instrumentos marítimos para as sociedades da época e para os marinheiros, bem como para o estudo e compreensão da organização e funcionamento destas. Entretanto, é durante o período do início da Era Moderna que se identifica uma evolução mais significativa na relação entre o homem e o mar, isso porque, durante esse momento, a navegação desempenhou um papel fundamental junto à construção das sociedades da época – e de seus sistemas políticos e econômicos –, graças ao desenvolvimento de técnicas, estudos, materiais e instrumentos mais sofisticados e precisos que auxiliavam o tráfego marítimo.³

Em seu trabalho, o historiador Richard Blakemore traz um discurso sobre a importância da análise dessa cultura de navegação, a partir dos objetos produzidos durante o período – parte de uma cultura material marítima –, para a identificação e estudo do modo de vida dos atores da história marítima: os marinheiros.⁴ Nele pode-se observar alguns pontos pertinentes para a

¹ CAMINHA, João Carlos Gonçalves. **História Marítima**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1980. p. 13 – 17.

² Ibidem. p. 09 – 154.

³ BLAKEMORE, Richard. *Navigating culture: navigational instruments as cultural artefacts, c. 1550-1650*. **Journal for Maritime Research**. v. 14. n. 1. p. 31 – 44. 2012. p. 31.

⁴ BLAKEMORE. op. cit. 2012. p. 31 – 33.

compreensão destes sujeitos. Um desses pontos, certamente, é a compreensão de navegação difundida pelos homens do mar do período. Segundo Blakemore, para aquelas sociedades

O conceito de ‘navegação’ no início do período moderno não significa apenas o sistema de conhecimento, através do qual navios foram guiados no mar, embora este parece ter sido o uso principal da palavra. ‘Navegação’ também poderia se referir ao movimento físico real de um navio [...] De uma maneira mais geral, ‘navegação’ descreve navegação e comércio, e é nesse sentido que ela aparece em vários estatutos deste período para a ‘continuidade’ ou ‘incentivo’ da navegação. (Tradução livre do autor).⁵

Com o passar do tempo, esse conceito adquiriu novos parâmetros dentro das sociedades marítimas, garantindo um status cada vez maior, isso porque o Imperialismo europeu, conforme aponta a historiadora Lauren Benton, não cobria uma extensão territorial uniforme, mas compunha uma espécie de tecido cheio de buracos, costurados à diversos pedaços distintos entre si, tal qual uma colcha de retalhos, onde o mar, juntamente com os agentes marítimos, desempenhava papel fundamental para a ligação e manutenção desses territórios juntos às suas respectivas metrópoles⁶.

No capítulo 5 do livro *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*, os historiadores Peter Linebaugh e Marcus Rediker evidenciam a importância da navegação, durante a ascensão e expansão imperial britânica, através da criação de um Estado Marítimo – conceito utilizado para definir a ação de domínio estatal sobre a região e as sociedades marítimas. Segundo eles, a criação desse Estado Marítimo inglês deu-se como uma estratégia político-militar, ocorrida entre as décadas de 1640 a 1690, visando a contenção do avanço holandês sobre o domínio dos mares e a garantia, para os ingleses, de uma maior influência e domínio nas rotas transatlânticas, bem como a obtenção de uma parcela mais significativa nas transações comerciais efetuadas.⁷ Essa estratégia efetivou-se através de um investimento maciço – econômica e juridicamente – por parte da Coroa britânica, nas atividades ultramarinas, principalmente com relação à Marinha Real, através da

⁵ BLAKEMORE. op. cit. 2012. p. 33.

The term ‘navigation’ in the early modern period did not mean only the system of knowledge by which ships were guided at sea, although this appears to have been the word’s primary usage. ‘Navigation’ could also refer to the actual physical movement of a vessel [...] In a more general manner, ‘navigation’ described shipping and trade, and it is in this sense that it appears in various statutes of this period for the ‘continuance’ or ‘encouragement’ of navigation.

⁶ BENTON, Lauren. Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism. **Comparative Studies in the Society and History**. v. 47. n. 4. Cambridge: Cambridge University Press. October. 2005. p. 700.

⁷ LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. **A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. p. 160.

construção de navios, do recrutamento forçado de marinheiros, das leis severas relativas à servidão no mar, do incentivo à navegação, entre outros fatores.⁸

Entretanto, é possível ampliar os horizontes estabelecidos por Rediker e Linebaugh e compreender a importância da navegação para além do Estado britânico. Segundo Benton, tendo em mente a característica espacialidade imperial multifacetada do período, a criação do Estado Marítimo, se ergueu como uma estratégia política, dos vários Impérios da época, para a construção e manutenção de uma Soberania Marítima, ou seja, uma jurisdição própria para os mares, que funcionasse como extensão dos domínios desses mesmos Impérios e, assim, estabelecesse ligações e assegurasse o controle das áreas mais distantes, em relação às metrópoles.⁹ Nesse sentido, a legislação marítima, salienta a autora, servia para a definição dos limites dessas soberanias, através de agentes marítimos, que desempenhavam o papel de fiscais dos Impérios.¹⁰

Em seu artigo *Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism*, Benton expõe a discussão sobre as práticas jurídicas, vigentes no mundo, a respeito da definição de limites imperiais, durante os séculos XVII e XVIII, o papel dos marinheiros dentro desse contexto e o peso de tal legislação sobre eles¹¹. É fato que, nessa configuração, as embarcações tinham extrema importância para os Estados expansionistas, uma vez que, o navio, “cujo ambiente de ação fez dele algo ao mesmo tempo universal e *sui generis*”, tinha a capacidade de unir e concentrar, em sua estrutura, as três principais formas de produção e exploração do trabalho, vigentes a partir da segunda metade do século XVII: a grande propriedade comercial para a prática da agricultura (cujo maior exemplo foram as *plantation* do continente americano); a pequena produção, advinda de pequenos fazendeiros e artesãos; e o sistema de subcontrato, ou sistema manufatureiro; e atribuí-las de circulação, através da navegação e das rotas comerciais, proporcionando um panorama onde encontrava-se um grande número de trabalhadores que cooperavam entre si na efetivação de tarefas complexas e sincronizadas, encontrando-se sob disciplina rígida – muitas vezes, escrava –, manifestada, principalmente, através da hierarquia, e tendo a vontade humana subordinada aos equipamentos mecânicos, tudo em troca de pagamento em dinheiro. Ou seja, “O trabalho, a cooperação e a disciplina do navio fizeram dele um protótipo da fábrica.”¹²

⁸ LINEBAUGH; REDIKER. op. cit. 2008. p. 155 – 161.

⁹ BENTON, Lauren. **A Search for Sovereignty: Law and Geography in European Empires, 1400 – 1900**. New York: Cambridge University Press, 2010. p. 104 – 161.

¹⁰ Idem. op. cit. 2005.

¹¹ Ibidem. p. 701 – 713.

¹² LINEBAUGH; REDIKER. op. cit. 2008. p. 161 – 162.

Dentro dessa discussão, a historiadora aborda a questão sobre a autonomia de legislação existente dentro dos navios¹³ e a origem da pirataria, surgida com o seu descumprimento. Os marinheiros possuíam uma organização social própria, com regramentos também próprios, que compunham a cultura de navegação desses grupos. Nessa conjuntura, as técnicas essenciais de navegação eram ensinadas a todos os indivíduos, a fim de garantir que qualquer um pudesse navegar para onde fosse necessário ou para onde desejassem, porém, o acesso a técnicas e instrumentos de navegação mais rebuscados, bem como ao conhecimento necessário para a operação eficaz de tais instrumentos, era restrito a um grupo menor de pessoas, as quais, geralmente, ocupavam os postos mais altos¹⁴. Esse acesso limitado, bem como a qualidade dos instrumentos – quanto mais rebuscado, menos acessível – auxiliavam na diferenciação entre os tripulantes de um mesmo navio, assim como entre tripulações e capitães de embarcações diferentes¹⁵. Essa característica hierarquia personalizada, tanto entre as embarcações quanto entre seus tripulantes, evidenciada na cultura de navegação e, inclusive, na utilização de artefatos e instrumentos navais, foi denominada pelo poeta e político do século XVII, Richard Braithwaite, e referenciada por Linebaugh e Rediker, como *Hidrarquia*. De maneira simplificada, tal qual a ideia do Estado Marítimo, o conceito é empregado para definir a organização hierárquica, social, política e econômica das sociedades marítimas; ficando evidente, no entanto, a subversão da ordem exposta pelo termo anterior, sendo, essa organização das naves, realizada de baixo para cima e de maneira coletiva entre os marujos de uma mesma nave, mas particular em cada tripulação e/ou navio¹⁶.

Se levados para o ambiente dos conflitos de independência na região do Rio da Prata, no início do século XIX, todavia, esses grupos embarcados se apresentam mais complexos do que pressupõe a Hidrarquia apontada por Linebaugh e Rediker. Sua organização autônoma é estruturada a partir de uma organização privada e hierarquizada, ponto que em parte se aproxima da ideia de Estado Marítimo, mas que possui um caráter mais empresarial/empreendedor, enquanto sua atuação é dependente da autorização dos governos locais, algo típico das atividades de corso¹⁷. Sua presença, todavia, é estratégica e necessária, uma vez que ao serem autorizados, os corsários percorrem rios e mares fazendo frente aos adversários, como uma força militar, marítima e, por vezes, ideológica, de grupos e governos,

¹³ BENTON. op. cit. 2005. p. 704.

¹⁴ BLAKEMORE. op. cit. 2012. p. 36 – 39.

¹⁵ Ibidem. p. 36 – 38.

¹⁶ LINEBAUGH; REDIKER. op. cit. 2008. p. 155-186.

¹⁷ DUARTE, Feliciano Gámez. **El desafío insurgente**. Análisis del corso hispano-americano desde la perspectiva peninsular: 1812 – 1828. 2004. Tese (Doutorado em História). Universidade de La Rioja, Logroño, 2004. p. 148 – 222.

cujos recursos financeiros e/ou políticos não lhes permitem a manutenção de uma força marítima oficial¹⁸. Assim, portanto, “Apesar das reivindicações legais e retóricas em contrário, a pirataria [e o corso] era política”¹⁹.

Com isso posto, o presente trabalho se estabelece no início do século XIX, durante os conflitos de independência encabeçados pelo Governo de Buenos Aires, para analisar o emprego e atuação dos grupos corsários que operavam sob a égide dos portenhos. A escolha do trecho “*Para donde quiera que fuese, será buena presa*” – retirado de um decreto para o corso, emitido pelo Governo de Montevideu e veiculado como notícia na Gaceta de Buenos Aires, em 1811 –, como o título desta dissertação, busca abarcar a amplitude da ação do objeto aqui estudado, tanto espacialmente quanto pela diversidade de papéis desenvolvidos por esses grupos, além de oferecer um reforço ao argumento favorável ao papel estratégico político e militar desempenhado por eles.

Em períodos de instabilidade e conflitos, tendemos a olhar para os lados, tomar partido, defender ideias; e esquecemos, muitas vezes, do que é real: as pessoas. O estudo aqui apresentado é uma tentativa de reflexão sobre os grupos e as pessoas que foram afetadas pelas instabilidades políticas, sociais e econômicas, surgidas durante a chamada Era das revoluções. Pensar como essas pessoas se organizavam, se inseriam, eram afetadas e sobreviviam aos conflitos que as rodeavam. Pensar como esses grupos sociais se relacionavam entre si, como essas relações refletiam suas concepções de mundo, determinando suas escolhas e atuações. É nosso objetivo, portanto compreender o agente corsário para além de suas atribuições políticas e militares, estudá-lo e entendê-lo como indivíduo e grupo capaz de construir relações interpessoais, intersociais e diplomáticas, a partir de sua condição de agente marítimo.

Para tanto, tomamos como referência alguns trabalhos cuja temática central foram as forças navais corsárias, a fim de identificar alguns pontos que podem indicar os caminhos para nossa análise. Feliciano Gámez Duarte, em sua tese de doutorado *El desafío insurgente. Análisis del corso hispano-americano desde la perspectiva peninsular: 1812 – 1828*, datada de 2004, realiza um estudo do emprego de corsários pela coroa Hispânica, mas, mais do que isso, aponta semelhanças e diferenças entre as contratações metropolitanas e insurgentes, dando destaque ao pensamento europeu do período, em relação as atividades corsárias²⁰. Por sua vez, Daniel Calixto Garrido, ao escrever *Las ordenanzas de corso y el marco de actuación corsario*, tese

¹⁸ DUARTE. op. cit. 2004. p. 149.

¹⁹ BLAKEMORE, Richard. The Politics of Piracy in the British Atlantic, c. 1640-1649. **International Journal of Maritime History**. v. 25. n. 2. December. 2013. p. 171 – 172.

“Despite legal and rhetorical claims to the contrary, piracy was politics.”

²⁰ DUARTE. op. cit. 2004. p. 149.

de doutorado apresentada em 2016, retorna para o início da relação da Coroa hispânica com a contratação desse tipo de serviço, evidenciando, através da análise dos documentos que dão título à obra, as condições dessa relação ao longo de três séculos²¹. Já o historiador estadunidense David Head, em sua obra *Privateers of the Americas: Spanish American Privateering from the United States in the Early Republic*, explora a atuação dos cidadãos norte-americanos durante a guerra hispano-americana, através das relações comerciais estabelecidas entre os governos insurgentes e os comerciantes dos Estados Unidos, bem como pela armação de navios corsários que atuavam sob os pavilhões insurgentes durante algum tempo.²² Por último, mas não menos importante, Agustín Daniel Desiderato traz uma visão especificamente voltada para o curso platino, com maior destaque ao emprego de corsários realizado pelo governo insurgente de Buenos Aires. Através de sua dissertação de mestrado, *Los marineros de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata: sociabilidad, cotidianidad y resistencia (1815 – 1828)*, defendida em 2019 o historiador analisa de maneira rápida e precisa, pontos sobre a vida dos marinheiros corsários, destacando sua organização, alimentação e ritos comunitários²³. Além dos autores e da discussão evidenciada, contamos com inspirações teóricas provenientes da historiadora Lauren Benton, que, em suas várias obras, busca compreender as sociedades marítimas, através de um olhar mais jurídico, embora ainda próximo da História social.

Voltando para as concepções teóricas mais próximas do olhar social da História, nosso trabalho conta com o apoio das discussões realizadas pelos historiadores Edward Palmer Thompson e João José Reis. Ambos os autores e obras, aqui tomados como base, apresentam a relação e os conflitos entre dois ou mais grupos sociais como ponto central de suas teses. O foco, todavia, se afunila ao analisarem o papel social e político atribuído aos grupos oprimidos nestas relações²⁴. O estudo empreendido nesta dissertação busca aproximar-se destas obras à medida em que toma como protagonistas um grupo subalterno, pouco lembrado nas pesquisas sobre o processo de independência da Hispano-américa. O enfoque dado às relações estabelecidas por esse grupo e o papel destas na conjuntura independentista do período também

²¹ GARRIDO, Daniel Calixto. **Las ordenanzas de corso y el marco de actuación corsario**. 2016. Tese (Doutorado em História). Universidad Carlos III, Madrid, 2016.

²² HEAD, David. **Privateers of the Americas: Spanish American Privateering from the United States in the Early Republic**. Athens: University of Georgia Press, 2015.

²³ DESIDERATO, Agustín Daniel. **Los marineros de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata: sociabilidad, cotidianidad y resistencia (1815 – 1828)**. 2019. Dissertação (Mestrado em História). Universidad Nacional de San Martín, Buenos Aires, 2019.

²⁴ REIS, João José. **Rebelião escrava no Brasil: A história do levante dos malês (1835)**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986.

THOMPSON, E. P. **Senhores e Caçadores: A origem da Lei Negra**. Trad. Denise Bottmann. 2. Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

visa a construção de uma História vista de baixo, uma vez que parte do pressuposto de que, enquanto atores sociais, esses indivíduos também atuavam de maneira a saciar seus interesses e necessidades, ao invés de servirem, apenas, como peões em um grande tabuleiro de interesses políticos.

Fronteiras, políticas, sociedades e independências

Conhecido por sua importância histórica, o período compreendido entre o fim do século XVIII e início do século XIX foi um momento marcado por oscilações de cunho político, circulação diversificada de ideias e conflitos armados por todo o continente ibero-americano. Na Região do Rio da Prata isso não ocorreu de maneira diferente. Ao observarmos o espaço, durante as duas primeiras décadas do século XIX, podemos constatar uma enorme instabilidade político-social, reflexo da crise do Antigo Regime e da crise das colônias ibéricas²⁵, que resultou na incidência de inúmeras revoltas pró-independência, principalmente por parte dos hispano-americanos²⁶, mas, também, em diversas estratégias de dominação e expansão territorial adotadas pelos governos ibéricos para a contenção desses movimentos.²⁷

Este descontentamento dos colonos em relação à metrópole e às medidas governamentais, aliado às invasões inglesas, ocorridas entre 1806 e 1807, cuja defesa do território e o rechaço dos inimigos foram conquistados por méritos próprios das populações buenairense e montevideana, através da formação de milícias locais, contribuíram para o surgimento destas ideias revolucionárias na Região Platina e do crescimento pela busca por autonomia sobre o território.²⁸

Em uma correspondência anexada ao livro de relatos intitulado *Travels in the interior of Brazil, particularly in the gold and diamonds districts of that country, by authority of the prince regent of Portugal, including a voyage to the Rio de la Plata, and a historical sketch of the Revolution of the Buenos Ayres*, do mineralogista oitocentista John Mawe, podemos visualizar, em um relato de época, o seguinte pensamento acerca disso:

A revolução das províncias do Rio da Prata não deve ser considerada como uma comoção momentânea causada por um partido, ou como uma fermentação pública de duração transitória. É um processo unânime de todo o povo, que esteve muito tempo

²⁵ DONGHI, Tulio Halperin. **Reforma y disolución de los imperios ibéricos (1750-1850)**. Madrid: Alianza Editorial, 1985. p. 80 – 93.

²⁶ PIMENTA, João Paulo Garrido. **Estado e nação no fim dos impérios ibéricos no Prata (1808 – 1828)**. São Paulo: Hucitec, 2006. p. 78.

²⁷ WINTER, Murillo Dias. **“Un periódico que no hable de política al presente, es lo mismo que un fusil sin cañón”**: imprensa periódica e a construção da identidade oriental (Província Cisplatina – 1821-1828). 2014. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2014. p. 45.

²⁸ PIMENTA. op. cit. 2006. p. 75.

em preparação e cuja execução era exigida pelas circunstâncias – pelo desmembramento da monarquia espanhola e pela conseqüente necessidade de que a América provesse sua própria existência, constituindo-se pelo menos de uma forma que a abrigasse da ruína que ameaçava o grande todo. (Tradução livre do autor)²⁹

Movimentos como a deposição do vice-rei do Prata, Marquês de Sobremonte, a formação de Juntas Governativas de Buenos Aires e Montevideú, a chamada *Revolución de Mayo* (ocorrida em Buenos Aires, durante o ano de 1810), e as revoltas pela independência são fruto desse pensamento revolucionário, apontado na correspondência. Entretanto, enganados estaríamos caso acreditássemos na ideia de unanimidade em torno dos ideais de independência, proposta pelo relato. A busca pela *soberania de los pueblos*, foi bastante difundida por toda a América espanhola, durante a primeira década do século XIX, manifestando-se de formas diferentes em cada região/grupo.³⁰ Para exemplificarmos nossa afirmação, basta que consideremos o fato de que, entre os anos de 1810 e 1816, pelo menos três vertentes ideológico-culturais distintas coexistem no espaço da Bacia Platina: as elites buenaireses, membros da Junta Provisória de Governo; as elites montevidéanas – representadas pela figura do Vice-Rei do Prata, Francisco Javier Elío –, símbolo de lealdade ao rei caído, Fernando VII; e as tropas libertadoras, comandadas pelo General José Gervásio Artigas, cujos ideais visavam a independência e soberania dos povos da Banda Oriental, de todo e qualquer jugo que lhes fosse imposto.³¹

²⁹ MAWE, John. **Travels in the interior of Brazil, particularly in the gold and diamonds districts of that country, by authority of the prince regent of Portugal, including a voyage to the Rio de la Plata, and a historical sketch of the Revolution of the Buenos Ayres.** London: Longman, Husrt, Rees, Orme and Brown, 1812. p. 337.

The revolution of the provinces of Rio de la Plata ought not to be considered as a momentary commotion caused by a party, or as a public ferment of but transient duration. It is an unanimous proceeding of all the people, which had been long in preparation, and the execution of which was called for by circumstances – by the dismemberment of the Spanish monarchy, and by the consequent necessity, that America should provide for her own existence, by constituting herself at least in such a form as should shelter her from the ruin that threatened the great whole.

³⁰ PIMENTA. op. cit. 2006. p. 65 – 102.

³¹ ACRUCHE, Hevelly Ferreira. O Rio da Prata, a independência e a abolição: perspectivas de liberdade dos escravos no além-fronteira. **Estudos Históricos.** v. 32. n. 66. p. 53 – 78. Rio de Janeiro. Jan/Abril. 2019. p. 57 – 60;

BENTON, Lauren. Strange Sovereignty. **20/10 El mundo atlántico y la modernidad Iberoamericana, 1750 – 1850.** n. 1. ed. 1. Noviembre, 2012. p. 09;

DI MEGLIO, Gabriel. Algunas claves de la Revolución en el Río de la Plata (1810 – 1820). **Estudios Ibero-Americanos.** PUCRS. v. 36, n. 2, p. 266-287, jul./dez. 2010. p. 272;

DONGHI. op. cit. 1985. p. 18 – 74;

PIMENTA, João Paulo G. Com os olhos na América espanhola: a independência do Brasil (1808 – 1822). **Cadernos do CHDD.** Brasília, DF. v. 4. n. Especial. p. 03 – 22. 2005. p. 03 – 10;

Idem. op. cit. 2006. p. 75 – 76;

TERNAVASIO, Marcela. Buenos Aires y el orden político posrevolucionario: De la Roma republicana a la nueva Argirópolis. In: CHUST, Manuel; FRAQUEST, Ivana (Eds.). **La Patria no se hizo sola: Las Revoluciones de Independencia iberoamericanas.** Madrid: Elece, Industria Gráfica S. I. 2012. p. 73;

WINTER. op. cit. 2014. p. 49 – 52.

Não podemos desconsiderar, ainda, a existência de grupos e movimentos contrarrevolucionários, manifestados nas estratégias adotadas pelos governos ibéricos para a contenção dos movimentos de independência. Podemos observar, durante o período, o desenvolvimento de um pacto entre os impérios ibéricos e, a partir deste, a invasão dos territórios hispano-americanos pela coroa portuguesa, que, além de visar a redenção do rei para com a elite portuguesa, tinha como objetivo a expansão territorial e dominação dos principais pontos estratégicos da Região Platina, como a região da Banda Oriental, objetivo este que foi alcançado.³² Projetos como as investidas portuguesas e/ou a insurreição das elites criollas, só fizeram acirrar os ânimos da Região Platina, podendo ser identificados através dos conflitos entre a Junta buenairense e os movimentos artiguistas pela soberania comercial e política das partes que até então compunham o vice-reino do Rio da Prata.³³

Essa pluralidade de grupos e visões ideológicas, característica do período de maior fragilidade da monarquia hispânica, dentro do sistema colonial, nos permite indagar a respeito das concepções de fronteira para esse momento. Observamos, no trabalho realizado por Grimson, que a vivência fronteiriça perpassa pela constante distinção entre “nós” e “eles”; entretanto, a dinâmica da fronteira, durante o período colonial, vai além dessa diferenciação³⁴. Conforme aponta Carlos Augusto Bastos, durante a análise de uma situação fronteiriça dos impérios lusos na América,

Em primeiro lugar, importa notar como, mesmo em pontos remotos dos domínios imperiais ibéricos, informações (ainda que imprecisas) sobre o contexto político e as relações diplomáticas entre as potências europeias circulavam, eram comunicadas e discutidas entre seus habitantes. Em segundo lugar, a demanda por essas informações respondia às exigências da prática política naquela área, isto é, o encaminhamento que as autoridades davam a questões como defesa militar e relações com os territórios confinantes. Por fim, a circulação dessas informações engendrava expectativas entre os habitantes dessas fronteiras com relação aos possíveis desdobramentos no cenário americano dos conflitos que ocorriam nos territórios metropolitanos – desdobramentos que, por sua vez, teriam impacto na relação com os Impérios europeus em conflito.³⁵

A afirmação feita pelo autor nos permite identificar, dentro da dinâmica desse espaço, uma relação de necessidade e desconfiança, própria dos grupos dessas regiões. Necessidade, quando ambos os grupos precisam manter-se informados a respeito não somente da situação

³² WINTER. op. cit. 2014. p. 46 – 57.

³³ Ibidem. loc. cit.

³⁴ GRIMSON, Alejandro. **La Nación en sus límites: contrabandistas y exilados en la frontera Argentina-Brasil**. Barcelona: Editorial Gedisa, 2003. p. 15 – 87.

³⁵ BASTOS, C. A. Demarcação de limites e circulação de informações em um espaço fronteiriço. A província de Maynas e a Capitania do Rio Negro em fins do século XVIII. In: Brito, A. J. I; ROMANI, C.; BASTOS, C.A. (orgs). **Limites Fluents**. Fronteiras e Identidades na América Latina (Séculos XVIII-XIX). Curitiba: Editora CRV, 2013. p. 220.

em que se encontra o Estado ao qual pertencem – seus avanços, retrocessos, influências internas e externas –, mas da situação vivida por seus vizinhos, uma vez que a proximidade com a realidade e com os problemas enfrentados por eles, pode vir a afetar sua própria vivência. Desconfiança, porque ao entenderem o risco ao qual estão expostos, os grupos, mesmo necessitando obter informações sobre o outro lado, mantém-se hesitantes a respeito da veracidade dessas informações, principalmente quando oferecidas livremente.³⁶ Olhando para o Rio da Prata é possível vermos situação semelhante.

Correspondências oficiais trocadas, em 1810, entre o representante britânico na América, Lorde Strangford, e os membros do Governo Provisório da Junta de Buenos Aires, permitem nos situar de uma situação interessante e característica do período das independências da América Platina. Em fins de maio daquele ano, representantes do governo buenairense descreviam, ao representante britânico, o seguinte panorama: após um conflito estabelecido entre os governos de Buenos Aires e de Montevidéu, o governo português, representado pela figura do Marechal D. Diego de Sousa, comandante chefe do exército pacificador português estabelecido na Banda Oriental, avançou sobre o território platino, violando a integridade territorial da Nação espanhola, que tem solenemente garantida pelo Rei da Grã-Bretanha”. Assim, “Desejoso este Governo de satisfazer seus sentimientos de lealdade ao Rei, entrou em negociações com a praça de Montevidéu, para que reestabelecida a paz entre as ciudades, não tivesse o General o ilusório motivo da pacificação para avançar seus olhares de conquista”. Findadas as hostilidades e não havendo mais motivos para o estado de alerta do exército português, entretanto, “adverte com surpresa este Governo que o Exército em Maldonado ocupa as posições mais fortes, recebe reforços, conduz famílias, e procedendo com uma conduta verdadeiramente hostil, alarma os sentimientos fiéis dos habitantes do Rio da Prata”.³⁷

O trecho apresentado, traz elementos importantes para a compreensão da dinâmica proposta anteriormente. Além de atestar nossas concepções acerca da necessidade e desconfiança, características da convivência fronteiriça – apresentando-nos, de um lado, um

³⁶ BASTOS. op. cit. 2013. p. 207 – 220.

³⁷ JUNTA PROVISÓRIA DE GOVERNO DE BUENOS AIRES. Archivo General de la Nación. **Correspondencia de Lord Strangford y de la estación naval británica en el Río de la Plata con el gobierno de Buenos Aires, 1810 – 1822.** Buenos Aires: Guillermo Kraft Ltda., 1941. p. 12.

“[...] violando la integridad territorial de la Nación española, q.º (tiene) ([va]) garantida solemnem.º el Rey de la Gran Bretaña”

“Deseoso este Gov.º de satisfacer /á sus sentimientos de lealtad al Rey, entró en negociaciones con la plaza de Montevideo, para que restablecida la paz de los pueblos, no tuviera el General especioso motivo de las pacificacion p.º avanzar sus miras de conquista”

“[...] advierte con sorpresa este Gov.º q.º el Exto subsiste en Maldonado, ocupa las posiciones mas fuertes, recibe refuerzos, conduce familias, y procediendo con una conducta verdaderam.º hostil, alarma los sentimientos fieles de los habitantes del Río de la Plata”

governo desconfiado em relação às atitudes tomadas pelos seus vizinhos e, de outro, um governo que busca manter seus interesses e necessidades de obtenção de informações acima dos acordos estabelecidos –, o conteúdo da correspondência, ainda, nos permite identificar a existência de uma fronteira porosa, onde, poderíamos supor – deixados de lado os interesses políticos das autoridades de cada Estado –, as populações convivem cotidianamente em contato, umas com as outras.

É necessário compreender que quando se fala de fronteira no singular, está se falando de sociedades no plural. Na Região Platina, não é diferente. No entanto, referir-se à pluralidade social não significa limitar-se à singularidade da fronteira. Especificamente durante o período em que nossa pesquisa está inserida, a existência de múltiplas sociedades, distintas entre si, ocasionou a incidência de fronteiras plurais, distintas em número e gênero. Assim, levando em consideração os apontamentos feitos acerca de identidade e autoidentificação, bem como os exemplos, aqui elencados, sobre as dinâmicas de convivência fronteiriça, podemos destacar pelo menos um tipo de fronteira dentro das sociedades platinas do período revolucionário: as fronteiras possibilistas.

Proposta pelo geógrafo francês Paul Vidal de La Blanche e retomada, posteriormente, pelos historiadores da escola de pensamento dos Annales, Lucien Febvre e Marc Bloch, a teoria da fronteira possibilista desafia as teses da fronteira natural, mecanicista-organicista, bem como a tese proposta por Toynbee, a respeito da adaptação das sociedades ao espaço que lhes é imposto, ao apontar para inexistência de fronteiras pré-estabelecidas. Conforme colocado, pelo historiador mexicano Juan Carlos Arriaga-Rodriguez, em seu artigo *Tres tesis del concepto de frontera en la historiografía*, na proposta possibilista “são os fatos históricos específicos, inter-relacionados, localizados no tempo e no espaço geográfico, os que influenciam na criação das fronteiras”.³⁸ Nesse sentido,

O possibilismo substitui o conceito de homem pelo de sociedades humanas. Seu objetivo é descobrir como atuam estas sociedades frente aos diferentes espaços naturais que existem na Terra. As sociedades humanas, e não o homem-indivíduo, são as criadoras e os atores principais da história, ao mesmo tempo em que são os agentes geográficos mais poderosos que modificam a superfície terrestre. As ações transformadoras desses grupos sociais sobre seu habitat dão resultados diversos e imprevisíveis, todos resultados possíveis. (Tradução livre do autor)³⁹

³⁸ ARRIAGA-RODRÍGUEZ, Juan Carlos, *Tres tesis del concepto frontera en la historiografía*, In: LAVALLE, Gerardo Gurza. (coord.) **Tres miradas a la historia contemporánea**. México: Instituto Mora, 2012. p. 11. [...] son los hechos históricos específicos, interrelacionados, ubicados en el tiempo y el espacio geográfico, los que influyen en la creación de las fronteras.

³⁹ Ibidem. p. 35.

El posibilismo sustituye el concepto de hombre por el de sociedades humanas. Su objetivo es descubrir cómo actúan estas sociedades frente a los diferentes espacios naturales que existen en la Tierra. Las sociedades humanas y no el hombre-indivíduo son las creadoras y los actores principales de la historia, al mismo tiempo que son los

Portanto, a teoria da fronteira possibilista pode ser aplicada ao contexto platino, no momento em que se entende o espaço a partir de suas sociedades. Como apontado anteriormente, a colonização da região se deu precocemente, ainda no século XVI, e as disputas territoriais perduraram, mesmo após a instituição dos Estados nacionais. Os inúmeros tratados de divisão do território, que modificavam, de tempos em tempos, a linha da fronteira entre os domínios imperiais lusos e hispânicos, bem como a existência de diversos grupos sociais na Região Platina, antes, durante e após o período independentista⁴⁰, demonstram que as divergências político-ideológicas, as características socioculturais e fatos próprios ocorridos na Região do Rio da Prata, como as declarações de independência, podem superar os limites naturais impostos pelo espaço geográfico, quando o quesito são as definições fronteiriças.

Da mesma forma, a teoria também pode ser explorada quando observada a partir do conceito de *soberania de los pueblos*, ou *soberania dividida*, trabalhado tanto pelo historiador argentino José Carlos Chiaramonte, quanto pela historiadora estadunidense Lauren Benton. Soberania dividida faz referência a um acordo estabelecido entre súditos e realeza, hispânicos, onde compreendia-se a ideia do poder dividido e distribuído entre o monarca e as comunidades. Nesse arranjo, as últimas detinham o poder de legitimar, ou não, a soberania de um rei, enquanto este, por sua vez, possuía a capacidade de designar poderes aos seus representantes provincianos.⁴¹ Em ambos os casos, os autores apontam para a repercussão do legado desse pensamento sobre as sociedades hispano-americanas, durante a crise do antigo regime, e como isso permitiu que cada uma dessas sociedades se configurasse de maneira distinta das demais, tanto política, quanto cultural ou ideologicamente⁴².

O conceito de fronteira possibilista aqui utilizado, ainda, pode ser estendido para além do espaço territorial platino. Ao considerarmos o patrocínio a corsários, efetuado tanto pelas

agentes geográficos más poderosos que modifican la superficie terrestre. Las acciones transformadoras de esos grupos sociales sobre su hábitat dan resultados diversos e imprevisibles, todos resultados posibles.

⁴⁰ Consideramos aqui a coexistência de grupos hispânicos, lusos, indígenas, africanos, *criollos*, corsários e demais populações europeias e americanas que circulavam por toda a extensão do rio. Para maiores informações, sugerimos a leitura dos trabalhos de Adriano Comissoli (2017); Eduardo dos Santos Neumann e Luiz Alberto Grijó (2010); Fabrício Prado (2010); Fernando Camargo (1996); Hevelly Ferreira Acruche (2019); João Paulo Garrido Pimenta (2006); Lauren Benton, (2012); Marcela Ternavasio (2012); Murillo Dias Winter (2014); Tulio Halperín Donghi (1985).

⁴¹ BENTON. op. cit. 2012. p. 09

⁴² Ibidem. loc. cit.

CHIARAMONTE, José Carlos. **Nación y Estado en Iberoamerica**: el lenguaje político en tiempos de las independencias. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2004. p. 59 – 89;

Idem. Metamorfoses do conceito de nação durante os séculos XVII e XVIII. In: JANCSÓ, István (org). **Brasil: formação do Estado e da nação**. São Paulo: Hucitec. 2003. p.61 – 91.

elites buenaienses, quanto pelo General Artigas⁴³, entendemos que existe nessa relação a união de interesses mútuos: de um lado, os corsários buscam sua sobrevivência, a partir do patrocínio e liberação de apresamento e venda de mercadorias obtidas; do outro lado, as elites *criollas*, buscam fortalecer-se diante dos adversários, utilizando-se do corso enquanto meio de legitimação e difusão dos ideais de independência.⁴⁴ Apesar da evidente distinção existente entre ambos os grupos, a persistência de um interesse em comum permite que os projetos de independência de cada um deles se aproximem em um alinhamento político/ideológico, a fim de garantir a sobrevivência de ambos, ficando claro, para nós, um rearranjo construído. Além do mais, a estratégia empregada para a divulgação das ideias revolucionárias, permite-nos especular a respeito de uma possível extensão da soberania platina para o ambiente marítimo, configurando-se como um Estado Marítimo⁴⁵ e impondo uma nova fronteira, em um espaço marítimo, atrelado às Juntas Provisórias de Governo.

Para concluir, entendemos, então, que, tanto o nosso objeto de pesquisa – os agentes corsários empregados nos processos de independência no Rio da Prata – quanto o espaço geográfico e temporal por eles ocupado, personificam, de certa forma, os três pontos da linha de pesquisa “Fronteira, Política e Sociedade”. Em um ambiente de intensas disputas, ideais e grupos diversos e distintos, os corsários constituem-se enquanto fronteira ao apresentar-se como um grupo próprio, distinto dos demais e, ao mesmo tempo, em constante relação com estes. Também é possível entendê-los enquanto política, uma vez que trabalham como difusores das ideias de independência pelo além-mar, configurando o ambiente marítimo como uma extensão do território dominado pelas elites *criollas*. E, por último, mas não menos importante, estruturam-se como parte integrante da sociedade com a qual interagem, porque são agentes duplos, ao mesmo tempo em que protagonizam ações importantes na construção desses governos emergentes, também são afetados por elas, tal qual os demais grupos platinos.

43 BENTON. op. cit. 2012. p. 20 – 21; SARTORETTO, Eduardo. “**Tengo el honor de ser el más obediente y humilde servidor de Vuestra Excelencia**”: uma análise das movimentações e práticas de corso e pirataria na Região do Rio da Prata (1810 – 1822). 2017. Monografia (Curso de História). Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2017. p. 68 – 82.

44 SARTORETTO. op. cit. 2017. p. 68 – 82.

45 Estratégia política dos vários Impérios, durante os séculos XVII e XVIII, para a construção e manutenção de uma Soberania Marítima, ou seja, uma jurisdição própria para os mares que funcionasse como extensão dos domínios desses mesmos Impérios e, assim, estabelecesse ligações e assegurasse o controle das áreas mais distantes, com relação às metrópoles.

BENTON, Lauren. **A Search for Sovereignty: Law and Geography in European Empires, 1400 – 1900**. New York: Cambridge University Press, 2010. p. 104 – 161;

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. **A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. p. 155 – 161.

Processo metodológico

Esse panorama instável e cheio de jogos de interesses internos e externos, constrói-se como um grande campo de atração para a academia, fazendo-se objeto de pesquisa para vários historiadores do fim do período colonial e pós-independência do continente ibero-americano⁴⁶, como é o caso das obras aqui utilizadas como apoio bibliográfico. Assim, consideradas as limitações do período, bem como suas características políticas, ideológicas e sociais, a presente pesquisa busca base em fontes epistolares – compilados de epístolas oficiais do período estudado, relatos de viagens e diários pessoais⁴⁷ –, manuscritas e impressas, datadas do fim do século XVIII e início do XIX e dispostas nos mais variados arquivos de documentação disponíveis física e digitalmente.

Com o intuito de explorar mais a fundo a relação entre as sociedades populares, as elites *criollas* e os grupos corsários, os critérios de seleção elencados para as fontes dessa pesquisa, além da proximidade com a temática, foram três: facilidade de acesso; importância social da prática da escrita; relevância política dos documentos analisados. Assim, da existência de documentos físicos (fotografados) em nosso acervo de fontes, privilegamos a busca em arquivos e sítios de compartilhamento virtual de textos e documentos, sobre a busca em locais físicos de arquivamento – muito em virtude da pandemia de Covid-19 que se abateu sobre a humanidade em 2020 e se estende até atualmente –, visando a otimização do tempo de busca, considerando, ao mesmo tempo, a diversidade e o número de atores envolvidos no espaço/tempo estudados.

Para o processo de escolha de documentação digital, entretanto, alguns pontos devem ser discutidos e considerados. Primeiramente, é necessário reconhecer que o advento, o aprimoramento e a expansão diária, da internet facilitou a vida dos pesquisadores de diversas áreas, ao disponibilizar, à distância de um clique, documentos e textos que antes só poderiam ser acessados mediante as condições de cada acervo. Conforme aponta o historiador André Pereira Leme Lopes,

Até há poucos anos, por exemplo, a maior parte dos pesquisadores não tinha acesso a fontes tradicionais de civilizações antigas – como papiros, manuscritos ou vestígios arqueológicos que, por sua própria natureza, são frágeis e devem ser preservados de contato com o público. O historiador tinha que recorrer a traduções ou transcrições, quando estas se encontravam disponíveis em uma biblioteca próxima. Hoje, tais

⁴⁶ CHUST, Manuel; FRAQUEST, Ivana (Eds.). **La Patria no se hizo sola**: Las Revoluciones de Independencia iberoamericanas. Madrid: Elece, Industria Gráfica S. I. 2012. p. 17-18.

⁴⁷ Segue em anexo a relação das fontes

documentos já podem ser fotografados em alta resolução e disponibilizados a um público muito mais amplo.⁴⁸

Entretanto, se houve um encurtamento das distâncias e uma abertura das fronteiras, também há, diariamente, uma enxurrada de notícias, informações, entretenimento, enfim, registros humanos na internet. Assim, o que facilita o trabalho do pesquisador por um lado, dificulta-o por outro, uma vez que em meio aos documentos digitais, primários e não-primários⁴⁹, cabe ao pesquisador um olhar mais criterioso e uma busca maior por acervos, arquivos e fontes que ofereçam informações confiáveis. Nesse sentido, segundo aponta o historiador Fábio Chang Almeida, é necessário que o pesquisador esteja familiarizado com o ambiente em que pesquisa, a internet, a fim de identificar possíveis falhas e mesmo falsificações; além disso, conforme o autor George Zeldan Araújo defende, a combinação de hipertexto com a autoria múltipla, pode permitir um melhor aproveitamento dos documentos, enquanto isso, o cruzamento de dados e a checagem do grau de proximidade de páginas e informações, bem como o registro dessas aproximações, são fundamentais para que o historiador possa exercer essa análise mais fria em relação aos documentos e acervos, ao mesmo tempo em que a enriquece.⁵⁰

Considerando, pois, os apontamentos temáticos feitos até aqui, bem como as preocupações a respeito do uso das fontes digitais, anteriormente destacadas, o processo de seleção dos documentos digitais empregados na pesquisa passou por três etapas: em um primeiro momento, buscamos identificar acervos confiáveis de documentação. Nessa etapa, foi observado como critério, a validade dos arquivos, manifestada por sua variedade documental e/ou por seu vínculo institucional. Assim, foram selecionados cinco arquivos digitais: a *Biblioteca Nacional Digital de Portugal (BNP)*; o maior arquivo digital da internet, com cerca

⁴⁸ LOPES, André Pereira Leme. Virada digital? Pesquisa histórica no ciberespaço. **Tempo e Argumento**. Florianópolis, v. 10, n. 24, p. 136 – 169, abr./jun. 2018. p. 142-43.

⁴⁹ Para o historiador André Chang Almeida, os documentos encontrados na internet podem ser classificados entre fontes primárias e não-primárias. As fontes não-primárias são os arquivos não-primários digitais que circulam na internet (textos, artigos, livros, reportagens etc.). Enquanto isso, as fontes primárias, podem ser subdivididas em duas categorias: digitais e digitalizadas. São consideradas fontes primárias digitalizadas, os registros surgidos em outros meios (cartas, livros, jornais, quadros etc.), que sofreram o processo de digitalização e arquivamento em bancos de dados e, atualmente se encontram disponíveis para o acesso na internet. (as fontes digitais utilizadas em nosso trabalho, em específico, podem assim serem consideradas); por sua vez, as fontes primárias digitais são os documentos produzidos exclusivamente para a internet. Para fins didáticos, usaremos o termo “fontes digitais” para nos referirmos aos documentos encontrados na internet.

ALMEIDA, Fábio Chang. O historiador e as fontes digitais: uma visão acerca da internet como fonte primária para pesquisas históricas. **Revista Aedos**. v. 3. n. 8. p. 09-30. Jan/Jun. 2011. p. 18-19.

⁵⁰ Ibidem. op. cit. 2011. p. 20-24.

ARAUJO, George Zeidan. Ler, pesquisar e escrever história em tempos de internet: desafios e possibilidades. **Revista Tempo e Argumento**. Florianópolis, v. 6. n. 12, p. 151 - 164, mai./ago. 2014. 159-60.

de 446 milhões de páginas de arquivos na internet, o *Internet Archive*; e a *John Carter Brown Library*, vinculada à universidade norte-americana Brown University.

Em seguida, para uma otimização do tempo de busca, foram selecionadas palavras-chave – *corso*, *corsários*, *Rio da Prata*, *Buenos Aires*, *Montevideo*, *independências*, com suas respectivas traduções –, que serviram para direcionar e limitar os resultados das ferramentas de busca presentes nesses sites. Por último, para eleger as fontes de pesquisa, foram levados em conta, além das palavras-chave, a descrição dos assuntos contidos nos resumos das documentações, oferecidos pelos sites; e a proximidade desses documentos com a época pretendida para o estudo (as buscas foram restringidas, através das barras de filtro presentes nos sites, aos séculos XVIII e XIX). Nesse processo, oito fontes foram selecionadas para o estudo.

O processo empregado para a seleção de documentos físicos, passou pelas mesmas etapas utilizadas para definir os artigos digitais. As fontes físicas utilizadas nesse trabalho, então, foram retiradas da *División Colonia – Sección Gobierno Consulado de Bs As. 1800 – 1807*, na Sala IX 04-08-02, localizada junto ao *Archivo General de la Nación*, na Argentina. Nesse arquivo, foram realizadas cerca de 253 fotografias das correspondências oficiais sobre as atividades corsárias e a contabilidade dos navios, durante o período de 1800 e 1807⁵¹. Durante o trabalho, em virtude do tempo disposto e de algumas adversidades surgidas, como a contaminação do autor com o vírus pandêmico, optou-se pela utilização, apenas, das primeiras 56 imagens fotografadas, cuja documentação refere-se aos manuscritos de D. Pedro del Caño, contador do navio San Francisco Xavier, o Buenos Aires, durante o ano de 1801.

Possuímos, também, como fontes para este trabalho, as edições da *Gaceta de Buenos Aires*, impressas e difundidas entre os anos de 1810 e 1821, compiladas e publicadas pelo governo da Argentina, em 6 tomos, em 1911. Os 6 livros que guardam os documentos utilizados no processo foram baixados da internet e podem ser encontrados facilmente nos arquivos acima referidos. Por se tratar de várias edições ao longo de muito tempo, o garimpo da documentação específica contou com um procedimento parecido com o supramencionado. Utilizando-nos das palavras-chave *corso*, *corsário*, *corsários*, *pirata*, *piratas* e *pirataria*, conseguimos localizar um total de 115 edições, distribuídas, respectivamente, entre: 3 no Tomo I, que data o ano de 1810; 4 no Tomo II, entre os anos de 1811; 25 no Tomo III, entre os anos de 1811 e 1813; 23 no Tomo IV, de 1814 a 1816; 54 no Tomo V, datadas de 1817 a 1819; e 6 no Tomo VI, entre os anos de 1820 e 1821. Das 115 edições, algumas, principalmente nos tomos I e II não fazem referência ao nosso objeto de pesquisa, utilizando a palavra *corso* em alusão à Bonaparte. Da

⁵¹ Agradeço ao professor Adriano Comissoli pela cessão de suas fotografias relativas ao documento.

mesma forma, o processo está longe de ser absoluto, uma vez que algumas edições referem-se aos objetos desta pesquisa, sem, necessariamente utilizar-se de termos que remontem às palavras-chave elencadas. De todo o modo, a documentação encontrada nestas edições analisadas varia de opiniões dos periodistas à registros de entrada e saída de embarcações do porto de Buenos Aires, passando por decretos e documentações interceptadas, listagens de presas e reprodução de notícias veiculadas no exterior.

Como supramencionado, no processo de escolha das fontes, consideramos, ainda, a importância que a prática da troca de correspondências teve para o estabelecimento e manutenção das relações intersociais, tanto na Europa, quanto nas Américas, bem como o peso que essa tradição epistolar possuía dentro das sociedades oitocentistas. Segundo pesquisadores do assunto, apesar de sua origem datar ainda dos povos antigos, foi no decorrer da Era Moderna, inicialmente no Velho Mundo e, mais tarde, espalhando-se por todas as regiões conquistadas pelos europeus, que a troca de correspondências obteve maior ênfase, destacando-se como de suma importância para o desenvolvimento das sociedades contemporâneas da época. Isso porque, com o expansionismo europeu e a eclosão de diversas guerras, as distâncias existentes entre as pessoas tornaram-se cada vez maiores, aumentando também a necessidade de se sobrepor a essas separações. A prática epistolar foi a maneira encontrada para amenizar esse apartamento, desempenhando o papel de manter vivas as relações entre os indivíduos afastados.⁵² Nesse sentido, durante todo período compreendido entre os séculos XVI e XX, diversos foram os casos em que os membros da sociedade recorreram à troca de epístolas para o desenvolvimento da comunicação interpessoal – desde casos específicos de mães e filhos, amantes e/ou confidentes, entre outros; até correspondências oficiais, como as cartas trocadas entre os membros oficiais portugueses.⁵³

Graças à importância atribuída às cartas, a escrita tornou-se uma arte, e diversas regras e convenções foram sendo elaboradas e publicadas em forma de manuais, ao longo dos anos, com a finalidade de aprimorar e expandir cada vez mais a prática da confecção de epístolas.⁵⁴ Devido à essa longa tradição de manuais para a escrita de cartas, que buscavam educar as pessoas sobre a maneira correta de se corresponder, segundo aponta a historiadora Miriam Dobson, é possível

⁵² GÓMEZ, Antonio Castillo. “Como o polvo e o camaleão se transformam” Modelos e práticas epistolares na Espanha Moderna. In: BASTOS, M. H. C.; CUNHA, M. T. S.; MIGNOT, A. C. V. (Orgs.). **O destino das letras: história, educação e escrita epistolar**. Passo Fundo: UPF, 2002. p. 13 – 53. p. 14.

⁵³ Ibidem. p. 14 – 27.

CARDIM, Pedro. «Nem tudo se pode escrever». Correspondencia diplomática e información «política» en Portugal durante el siglo XVII. **Cuadernos de Historia Moderna**. Anejo IV: Cultura epistolar en la alta Edad Moderna. v. 30. p. 95 – 128. 2005.

⁵⁴ Ibidem. p. 28 – 46.

imaginar que os correspondentes raramente se sentavam para uma folha verdadeiramente em branco.⁵⁵ Ou seja, sempre havia histórias para contar. Assim, as cartas dizem muito sobre uma sociedade, tanto em seu conteúdo quanto nas entrelinhas e vazios do texto.

Ainda sobre a importância desse tipo de fontes para o estudo de períodos históricos, o historiador André Cellard afirma que

[...] o documento escrito constitui uma fonte extremamente preciosa para todo pesquisador nas ciências sociais. Ele é, evidentemente, insubstituível em qualquer reconstituição referente a um passado relativamente distante, pois não é raro que ele represente a quase totalidade dos vestígios da atividade humana em determinadas épocas. Além disso, muito freqüentemente, ele permanece como o único testemunho de atividades particulares ocorridas num passado recente.⁵⁶

Entretanto, alguns cuidados devem ser tomados ao se trabalhar com as fontes epistolares. Como afirma o historiador Raimundo César de Oliveira Mattos, tal qual os demais documentos, por estarem sempre cheias de subjetividade, a análise das práticas epistolares deve ser sempre realizada com cautela, exigindo assim toda a engenhosidade do historiador para decifrá-las.⁵⁷ Tal engenhosidade pode ser mais bem estabelecida quando pensadas as fontes em seu contexto de época. Em nosso caso, especificamente, é necessário levar em conta a situação de instabilidade do período e as consequências geradas para as sociedades contemporâneas, por causa dessa instabilidade. Outro ponto específico a ser considerado na análise das fontes epistolares, é o próprio texto. Mais do que o conteúdo nele apresentado, é necessário observar as escolhas feitas pelo autor para transmitir a mensagem, ou seja, as palavras empregadas e a forma como o autor as articulam, isso porque, segundo Miriam Dobson, as opções autorais tomadas para a construção da mensagem podem ser específicas de um determinado momento vivenciado pelo autor, e dizem muito mais sobre quem escreve e para quem escreve, do que sobre o conteúdo escrito.⁵⁸ Nesse sentido, cabe ao historiador saber dialogar com esses documentos, analisando-os de maneira mais profunda, para além do problema elencado para sua pesquisa.⁵⁹

Considerando, pois, os apontamentos até aqui apresentados, acerca dos cuidados durante a análise das fontes epistolares, e tendo em conta que o principal objetivo dessa pesquisa é

⁵⁵ DOBSON, Miriam. Letters. In: DOBSON, Miriam; ZIEMAN, Benjamin. **Reading Primary Sources: the interpretation of texts from 19th and 20th century History**. London: Routledge, 2008. p. 62.

⁵⁶ CELLARD, 2008: 295. Apud. SÁ-SILVA, J. R.; ALMEIDA, C. D.; GUINDANI, J. F. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**. v. 1. n. 1. p. 01 – 15. Julho. 2009. p. 02.

⁵⁷ MATTOS, Raimundo César de Oliveira. As cartas revelam – Analisando o oitocentos através da correspondência. In: XIV Encontro Regional da Anpuh-Rio – Memória e Patrimônio, 14, 2010, Unirio. **Anais**. Rio de Janeiro: Numem, 2010. 01 – 15. p. 03.

⁵⁸ DOBSON. op. cit. 2008. p. 65 – 69.

⁵⁹ SÁ-SILVA; ALMEIDA; GUINDANI. op. cit. 2009. p. 02 – 14.

identificar as relações intersociais existentes na Região do Rio da Prata, durante as primeiras décadas do século XIX, analisando a repercussão das ideias revolucionárias e as consequências da atuação de grupos corsários na vida das populações da região; dividimos o processo metodológico de análise das fontes em três fases: em primeiro lugar, optamos por uma triagem por tipo de documento. Nessa fase, buscamos realizar uma separação superficial das fontes, distinguindo-as entre epístolas manuscritas, cartas publicadas em periódicos impressos, documentos oficiais e diários pessoais. Ao separarmos as fontes dessa maneira, almejamos uma organização que possibilitou a simplificação da identificação das informações contidas nas epístolas. A segunda fase, então, consistiu na identificação dos interlocutores, ou seja, nesse momento, buscamos aplicar as ideias anteriormente expostas, analisando mais a fundo, dentro das possibilidades, os personagens por trás das fontes. Aplicamos durante esse processo, perguntas sobre quem escreve; para quem escreve; quando escreve; com que intuito o faz; e, se possível, as respostas obtidas, visando uma análise que nos permita identificar o posicionamento político e social dos grupos em questão. Essa identificação pessoal dos interlocutores, nos auxiliou na busca pela compreensão acerca da visão de mundo da época e das ideias que circulavam na Região Platina, durante o período das independências.

Por último, analisamos o conteúdo das fontes, separando-o por categorias. Como a primeira dessas categorias, identificamos notícias acerca da sociedade, configuração social, comércio, incidentes imprevistos e tudo o mais que porventura venha a afetar o bem-estar dos grupos da época. Em uma segunda categoria, encaixamos todas as notícias de cunho político que forem encontradas, sejam elas sobre legislação, diplomacia, independência ou mesmo contratação de contingentes para as milícias. Na terceira e última categoria, identificamos todas as notícias relacionadas aos grupos corsários que circulavam a região; seu estilo de vida, papel social, legislações sobre a sua contratação etc. Durante esse processo, estabelecemos as ligações internas e externas entre os grupos envolvidos, a fim de, dessa forma, promover uma leitura sobre o período que coloque em evidência os grupos menos favorecidos, ou mesmo deixados de lado, durante o período de construção das ideias de nacionalismo.

Para uma melhor compreensão e estruturação acerca dos temas e conteúdo aqui abordados, essa dissertação divide-se em três momentos, com temáticas distintas entre si, mas ligadas pela presença constante do objeto dessa pesquisa, o corsário, a fim de proporcionar ao leitor a totalidade da análise aqui realizada.

O primeiro capítulo, intitulado *Sobre Marujos, Piratas, Corsários e afins*, introduz-nos ao conceito de corsário e como ele se encaixa no contexto beligerante do início do século XIX. Enfocando a construção das relações sociais desse grupo, nesse momento há uma prioridade em examinar a estrutura organizacional desses indivíduos, sua origem, objetivos, necessidades, costumes, relacionamentos entre os embarcados, interesses e hierarquia social dos navios. Para tanto, utilizamo-nos de algumas edições do periódico *Gaceta de Buenos Aires*; Decretos para o corso emitidos pelo Governo de Buenos; dos registros manuscritos do navio San Francisco Xavier, armazenados no Archivo General de la Nación; e dos diários de viagem dos ingleses John Luccock e John Mawe.

No segundo capítulo o enfoque maior está em desenvolver o papel diplomático e as ligações externas que a atuação dos corsários poderia estabelecer entre os indivíduos que representavam e os demais agentes envolvidos no conflito. Com o nome de *Sobre Conflitos, Diplomacia e Inteligência*, essa sessão aborda com mais afinco o espaço que esses grupos abrangiam no exercício de suas funções, bem como as funções desempenhadas, para além da força bélica e da divulgação dos ideais políticos, destacando, também, o papel de outros envolvidos no conflito e na organização do corso, como os consulados e os informantes do Governo. Para esse momento, temos como fontes, especificamente, as edições da *Gaceta de Buenos Aires*, principalmente os registros de entrada e saída de embarcações do Porto de Buenos Aires e os trechos que reproduzem documentações interceptadas.

Ao terceiro e último capítulo do trabalho aqui apresentado intitulamos *Sobre Homens De Mar e Homens de Terra*. Conforme antecipado pelo título, essa sessão busca explorar as conexões entre os corsários e as sociedades com quem eles interagem, enfatizando suas ligações pessoais e profissionais, bem como a maneira como seu trabalho afetava positiva ou negativamente os grupos sociais com os quais eles relacionavam-se. Para esse capítulo, retomamos os relatos de John Mawe e acrescentamos a eles a documentação produzida pelo contador do navio San Francisco Xavier, armazenada no Archivo General de la Nación, além de continuarmos a exploração das edições da *Gaceta de Buenos Aires*.

Acreditamos que essa organização, bem como os assuntos abordados e o foco nas sociedades embarcadas dos corsários que atuaram nas guerras de independência dos anos 1810 em diante, sob a bandeira de Buenos Aires, possam oferecer um contexto geral sobre aquelas sociedades beligerantes, seus interesses, suas mazelas e, principalmente, as relações que cultivavam. Da mesma forma por acreditar, tal qual José Carlos Reis, que pensar não se restringe a encontrar respostas, mas suscitar o questionamento, explorando as possibilidades e, também, por entender que a produção historiográfica é uma contínua revisão de conceitos e

discussão de ideias⁶⁰, o trabalho que se segue é fruto dessas experiências e do constante debate evidenciado a partir de vários autores que trabalham a temática com perspectivas distintas.

⁶⁰ REIS, José Carlos. O desafio historiográfico. In: REIS, José Carlos. **O desafio historiográfico**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2010. p. 12;
SARTORETTO, Eduardo. Pensamentos sobre Teoria, História e Verdade: reflexões sobre a historiografia do período independentista americano. **Revista História e Cultura**. v. 10. n. 1. p. 128-147. São Paulo: UNESP. Jul. 2021. Disponível em: <https://periodicos.franca.unesp.br/index.php/historiaecultura/article/view/3387>.

I - SOBRE MARUJOS, PIRATAS, CORSÁRIOS E AFINS

[...] São instrumentos necessários, e agentes importantes na Hidrarquia em que vivem; pois as paredes do Estado não subsistiriam sem eles; mas são menos úteis a si próprios, e muito necessitados de apoio dos outros.

(Richard Braithwaite)⁶¹

Aos nove dias do mês de novembro de 1817, após o apresamento de uma embarcação, o capitão inglês John D. Handell, encarregado de comandar o brigue corsário *Atrevido del Sud*, que navegava sob o pavilhão das Províncias Unidas do Rio da Prata, foi surpreendido pela abordagem de um navio português, que atuava como força de patrulha e guerra, no estuário do Rio da Prata, próximo à Colônia de Sacramento. O bergantim *Gaivota*, da Marinha portuguesa – contando com dezesseis canhões de calibre 24, quatro canhões de calibre 18 e uma tripulação de 240 homens –, capitaneado pelo comandante João Batista Lourenço da Silva, deteve a embarcação corsária, com pretensões de inspecioná-la, uma vez que suspeitava que o navio atuasse sob as ordens do general insurgente José Gervasio Artigas. O capitão Handell, recusou-se a ceder às ordens portuguesas, e iniciou um combate naval, mesmo em desvantagem, já que possuía somente 18 canhões e 150 homens. Vendo o conflito travado entre as embarcações, a corveta *Calypso* entrou em ação, a fim de auxiliar o navio português. Ao fim do embate, tanto o *Atrevido del Sud* quanto o *Gaivota* perderam um terço de sua tripulação; o que facilitou a captura da embarcação corsária.⁶²

Dias após o ocorrido, precisamente no dia 20 de novembro do corrente, em correspondência encaminhada de Buenos Aires para o Governo de Montevideú, possivelmente, um indivíduo, autointitulado “El Ciudadano imparcial amante del bien general”, escrevia uma série de “*Reflexiones que deben tenerse presentes para juzgar sobre el suceso acaecido el dia nueve del corriente en este rio entre el corsario de este Estado nombrado el Atrevido del Sud*”

⁶¹ LINEBAUGH; REDIKER. op. cit. p. 156.

⁶² MARINHA DO BRASIL. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. **Liberal**: corveta. 1822. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dphdm/sites/www.marinha.mil.br/dphdm/files/liberalCorveta1822s_0.pdf. Acesso em: 27 de fev. 2021.

con una corveta y un bergantin de guerra de S. M. F”, onde apontava algumas características de John Handell, durante sua atuação sob a bandeira das Províncias Unidas do Rio da Prata⁶³.

Com dez artigos, o documento pode ser entendido como uma tentativa de defesa das ações do capitão do *Atrevido*. Entre os recursos apresentados na correspondência, podemos ver argumentos que evocam princípios como lealdade, honra e respeito à bandeira que o corsário representa. O discurso apresentado no registro, ainda, aponta para a experiência do capitão, enquanto homem do mar, bem como para seu histórico de atuação junto às forças locais, sob o comando do Almirante William Brown, como pontos positivos a serem considerados⁶⁴. Além disso, na documentação também é possível ver um certo desdém e insatisfação com relação à atuação dos oficiais da Marinha portuguesa, considerada como um atentado iníquo, o que remete à instabilidade e desconfiança das relações entre portugueses e insurgentes, durante o período.⁶⁵

Argumentos como “um homem principalmente interessado entre os da tripulação, depois seus oficiais e demais em proporção, na parte do prêmio que lhes pertence, se não tivessem tido, delicadeza pelo pavilhão que os cubria, haveriam tolerado qualquer vexame a este, preferindo seu interesse particular” e “não resta dúvida de que o lance é puramente de honra, expondo-se à possibilidade de perder suas vidas, e grande parte de seu cruzeiro, apenas para fazer com que nosso pavilhão respeite o orgulho com que os novos hóspedes, mesmo em circunstâncias que nos consideram fracos para competir com suas forças marítimas”⁶⁶ demonstram o grande empenho na busca pela defesa dos atos de Handell, e, conseqüentemente, dos interesses governamentais, podendo ser considerados indicativos da importância da figura do corsário para a configuração da política dos Estados e sociedades insurgentes, no início do século XIX. É importante destacar, nesse sentido, que no ano anterior, 1816, a Junta de Buenos Aires declarara a independência e formação da república das Províncias Unidas do Rio da Prata.

⁶³ **Reflexiones que deben tenerse em cuenta para juzgar el suceso acaecido el dia nueve del corriente en este rio entre el corsario de este Estado nombrado el Atrevido del Sud con una corveta y un bergantin de guerra de S. M. F.** Buenos Aires, 20 de nov. 1817. Disponível em: <https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:579587/>. Acesso em: 27 de fev. 2021.

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Ibidem.

⁶⁶ Ibidem.

“[...] un hombre principalmente interesado entre los de la tripulación, después sus oficiales y demás en proporcion, en la parte de presa que les pertenece, sino hubiesen tenido, delicadeza por el pabellon que los cubria, habrían tolerado qualesquiera vexamen á este, prefiriendo su interés particular”

“[...] no queda duda que el lance es puramente de honor exponiéndose a perder sus vidas con probabilidad, y mucha parte su cruzero, solo por hacer respetar nuestro pabellon del orgullo con que se quieren apersonar hasta las márgenes del puerto los nuevos huespedes, aùn en circunstancias que nos consideran débiles para competir con sus fuerzas de mar”

Tendo isso em mente, o presente texto tem por objetivo oferecer um panorama geral do uso do corso como estratégia política e, também, como estilo de vida para alguns indivíduos. Para tanto, buscar-se-á analisar a organização, presença relações dos grupos corsários, durante o período dos conflitos de independência, na América Hispânica. Dado a impossibilidade de mapear e acompanhar um único grupo de indivíduos envolvidos com a atividade, o trabalho partirá de experiências particulares e variadas, a fim de vislumbrar o todo, buscando identificar nas estruturas organizacionais desses grupos e na legislação que os regia, indícios que possam nos permitir apontá-los como agentes causadores e vítimas de suas próprias ações. Por fim, ademais de oferecer uma visão sobre a organização política e social em que esse grupo estava inseridos, trabalhar-se-á de modo a ofertar um panorama da situação econômica do objeto analisado, encaixando-o dentro do panorama vivenciado à época.

1.1 – O corso como atividade empresarial

Uma vez estabelecido que a arte da navegação é uma atividade bastante antiga, é preciso apontar para o fato de que as embarcações e a organização das tripulações tendem a ser uma constante mutável ao longo da História. Da mesma maneira que existe uma distinção entre os conceitos de Hidarquia e Estado Marítimo, já apontada na sessão introdutória, e tendo em mente que a pirataria – forma de hidrarquia, interna e externa, particular e independente das embarcações – é uma transgressão do Estado Marítimo⁶⁷, é evidente que existiam diferentes tipos de organização social e política entre as sociedades marítimas. Quando contrastadas as estruturas apontadas por Rediker e Linebaugh e a organização social que ocorria dentro das embarcações corsárias do XIX, é possível identificar-se uma mescla dos conceitos supramencionados, de modo a reconfigurar-se em algo próprio adaptado ao momento. Se comparadas as documentações derivadas do decreto de corso emitido pelo Governo de Buenos Aires, durante o período dos conflitos pela independência, é possível compreender um pouco desta distinção. Em um primeiro momento, as diferenças mais visíveis entre os documentos estão na data de sua publicação, com cerca de seis meses de diferença entre uma e outra; no

⁶⁷ BENTON. op. cit. 2005. p. 702 – 707.

A linha entre o corso e a pirataria era fraca e a distinção era borrada por ciclos de guerra e paz interimperial: Em tempos de guerra, a demanda por corsários cresceu e, em períodos de paz, desmantelados, os invasores marítimos experientes se viram sem patrocinadores, ainda que algumas vezes continuassem a se envolver em ataques, especialmente em locais onde a navegação lucrativa estava mal protegida. A legalidade de suas ações dependia de interpretações abertas e conflitantes de se o tempo, a localização e os alvos das invasões se enquadravam em comissões frequentemente duvidosas. Não surpreendentemente, tanto os capitães como os marinheiros comuns cultivavam uma certa experiência em representar suas comissões como legítimas e os bens que apreenderam como prêmios legais. (Tradução livre do autor).

idioma em que foram emitidos, espanhol e inglês; e na extensão de cada decreto. É este último detalhe que atesta a existência de um acordo entre tripulantes e oficiais.

A primeira versão, intitulada *Decreto para el curso expedido en Buenos-Ayres el 18 de noviembre de 1816*, publicada em Buenos Aires, foi escrita no idioma hispânico e sua repercussão no periódico local, a *Gaceta de Buenos Ayres*⁶⁸, permite a identificação da autenticidade e originalidade do decreto, advindo do Governo insurgente. O texto apresenta uma introdução explicativa, que indica os motivos pelo qual as elites locais, que compunham a política da época, recorreram à essa prática, bem como aponta o público-alvo do documento⁶⁹. O trecho é seguido de 19 artigos, que explicitam as regras do contrato entre o Governo e os armadores, capitães e tripulações interessados. Entre os temas abordados no documento, é possível identificar regulamentações sobre os procedimentos previstos para a armação dos navios; benefícios e cobranças emitidos por parte do Governo; informações sobre os processos necessários para a validação dos apresamentos; e algumas possíveis divisões e destinos a serem dados, em caso de apresamentos de metais preciosos e contingente escravo.⁷⁰ Todavia, nessa primeira análise, o item mais interessante do ofício é o artigo terceiro do decreto, que aponta para uma liberdade que pode ser entendida como o início da aplicação da hidrarquia nas tripulações locais. Segundo a cláusula, “Os Armadores estão facultados para celebrar os contratos que lhes agradem com a oficialidade e a tripulação dos Corsários contanto que não contenham cláusulas que estejam em oposição aos decretos e instruções do governo.”⁷¹

O artigo, por si só, confirma a ideia de uma distinção entre os contratos com os Governos e os contratos com as tripulações. Porém, se analisado o segundo decreto, publicado em inglês, no dia 15 de maio de 1817, essa diferença fica ainda mais nítida. Isso porque, a cópia apresenta uma reprodução da introdução do documento original, deixando claros os mesmos elementos e justificativas citados no primeiro texto, e seguindo, tal qual seu antecessor, para os artigos contratuais.⁷² Todavia, diferente do decreto supramencionado, esse segundo documento divide-

⁶⁸ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Ayres*. 82. ed. Buenos Aires, 23 de nov. 1816

⁶⁹ PUEYRREDON, Juan Martin. *Decreto para el curso expedido en Buenos-Ayres el 18 de noviembre de 1816*. 1816. Disponível em: <https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:578775/>.

⁷⁰ Ibidem.

⁷¹ Ibidem.

“Los Armadores estan facultados para celebrar las contratas de les agraden con la oficialidad y tripulacion de los Corsarios con tal que no contengan clausulas que esten en oposicion con los decretos è instrucciones del gobierno.”

⁷² PUEYRREDON, Juan Martin; IRIGOYEN, Matias de. *Marine laws and regulations of the United Provinces of the River Plate translated from the original given in the Fort of Buenos-Ayres may the 15th, 1817*. 1817. THE cruel war which Ferdinand the Seventh, has, since his restoration to the throne of his ancestors, carried on by means of tyrants against all those parts of the new world which has reclaimed its natural rights, demands the means of a just retaliation to make the Spanish nation feel the consequences of the barbarous obstinacy of its monarch infatuated by corrupted ministers, against the just clamours of the injured Americans. Humanity insulted by cruel agents from the Court of Madrid, and the infraction of divine and human laws, has guaranteed thus far the

se em três partes: uma primeira, intitulada *Provisioned Regulations for Privateering*, que corresponde aos itens expostos no ofício original, de novembro de 1816, porém se estende, como uma versão mais detalhada deste – com quarenta e seis artigos em seu corpo, seguidos da assinatura de Puerreydon e Irigoyen⁷³ –; e uma segunda e terceira partes, cujos títulos e número de artigos são, respectivamente, *Penal Laws applicable to Officers*, com 10 artigos, e *Punishment for Crimes common to Seamen and Marines on board*, com 24 artigos, onde é apresentada uma série de condutas desejáveis e punições previstas a serem aplicadas a oficiais, marujos e fuzileiros, enquanto estivesse a bordo do navio.

É viável estabelecer, ainda, que a publicação de um mesmo decreto em idiomas distintos não somente reforça a ideia de uma adaptação do conteúdo original às demandas de cada tripulação, como apresenta uma preocupação com a abrangência deste documento. Visto que parte considerável do contingente de embarcações corsárias atuantes sob o pavilhão portenho não eram nativas da Região Platina, ou mesmo hispano-falantes, a tradução do decreto para o idioma inglês deve ser compreendida como uma iniciativa para angariar as forças remanescentes dos conflitos Anglo-americanos, bem como todo e qualquer indivíduo da parte norte do Atlântico, empolgado com a situação dos projetos de independência da América do Sul.

Apesar de não estarem assinadas, as duas partes subsequentes do ofício prenunciam um acordo entre capitães/armadores e tripulação restante, já que preveem, em suas cláusulas, uma série de normas e comportamentos que devem ser seguidos por todos os integrantes, guardadas as distinções entre os cargos de cada um. Ao mesmo tempo que os 46 artigos iniciais do

devastations and incendiaries committed by the Spanish chiefs in every corner of America where they have unfortunately trod, would justify in the opinion of the whole world any act of reprisal; but not wishing to stain the sacred principles on which the emancipation of the United Provinces of South America are founded with determinations unworthy of the illustration of the present age, and intending to follow the system of warfare in use with civilized nations, and being convinced of the progress acquired by the privateers of the free governments of America, I have resolved to extend as far as possible hostilities by sea, and to make more manifest the damages which King Ferdinand confesses in his decree of the 8th of February last, his subjects have already suffered by this species of warfare, sustaining it rigorously till such time as Spain shall have acknowledged the independence proclaimed by the Sovereign Congress of the State, of whose direction and security I am entrusted; and for the more effectually intercepting the commerce and navigation of that country by means of opposition of naval forces fitted out in due form either national or by private individuals, I have resolved that henceforth the cruising shall continue against the subjects of Ferdinand the Seventh and their property according to the articles which are contained in the following Provisional Regulations.

Disponível em: <https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:578717/>.

⁷³ A diferença no número de artigos da primeira parte do decreto em inglês para o decreto original, pode ser atribuída à uma atualização dos termos do documento. Dos 19 pontos destacados pelo primeiro decreto, pelo menos, 16 possuem correspondentes diretos no segundo, restando, somente, os artigos 6º, 14º e 19º. Todavia, esses artigos, apesar de não contarem com correspondências diretas, são referenciados em algum momento, ao longo do documento traduzido. As outras 30 cláusulas do texto de 1817 aprofundam as questões elencadas pelo seu antecessor, dando maior destaque para as atribuições do capitão, da tripulação e realçando pontos de convívio entre embarcações que navegam sob uma mesma bandeira, ou mesmo entre naves de bandeiras distintas.

documento representam a imposição do Estado Marítimo às tripulações corsárias, que atuavam sob o comando dos governos insurgentes da Região do Rio da Prata, as 34 cláusulas posteriores demarcam não só a incidência de uma hidarquia a bordo, mas a maneira como ela era pensada, organizada e oficializada entre os tripulantes das naves.

Nesse sentido, para o século XIX, segundo o historiador Feliciano Gámez Duarte, “O curso era a maneira de fazer a guerra no mar, própria dos Estados que careciam de uma marinha de guerra”⁷⁴. Essa afirmação pode ser entendida como uma das justificativas mais bem aceitas para o emprego de corsários, por Estados e Governos, ao longo do período moderno, ainda mais se considerado que “A Época Moderna é marcada [...] pela lenta construção do Estado. Progressivamente, os reis impõem seu monopólio de fazer a guerra”, utilizando-se, para tanto, do emprego de hostes estrangeiras como força militar mercenária e dos corsários como uma contraparte naval dessas forças⁷⁵.

Se analisado o contexto histórico em que se insere a pesquisa do autor, por exemplo, é possível confirmar a ideia, dado que os envolvidos no conflito, em ambos os lados, durante boa parte do período, estiveram carentes de força marítima eficaz. A Espanha, que outrora fora dona de uma frota bastante conhecida e relevante tanto no comércio quanto nas atividades militares, definhava nesse quesito, desde o século XVIII, principalmente, quando, ainda sofrendo com as consequências da Batalha de São Vicente, em 1797, a frota espanhola, aliou-se, novamente, à frota francesa, se envolvendo em uma guerra contra a Inglaterra, em 1805, que terminou com uma nova derrota da armada hispânica, em Trafalgar, deixando a marinha decadente e o porto de Cádiz e, conseqüentemente, toda metrópole, segundo Duarte, à mercê de sua própria sorte⁷⁶. Ao mesmo tempo, os Governos insurgentes da América Hispânica, em sua maioria, não contavam com um contingente próprio e oficial suficiente para sustentar os conflitos pela independência⁷⁷. O curso, portanto, era a alternativa mais viável e menos onerosa para as administrações, uma vez que não gerava custos diretos aos empregadores⁷⁸.

Outra justificativa que deve ser considerada para a compreensão do emprego do curso, é a de que essa era uma atividade bastante lucrativa para ambos os lados. Segundo o

⁷⁴ DUARTE. op. cit. 2004. p. 150.

“El curso era la manera de hacer la guerra en el mar, propia de los Estados que carecían de una marina de guerra”

⁷⁵ BRUYÈRE-OSTELLS, Walter. **História dos mercenários: de 1789 aos nossos dias**. Patrícia Reuillard (Trad). São Paulo: Contexto, 2012. p. 08 – 09.

⁷⁶ DUARTE, Feliciano Gámez. **Luchar contra el mar. Edificar en el viento**. La Compañía gaditana Viniegra, 1797-1829. Cádiz: Fundación de Cultura del Ayuntamiento de Cádiz, 2001. p. 35-44.

ARIZABALDO, Pedro Campos. Trafalgar y su influencia en la independencia de Chile. **Revista de Marina**. v. 127. n. 916. Mai/Jun. 2010. p. 258 – 262.

DUARTE. op. cit. 2004. p. 282 – 292.

⁷⁷ DUARTE. op. cit. 2004. p. 150 – 163.

⁷⁸ Ibidem. p. 149.

supramencionado Decreto para o curso de 1816, por exemplo, além da atuação militar e da isenção de custos com armação de navios e pagamento de contingente humano, os contratantes recebiam informações privilegiadas interceptadas por seus corsários; parte do botim obtido por eles, durante as expedições; e, também, descontos na compra de produtos provenientes de apresamento⁷⁹. Por sua vez, tal qual as tropas dos chamados soldados da fortuna, vulgo mercenários – que compunham os exércitos e milícias dos conflitos de fins do XVIII e início do XIX, na Europa e nas Américas –, os grupos que atuavam na atividade corsária, em sua maioria, visavam o retorno financeiro que ela poderia ocasionar⁸⁰.

Se observado o decreto para o curso, emitido em Buenos Aires, em 1817, pode-se comprovar uma estruturação comercial da atividade, já que, logo na abertura do documento, visualiza-se a frase “O Supremo diretor das Províncias Unidas da América do Sul”⁸¹, que permite identificar o cargo político ocupado pelo autor do documento, seguido do governo responsável pela emissão do mesmo. Seguindo, no artigo 2º, é possível identificar a presença de órgãos de intermediação entre os governos e os armadores, já que “Sendo concedida a licença para equipar um corsário, o Comandante da Marinha facilitará o equipamento da embarcação com todos os meios ao seu alcance, permitindo embarcar o número de tripulantes que for necessário”⁸². A representação estatal, por meio de oficiais, vai além e, no artigo 6º, fica estabelecido que “Um comissário do Departamento Geral da Marinha visitará todos os corsários

⁷⁹ PUEYRREDON, Juan Martin. **Decreto para el curso expedido en Buenos-Ayres el 18 de noviembre de 1816**. 1816. Disponível em: <https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:578775/>.

Artigo 7º

Los efectos, caldos y demas artículos de consumo del Pais que se introduscan procedentes de cargamentos de presas deberan ser liquidados por la Aduana como cualesquier otro cargamento de comercio, incluyéndose todos los ramos ajenos; y del total de derechos, que resulte, se rebaxara la 3ª parte en beneficio de los apresadores.

Artigo 9º

La plata y oro amonedado, piña ò barra satisfará al Estado un seis por ciento en compensación del beneficio que se dispensa en los articulos 4º y 7º y por ser capital procedente de apresamiento, debiendo ser precisamente manifestados.

Artigo 11º

Los Corsarios que tomasen al enemigo comunicaciones interesantes, ù oficiales de rango &c. ó hicieren al enemigo otra hostilidad semejante serán agraciados de un modo digno de la generosidad del Gobierno, y en proporcion a la importancia del servicio que hubieren prestado.

⁸⁰ BRUYÈRE-OSTELLS. op. cit. 2012. p. 27 – 47

DUARTE. op. cit. 2004. p. 149 – 222

Apesar de em sua maioria objetivarem os botins, principalmente as classes mais baixas, como mostra Feliciano Gámez Duarte, na sessão “Del motín como solución a los conflictos”, alguns desses corsários, principalmente oficiais e capitães, o faziam em busca de reconhecimento não material: glória, status e poder político; outras vezes, tal qual os mercenários terrestres, atuavam por se identificarem com a causa, como é possível ver no capítulo de Bruyère-Ostells. No entanto, vale o cuidado para compreender que casos assim eram a exceção e não a regra.

⁸¹ PUEYRREDON. op. cit. 1817. p. 3

“The Supreme director of the United Provinces of South America”

⁸² Ibidem. p. 04

“The licence being granted for fitting out a privateer, the Commandant of Marine will facilitate the equipment of the vessel with all the possible means in his power, allowing such number of crew to be embarked that are necessary”

antes de sua partida, e deverá ler as leis penais, uma anotação das quais deve ser feita na visita, e uma cópia delas será entregue ao capitão para os fins de sua sendo lido para a equipe toda semana”.⁸³ A decisão estende-se ao apontar que “os corsários armados em portos amigos serão visitados pelos cônsules ou agentes do Governo, de acordo com as suas instruções particulares”⁸⁴.

Por esse motivo, a organização dessa prática, dentro dos estágios que a compunham – desde a obtenção das cartas de corso até a venda e/ou distribuição dos apresamentos –, pode ser entendida como uma atividade de cunho empresarial, capaz de movimentar uma rede de indivíduos e órgãos interessados na obtenção de lucros e condições vantajosas⁸⁵. Se pensadas de modo a formarem uma estrutura, as partes envolvidas nesse processo, podem ser reunidas e distribuídas em uma espécie de pirâmide empresarial, e social, da atividade, tendo em seu topo o(s) contratante(s) e, em sua base, a(s) tripulação(s).

a) *Governos:*

Estabelecidos na cúpula da pirâmide, os governos eram os responsáveis pelas decisões que vigoravam sobre o fomento ou o combate aos corsários, ponto que dependia de seus objetivos políticos. Em geral, esse grupo operava de maneira afastada da ação que ocorria nos mares, todavia, seu trabalho era de extrema relevância no arranjo do corso, visto que agiam no campo diplomático, realizando acordos com outros governos e emitindo documentos, decretos e, ainda, as famosas cartas de corso, responsáveis pela atribuição de legitimidade às ações corsárias⁸⁶. Um ótimo exemplo do comportamento evidenciado por esse primeiro grupo, pode ser destacado na atuação do Governo buenairense, durante sua trajetória no período dos conflitos pela independência.

Após a eclosão da contenda, em 1810, a, então, Junta de Governo Provisório daquela cidade se deparava com a ascensão do Governo de Montevidéu, sob o comando de D. Javier Elío, como bastião do Império Hispânico e a instauração, por parte desse último, de um bloqueio marítimo ao porto buenairense, fato que ocasionou a declaração formal de guerra entre ambas as administrações, em 1811. Ao mesmo tempo em que disputava espaço com Montevidéu, o

⁸³ PUEYRREDON. op. cit. 1817. p. 05.

“A Commissioner from the General Marine Department, shall visit all privateers prior to their departure, and shall read the penal laws, an annotation of which shall be made in the visit, and a copy of them be given to the captain for the purpose of their being read to the crew every week”

⁸⁴ Ibidem. loc. cit.

“[...] such privateers as are fitted out in friendly ports, shall be visited by the consuls or agents of the Government, according to their private instructions”

⁸⁵ DUARTE. op. cit. 2004. p. 149.

⁸⁶ Ibidem. p. 150 – 163.

Governo portenho buscava o apoio diplomático do Império britânico – fortemente presente e interessado na região, dadas as características supramencionadas e visando suprir seus interesses econômicos, desde de, pelo menos, o final do século XVI; inicialmente através do conflito direto pelo controle marítimo e, posteriormente, adquirindo uma postura mais amistosa, diplomática e mediadora entre os impérios, segundo fica evidente na troca de correspondências entre seu representante na América, Lorde Strangford, e a Estação Naval Britânica do Rio da Prata⁸⁷–, e se alinhava ao militar José Gervásio Artigas, durante o levante das forças artiguistas na Banda Oriental. A intervenção e combate do governo português às forças do general insurgente, bem como seu estabelecimento no território hispano-americano, administrado por Elío, proporcionaram um segundo mediador diplomático no embate entre os governos platinos. Assim, após uma negociação, Buenos Aires assinou um armistício em comum acordo com Montevideu, onde concordava com o fim das hostilidades e com o domínio montevidiano sobre o território da Banda Oriental, exigindo, em troca, o fim do bloqueio naval e a retirada das tropas portuguesas da região. O não cumprimento da segunda exigência dos portenhos, reabriu a questão e o conflito foi retomado, em 1812. Nesse meio tempo, a Junta se organizava internamente, através da convocação de uma Assembleia constituinte, que mais tarde culminaria na criação do Diretório e, posteriormente, das Províncias Unidas do Rio da Prata. Em 1813, reataram-se as boas relações com Artigas, que havia se afastado após o armistício; todavia, essa relação não durou muito, dado o fato de que os buenairenses optaram pelo afastamento gradual em relação às ideias do general, adotando uma política anti-artiguista. Em 1816, o Governo das Províncias Unidas declarava, formalmente, sua independência, abrindo-se, assim, para duas frentes de batalha: uma contra o Império hispânico, contrário à sua atitude, e outra contra o Império português, que ainda se encontrava estabelecido no território platino. Nesse contexto beligerante que caracterizou o ano de 1816, o Governo Buenos Aires emitiu, publicamente, seu primeiro decreto para o curso, assinado por Juan Martín de Pueyrredón e Juan Florencio Terrada, e veiculado, em 23 de novembro daquele ano, na edição de número 82 da Gazeta de Buenos Aires, iniciando um combate mais expressivo por vias marítimas⁸⁸.

⁸⁷ CAMARGO, Fernando. **Britânicos no Prata: caminhos da hegemonia**. Passo Fundo: Editora Universitária UPF, 1996.

Archivo General de la Nación. *Correspondencia de Lord Strangford y de la estación naval británica en el Río de la Plata con el gobierno de Buenos Aires, 1810 – 1822*. Buenos Aires: Guillermo Kraft Ltda., 1941.

⁸⁸ SARTORETTO. op. cit. 2017. p. 31 – 34;

PRADO. op. cit. 2017. p. 138;

WINTER. op. cit. 2014. p. 49 – 52

DI MEGLIO. op. cit. 2010. p. 272;

PRADO, Fabrício. A presença luso-brasileira no Rio da Prata e o Período Cisplatino. In: NEUMANN, Eduardo Santos. GRIJÓ, Luiz Alberto. (Org.). **O Continente em armas: uma história da guerra no sul do Brasil**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010. p. 79 – 80;

Também cabia aos governos a responsabilidade pelo reconhecimento da legitimidade dos documentos carregados pelos corsários, bem como de suas presas e carregamentos⁸⁹. Responsabilidade essa que, não raramente, é descrita em documentos e correspondências direcionadas a outras administrações. É possível compreender, ainda que brevemente, essa interpretação acerca da legitimidade das ações, quando considerado o emprego dos termos *corsários*, *pirata* e *pirataria*, para referir-se às forças adversárias, no decreto emitido pelo Governo de Buenos Aires, contra Montevideu, no dia 3 de abril de 1812, publicado na edição 1º da Gazeta de Buenos Aires, de mesma data:

Visto que a experiência assim provou na guerra passada com Montevideu, como na atual, segundo os relatos recebidos de diversos pontos, que o governo daquele lugar, sob o pretexto de permitir o corso, autoriza a pirataria de seus súditos nas margens de nossos rios, aprovando a usurpação, saque e extermínio dos habitantes pacíficos que vivem nas proximidades das margens dos rios, cujos ataques reduziram à indignação grande parte das famílias patricias e beneméritas: e desejando evitar esse abuso como prejudicial aos interesses da pátria, como contrário às regras e princípios de direito público das nações civilizadas: portanto, ordena e manda que todo corsário armado que se apreenda a roubar em nossas costas seja tratado como pirata: que os indivíduos das tripulações dos navios apresados que se encontrem a bordo, e os que das mesmas, ou de qualquer outro navio armado, se encontrem a roubar em terra, ou que tenham saltado com arma para o próprio objetivo, sem outra justificativa que não o fato de ter sido apreendido, sejam fuzilados dentro de duas horas peremptórias, pelos juízes, ou comandantes imediatos do local de apreensão, ficando apenas excluídos da referida pena aqueles que desembarcam com o propósito de passar para o nosso lado, sempre que as circunstâncias de sua apreensão não provem o contrário: que o navio com todos os seus estoques (com exceção das armas que serão entregues ao governo) pertença e seja outorgado exclusivamente aos apreensores, sem demora ou forma de processo, informando os ministros ou comandantes para a devida instrução. E para que esta determinação chegue ao noticiário de todos, será publicada por decreto na forma ordinária, pondo cópias nas páginas de estilo, e inserindo-a no diário. Buenos Aires 3 de abril de 1812. = Manuel de Sarratúa = Feliciano Antonio Chiclana - Bernardino Rivadavia. - - Sob ordens de S. E. D. Jose Ramon Basavilbaso, escrivão de governo e guerra. (Tradução livre do autor)⁹⁰

SLEMIAN, Andréa. “Para além da boa ordem”: o papel das constituições nas independências da América ibérica (c. 1810 – 1826). **Cadernos do CHDD**. Brasília, DF. v. 4. n. Especial. p. 23 – 47. 2005. p. 25;

PIMENTA. op. cit. 2005. p. 10.

⁸⁹ PUEYRREDON. op. cit. 1817. p. 05.

Artigo 6º: “A Commissioner from the General Marine Department, shall visit all privateers prior to their departure, and shall read the penal laws, an annotation of which shall be made in the visit, and a copy of them be given to the captain for the purpose of their being read to the crew every week, and such privateers as are fitted out in friendly ports, shall be visited by the consuls or agents of the Government, according to their private instructions.”

⁹⁰ BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 1. ed. Buenos Aires, 3 de abr. 1812.

Por quanto la experiencia ha acreditado así en la guerra pasada con Montevideo, como en la presente, segun los partes que de diferentes puntos se han recibido, que el gobierno de aquella plaza, á pretexto de permitir el corso, autoriza la piratería de sus súbditos sobre las costas de nuestros rios, aprobando la usurpacion, saqueo, y exterminio de los moradores pacificos que habitan en las inmediaciones de las riberas, cuyos atentados han reducido á la indignencia á una porcion crecida de familias patricias y benemeritas: y deseando evitar este abuso tan perjudicial á los intereses del pais, como contrario á las reglas y principios del derecho público de las naciones civilizadas: por tanto ordena y manda, que todo corsario armado que se aprenda haciéndo el robo sobre nuestras costas, sea tratado como pirata: que los individuos de las tripulaciones de los buques apresados que se hallen á su bordo, y los que de las mismas, ó de las de qualquiera otro barco armado, se encuentren robando en tierra, ó hayan saltado con armas al propio objeto, sin otra justificacion que el hecho de ser aprendidos, sean fusilados dentro de dos horas perentorias, por las justicias, ó comandantes mas inmediatos del lugar de la aprension, quedando solamente

O documento apresentado evidencia a ação governamental, em prol da deslegitimação das ações de corsários adversários. As palavras *corso* e *corsário*, empregadas ao longo do texto, denotam um reconhecimento da legitimidade dos agentes montevidéanos, deixando subentendido a existência de uma compreensão acerca da tática de guerra que eles representam, bastante característica do período. Todavia, a presença das palavras *pirata* e *pirataria*, revelam um empenho para desvalidar a atuação desses indivíduos, principalmente, diante da população que tem acesso a publicação. O argumento empregado como fator motivante das ações portenhas, evidenciado na frase “sob o pretexto de permitir o corso, autoriza a pirataria de seus súditos nas margens de nossos rios, aprovando a usurpação, saque e extermínio dos habitantes pacíficos”, para além dos corsários, questiona a legalidade das ações do próprio Governo de Montevidéu, induzindo o leitor a tomar partido junto ao grupo vitimizado⁹¹. Ainda, as punições previstas para os casos de apreensão dos corsários montevidéanos soam como ameaças contra todo e qualquer indivíduo que atentasse contra as áreas de domínio daquele governo, demonstrando um relacionamento diplomático bastante complexo entre ambos os governos.

b) *Políticos:*

Outro grupo bastante relevante para a configuração da rede empresarial do corso, os políticos eram os representantes dos interesses governamentais e podiam ocupar uma variedade de cargos dentro de suas respectivas administrações. Esses agentes eram os encarregados da fiscalização das ordens dos Governos, bem como da emissão de documentos de fomento ao corso, tratados e da autenticação das presas realizadas pelas embarcações corsárias⁹².

excluidos de la referida pena los que se desembarquen con el fin de pasarse á nosotros toda vez que las circunstancias de su aprension no acrediten lo contrario: que el buque con todas sus existencias (á excepcion de las armas que se entregarán al gobierno) pertenezca y sea adjudicado exclusivamente á los aprensores, sin demora ni forma de proceso, dando cuenta las justicias, ó comandantes para la debida instruccion. Y á fin de que esta determinacion llegue á noticia de todos se publicará por bando en la forma ordinaria, fixandose exemplares en los parages de estilo, é insertandose en la gazeta. Buenos-Ayres 3 de abril de 1812. = Manuel de Sarratúa = Feliciano Antonio Chiclana - Bernardino Rivadabia. - - Por mandado de S. E. D. Jose Ramon Basavilbaso, escribano de gobierno y guerra.

⁹¹ É possível e justificável compreender tanto a ação dos corsários montevidéanos, quanto a argumentação portenha, realizada em tom de ameaça e acusação, como respostas ao decreto emitido pelo Vice-Rei de Montevidéu, Xavier Elío, e veiculado na edição extraordinária, de 8 de abril de 1811, da Gazeta de Buenos-Aires, onde lê-se que “*Toda embarcacion del trafico del rio, que navegue con patente de la Junta de Buenos-Ayres, para donde quiera que fuese, será buena presa, contandose desde el dia de la publicacion de la guerra, al gobierno revolucionario de Buenos-Ayres*”. Apesar de ser direcionado às embarcações que navegassem pelo rio sob a bandeira portenha, nada impede que os corsários locais, em uma ânsia por maiores ganhos, atacassem as regiões ribeirinhas pertencentes à administração buenairense.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 8 de abr. 1811.

⁹² PUERREYDÓN. op. cit. 1817. p. 05.

Tomando como base o estudo da historiadora Lauren Benton, sobre o desenvolvimento da Banda Oriental e a performance do General Artigas, realizado no artigo intitulado *Strange Sovereignty: The Provincia Oriental in the Atlantic World*, é possível compreender a importância da atuação desses indivíduos, visto que apesar de, inicialmente, não se caracterizar como um Estado organizado, reconhecido internacionalmente, a Banda Oriental conseguiu galgar espaço junto aos demais governos insurgentes do período, segundo Benton, graças à atuação de corsários. Esse desempenho, em relação à atividade, pode ser atribuído a Artigas, que soube captar a essência da atuação corsária, capitalizando para si e para sua causa grande parte do contingente de outros governos, mesmo não possuindo o domínio de nenhum porto da região. Conforme a autora, “Os capitães que saíam de Buenos Aires começaram a oferecer seus serviços a Artigas, uma tendência que foi lenta para mudar, mesmo depois de ter ficado claro que as comissões da Província Oriental não eram bem recebidas nos tribunais de Buenos Aires, de modo que navios capturados e seus bens não podiam ser levados até lá para serem condenados e vendidos.”⁹³. A articulação do general, enquanto político e representante daquele espaço, misturava-se com suas habilidades militares, permitindo o desenvolvimento de uma estratégica parceria entre ele e o Consul estadunidense, Thomas Lloyd Halsey, que em uma visita à base do mesmo, concordou em despachar para sua terra natal, uma série de cartas de curso em branco, assinadas por Artigas⁹⁴. Assim, portanto, o processo de premiação de corsários, desenvolvido pelo político insurgente, “desempenhou um papel importante no fornecimento de uma medida de legitimidade ao governo da Provincia Oriental numa época em que nenhum governo estrangeiro o havia formalmente reconhecido como um governo soberano”⁹⁵.

Além disso, conforme aponta Feliciano Gámez Duarte,

O vínculo de Halsey com as práticas corsárias não se limitou à remissão de patentes em branco a seu país; desde 15 de outubro de 1817, mediante escritura pública, se converteu em fiador solidário, junto a Ignacio Félix Frias, da goleta buenairense *General San Martín*, de 243 toneladas de porte, antes conhecida como *Davey*, construída e matriculada em Baltimore, porto do qual partiu para servir como corsário na guerra de 1812. (Tradução livre do autor)⁹⁶

⁹³ BENTON, op. cit. 2012. p. 18.

“Captains sailing out of Buenos Aires began to offer their services to Artigas, a trend that was slow to change even after it became clear that Provincia Oriental commissions were unwelcome in Buenos Aires prize courts so that captured ships and their goods could not be taken there to be condemned and sold”

⁹⁴ Ibidem. p. loc. cit.

⁹⁵ Ibidem. p. 20.

“[...] played an important role in providing a measure of legitimacy to the government of the Provincia Oriental at a time when no foreign government had formally recognized it as a sovereign polity”

⁹⁶ DUARTE, op. cit. 2004. p. 170.

La vinculación de Halsey con las prácticas corsarias no se limitó a la remisión a su país de patentes en blanco; desde el 15 de octubre de 1817, mediante escritura pública, se convirtió en fiador solidario junto a Ignacio Félix

A afirmação do autor somente faz confirmar que, em alguns casos, indivíduos desse grupo tornavam-se membros com atuação direta no negócio, mirando uma parte do botim como ganho extra. Nesse sentido, além de facilitadores, como visto no caso supramencionado, também atuavam como sócios na armação de navios, aproveitando-se de sua posição para isso.

c) *Empresários, armadores e fiadores:*

Atuando como financiadores das expedições, os membros desse grupo funcionavam como o elo entre as classes superiores e as inferiores da pirâmide, sendo responsáveis pela parte burocrática e onerosa da atividade. Em geral, armadores e fiadores eram os proprietários e/ou consignatários dos navios; responsáveis pela preparação destes, de acordo com as atividades que seus embarcados fossem desempenhar; além disso, também eram os indivíduos que recebiam e repassavam as marcas de corso, emitidas pelas autoridades, estabelecendo, acordos próprios com a tripulação dos navios. Entretanto, como evidenciado pelo caso de Halsey, não raramente, esses elementos também eram membros ativos de mais de um dos grupos destacados aqui. A maleabilidade e a circulação desses particulares pelos diversos estratos sociais que compõem a atividade, podem ser consideradas ações estratégicas, uma vez que “Como toda boa empresa naval que se apreciasse, os armadores contavam [ou deveriam contar] com agentes em todos os portos que pudessem ter interesses”⁹⁷.

Tomando como exemplo um dos mais bem sucedidos armadores do período das independências, D. Juan Pedro Aguirre, é possível compreender essa estratégia e os benefícios que ela podia proporcionar a esses indivíduos. Segundo Duarte,

o empresario [...] armou os corsários *Unión del Sur*; comandado em seus cruzeiros por Clemente Cathell, primeiro, e por John Brown, depois; *Estrella del Sur*; *Tucumán*, comandada por Francisco Fournier; *General San Martín*, comandado por José Guillermo Estifano; *República*, comandado por John Chase; e o *General Rondeau*, capitaneado por David Miles, todos alistados em Baltimore. Em Buenos Aires, armou a corveta *Pescadora de Buenos Aires*, que em princípio se dedicou à caça de lobos marinhos e depois se dirigiu ao Pacífico para atuar contra os navios da Real Companhia das Filipinas; e a goleta *Independencia*, capitaneada por Ferreres, o qual conseguiu capturar correspondência dirigida ao general Morillo. (Tradução livre do autor)⁹⁸

Frías de la goleta corsaria bonaerense *General San Martín*, de 243 tns. de porte, antes conhecida como *Davey*, construída y matriculada en Baltimore, puerto desde el cual partió para servir como corsario en la guerra de 1812.

⁹⁷ DUARTE. op. cit. 2004. p. 168; p. 171 – 177.

“Como toda buena empresa naviera que se preciase, los armadores contaban con agentes en todos los puertos que pudiesen tener intereses”

⁹⁸ Ibidem. p. 173 – 174.

el empresario [...] armó los corsarios *Unión del Sur*, comandado en sus dos cruceros por Clemente Cathell, primero y por John Brown después; *Estrella del Sur*; *Tucumán*, comandada por Francisco Fournier; *General San Martín*, comandado por José Guillermo Estifano; *República*, comandado por John Chase; y el *General Rondeau*,

Sua atuação ainda pode ser vista na marinha mercante, através dos registros de entradas e saídas do porto de Buenos Aires, listados nas edições da Gazeta de Buenos Aires, entre os anos de 1817 e 1819. Nesses documentos, além dos corsários já citados, é possível ver as embarcações *Congreso*, *Aurora*, *San Pedro (a) La Joaquina*, *Minerva* e *La Union*, sendo este último uma provável parceria entre o armador portenho e outro armador chamado Juan Higginbothom⁹⁹. Para Duarte, esse sucesso só foi possível, graças à sua associação junto a empresas dos Estados Unidos, fato que lhe permitiu a capacidade de armar uma diversidade de corsários tanto em seu território, como em territórios distantes¹⁰⁰; informação relevante, que aponta a organização coletiva em prol de um interesse mútuo, como uma última característica da classe.

d) *Capitães:*

Abrindo a sessão dos embarcados, esse grupo pode ser considerado um dos mais importantes da rede, visto que encabeçando as atividades marítimas, os capitães eram a autoridade máxima e os indivíduos responsáveis pela condução e supervisão das atividades corsárias que ocorriam dentro dos navios. Entre as atribuições que lhes eram previstas, eram algumas delas: o recrutamento dos tripulantes¹⁰¹, o comando sobre as tarefas dos demais marinheiros, o planejamento de estratégias de atuação e abordagem dos navios e o reporte de informações sobre a viagem. Todavia, não eram as únicas. Segundo o supramencionado *Marine Laws and Regulations of the Provinces of the River Plate*, caberia ao capitão corsário, também, receber e repassar as regulamentações auguradas nos contratos de curso à tripulação; receber e armazenar documentos referentes a mercadorias e/ou apresamentos feitos pela nave; proteger, de modo incondicional, as presas e prêmios; garantir o respeito e respeitar o contrato firmado com o governo contratante¹⁰².

capitaneado por David Miles, todos ellos alistados en Baltimore. En Buenos Aires armó la corbeta *Pescadora de Buenos Aires*, que en principio se dedicó a la caza de lobos marinos y luego se dirigió al Pacífico para actuar contra los navíos de la Real Compañía de Filipinas; y la goleta *Independencia*, capitaneada por Ferreres, el cual logró capturar correspondencia dirigida al general Morillo.

⁹⁹ BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. números 44, 46, 47, 48, 49, 51, Extraordinária de 27 de março de 1818, 85, 92, 110, 116, 150

¹⁰⁰ DUARTE. op. cit. 2004. p. 174.

Não há, com base no material analisado por essa pesquisa, como precisar quantas embarcações foram armadas por Aguirre, ao todo. Todavia, se consideradas as já mencionadas, é visível que, pelo menos, 6, das 12 naves citadas, foram armadas em Baltimore. Ou seja, metade do contingente apresentado pelo armador é fruto de parcerias com empresas estrangeiras.

¹⁰¹ Ibidem. p. 180 – 222.

Considerando que, em muitos casos o capitão e o armador eram a mesma pessoa, é plausível dizer que essa atividade estivesse sob a responsabilidade de ambas as classes.

¹⁰² PUERREYDÓN. op. cit. 1817. p. 04 – 17.

Eles também eram responsáveis pela negociação das presas realizadas e, em caso de necessidade, a advocacia da defesa dos interesses sobre as mercadorias, fato que evidenciava que os capitães, para além do comando do navio, também se encarregavam do estudo, ainda que superficial, dos limites legislativos do curso¹⁰³. Segundo a historiadora Lauren Benton, no artigo intitulado *Toward a New Legal History of Piracy: Maritime Legalities and the Myth of Universal Jurisdiction*, “Eles se tornaram muito hábeis em criar trilhas de papel e avançar argumentos sobre a legalidade de suas ações. [...] Seus esforços para se identificarem como agentes com patrocinadores legítimos foram projetados para invocar entendimentos particulares do mar como um lugar de corredores jurisdicionais entrecruzados”¹⁰⁴.

Outro ponto interessante de ser observado, levando em consideração a vida no mar, é a postura demandada desses homens, diante das adversidades que o ambiente de trabalho lhes oferecia. Segundo Duarte, esses sujeitos “Deviam ter uma personalidade muito forte e capacidade para o comando, se quisessem ter submissos os grupos de indivíduos tão predispostos ao motim como eram aquelas tripulações. Da capacidade para o comando e inclusive uma grande dose de confiança em si mesmo”¹⁰⁵, atributos que, não raramente, eram endossados nas narrativas da época:

O fato de ter corrido para o bergantim depois que sua ideia ficou conhecida, deixa transparecer muito bem a advertência do comandante Handell, persuadido que se dirigiam para tomá-lo, acreditou que atacando firmemente ao bergantim tomaria, também, a corveta ou, pelo menos, deixaria enganados os portugueses, em sua empresa; mas o infortúnio inesperado que é contado com variedade interrompeu o primeiro golpe. (Tradução livre do autor)¹⁰⁶

O artigo 26º, da sessão *Provisioned Regulations for Privateering* prevê a seguinte sentença: “In this state it being illegal to arm any vessel without my licence, nor admit for this purpose any register or commission from any prince or republic, although in alliance: whoever shall be found cruising with such commission, &c. or without any, shall be declared a lawful prize, and the commander or captain chastised as a pirate.”

¹⁰³ BENTON. op. cit. 2005, p. 706 – 707.

¹⁰⁴ Idem. op. cit. 2011. p. 230.

“They became very adept at creating paper trails and advancing arguments about the legality of their actions. [...] Their efforts to identify themselves as agents with legitimate sponsors were designed to invoke particular understandings of the sea as a place of criss-crossing jurisdictional corridors”

¹⁰⁵ DUARTE. op. cit. 2004. p. 212 – 213.

“Debian tener una personalidad muy fuerte y capacidad para el mando si querían tener sujetos a grupos de individuos tan predisuestos al motín como eran aquellas tripulaciones. De la capacidad para el mando e incluso de una gran dosis de confianza en sí mismo”

¹⁰⁶ **Reflexiones que deben tenerse em cuenta para juzgar el suceso acaecido el dia nueve del corriente en este rio entre el corsario de este Estado nombrado el Atrevido del Sud con una corveta y un bergantin de guerra de S. M. F.** Buenos Aires, 20 de nov. 1817. Disponível em: <https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:579587/>. Acesso em: 27 de fev. 2021.

Que el haber arremetido con precipitacion al bergantín despues de conocida su idea, dexa traslucir muy bien la advertida del comandante Handell, persuadido que se dirigían á tomarlo, contò que atacando de firme al bergantin, tomaría tambien la corveta ò al menos dexaría burlados á los portugueses en su empresa; pero la desgracia inesperada que se cuenta con variedad, le interrumpió el primer golpe.

O trecho, que faz referência às ações do capitão corsário John D. Handell, mencionado na introdução desse capítulo, oferece uma confirmação não somente da experiência do capitão como homem do mar, ponto necessário para a ocupação do cargo, mas também de sua sintonia em relação aos anseios da tripulação, fato que é justificado, dado que o mesmo é descrito como “um homem principalmente interessado, entre os da tripulação, depois de seus oficiais e demais em proporção, na parte do prêmio que lhes pertence”¹⁰⁷.

Todavia, a sintonia vista a bordo do *Atrevido del Sud*, nem sempre era reproduzível nas embarcações. Nesse sentido, a presença de legislações específicas para a condução das tripulações, aliada à penalização severa dos indivíduos que atentassem contra a autoridade do capitão estabelecido – como pode-se visualizar no artigo primeiro da sessão *Penal Laws applicable to Officers*, do decreto para o curso, de 1817: “Aquele que bater a bandeira sem ordem expressa do capitão, dada pessoal e diretamente, ou for conivente ou induzir a fazê-lo, será morto: como também aquele ou aquele que obrigar o capitão a se render, ou tentar a união de outros para esse fim”¹⁰⁸ –, auxiliavam no comando das naves e mantinham o bom funcionamento da hidrarquia vigente.

e) *Oficiais:*

Ocupando o penúltimo lugar na estrutura proposta, essa categoria engloba uma série de profissionais de graduação mais elevada, que atuavam, junto à tripulação, dentro dos navios. Desempenhando funções auxiliares, esse grupo funcionava, em muitos casos, como uma extensão da autoridade do capitão. Se tomados, como base, os registros navais do corsário portenho *San Francisco Xavier*, datados do ano de 1801, é possível destacar, pelo menos, duas classes de oficiais com nove categorias de profissionais— cada uma dessas categorias podendo, ou não, conter mais de um trabalhador¹⁰⁹. Em primeiro lugar, a fonte evidencia a classe dos

¹⁰⁷ **Reflexiones que deben tenerse em cuenta para juzgar el suceso acaecido el dia nueve del corriente en este rio entre el corsario de este Estado nombrado el Atrevido del Sud con una corveta y un bergantín de guerra de S. M. F.** Buenos Aires, 20 de nov. 1817. Disponível em: <https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:579587/>. Acesso em: 27 de fev. 2021.

“[...] un hombre principalmente interesado entre los de la tripulación, después sus oficiales y demás en proporcion, en la parte de presa que les pertenece”

¹⁰⁸ PUERREYDÓN. op. cit. 1817. p. 17.

“Whosoever should strike the flag without the express order of the captain, given personally and directly, or should connive at or induce it to be done, shall suffer death: as also he or they who should force the captain to surrender, or attempt the union of others for that purpose”

¹⁰⁹ No documento analisado, as categorias **piloto, guardião e carpinteiro** possuem divisões entre 1º, 2º, 3º e, até, 4º. Especula-se que parte desse contingente atuasse como profissional suplente, todavia, a atuação dos primeiros em relação aos demais de sua categoria poderia variar de responsabilidade e oportunidades, conforme indica o historiador Jaime Rodrigues, em seu artigo *Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX*, publicado em 2015.

Oficiais Maiores, que contempla o *piloto*, o *contador* e o *cirurgião*, para além do já mencionado capitão. Apesar da distância entre as profissões elencadas nessa primeira classe, fica evidente a importância dada a determinados seguimentos, pela organização da hidrarquia. O piloto encontrava-se logo abaixo do capitão, em grau de importância e, além de atuar na guia da embarcação, poderia substituir o comandante, caso esse viesse a faltar, ou, ainda, desempenhar o papel de capitão de presa, já que possuía experiência na função; o contador/escrivão, por sua vez, desempenhava a tarefa de registrar e criar documentos, conforme aponta o historiador Jaime Rodrigues, “Tratava-se de uma espécie de oficial de cartório no mar e eram conhecedores da leitura e da escrita em um mundo de homens pouco afeitos às letras”¹¹⁰; e o cirurgião, possivelmente, como o nome propõe, atuava pela manutenção da saúde, além de ser o chefe dos profissionais embarcados ligados à área da saúde¹¹¹.

Em segundo lugar está a classe dos Oficiais do mar, onde figuravam profissionais como o *contramestre*, o *guardião*, o *carpinteiro*, o *prático*, o *cozinheiro da câmara* e o *cozinheiro da tripulação*¹¹². Como seus companheiros, os membros dessa classe também tinham funções específicas dentro das naves, fato que justificava seu status de oficial. O contramestre era o imediato do mestre e poderia substituí-lo, sendo responsável pela supervisão do itinerário da embarcação e, por ser mais próximo à tripulação do que seus superiores, também era quem fazia o acompanhamento dos trabalhos desempenhados por ela; o guardião, por sua vez, atuava como uma extensão do contramestre, servindo como auxiliar para este, principalmente na relação com a tripulação; os carpinteiros – a fonte apresenta mais de um –, eram os responsáveis pelos reparos das naves e pela manutenção do funcionamento do navio; já o prático era o responsável por auxiliar nas manobras da embarcação, principalmente na ancoragem junto aos portos¹¹³; por último, os cozinheiros eram responsáveis pelo armazenamento, supervisão e preparação dos alimentos destinados aos tripulantes¹¹⁴.

Enfim, aos oficiais ainda eram reservados dez artigos do decreto para o curso, que visavam a manutenção da ordem vigente pela hidrarquia, de certa forma, indicando sua

¹¹⁰ RODRIGUES, Jaime. Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. **Revista Anos 90**, v. 22, n. 42, p. 295-324, Porto Alegre, dez. 2015. p. 301.

¹¹¹ Ibidem. p. 306 – 310.

¹¹² CAÑO, Pedro del. **Certificación del pago hecho del primero de abril hasta el último de mayo de 1801**. In: Archivo General de la Nación. Sala IX 04-08-02. División Colonia – Sección Gobierno Consulado de Bs As. 1800 – 1807.

¹¹³ “Práticos são, portanto, os ‘guias’ ou detentores do conhecimento local, das regras, condições naturais e riscos específicos de cada região portuária. O Prático é convocado sempre que cargas e passageiros precisam transitar com segurança e de forma organizada nas chegadas e partidas.” CURSO H. **Como trabalha um Prático de Navios?**. 10 de out. 2016. Disponível em: <https://cursoh.com.br/blog/como-trabalha-um-pratico-de-navios/>. Acesso em: 19 de jul. 2021.

¹¹⁴ RODRIGUES. op. cit. 2015. p. 296 – 310.

participação dentro da rede empresarial que representava a atividade corsária. Além do supramencionado artigo 1º, que indica a subordinação dos oficiais ao capitão, o artigo 2º indica sua importância e responsabilidade dentro da atividade, ao apontar, que “Pela perda de qualquer navio, um Tribunal Marcial deve ser realizado ao seu comandante, que deve ser absolvido de toda a responsabilidade se for provado que foi inevitável, não obstante todos os esforços possíveis foram feitos para a sua prevenção” todavia, “Caso se prove que foi por dolo, será condenado à morte [...] omissão ou negligência, prisão e trabalhos forçados, conforme determinar a sentença de um Tribunal Marcial.”¹¹⁵. Seguindo a mesma lógica e complementando seu antecessor, o artigo 3º aponta que “Se algum oficial esconder, destruir ou jogar fora para qualquer propósito, os contratos, fretamentos, conhecimentos de embarque ou selos alfandegários das cargas, ou outros documentos relativos a eles ou aos proprietários, capitão, passageiros ou tripulação, ou cartas ou quaisquer outros papéis, encontrados a bordo de qualquer navio detido ou capturado, devem ser descarregados”, da mesma forma, “Essa e pior punição, de acordo com o mérito da causa, será infligida ao oficial que obrigar o capitão, os passageiros ou a tripulação das embarcações que eles revistam a fazer contribuições ilícitas.”¹¹⁶.

Além do zelo pela propriedade do navio e da guarda do botim e dos apresamentos em geral, vistos nesses dois ofícios, os oficiais também tinham a responsabilidade de auxiliar na manutenção da ordem – ponto já estabelecido na descrição dos papéis do piloto, do contramestre e dos guardiões –, conforme evidencia o conteúdo dos artigos 4º, 5º, 7º e 8º¹¹⁷.

¹¹⁵ PUEYRREDON. op. cit. 1817. p. 17.

For the loss of any vessel a Court Martial shall be held on her commander, who shall be acquitted of all responsibility if it can be proved to have been unavoidable, notwithstanding every possible endeavour had been used for its prevention. In case it should be proved to have been through malice, he shall be sentenced to death [...] omission, or neglect, imprisonment and hard labour, as the sentence of a Court Martial shall determine.

¹¹⁶ Ibidem. p. 17 – 18.

“If any officer should conceal, destroy, or throw away for whatsoever purpose, the contracts, charter-parties, bills of lading or cockets of the cargoes, or other documents relative to them or the owners, captain, passengers, or crew, or letters or any other papers, found on board of any detained or captured vessel, shall be discharged. This and worse punishment, according to the merits of the case, shall be inflicted on the officer that compels the captain, passengers, or crew of vessels they search, to make unlawful contributions”

¹¹⁷ Ibidem. p. 18 – 19.

Art. 4º

All commanders, of whatever rank, are expressly prohibited from using with their officers, or inferiors, humiliating language or actions, neither injure or insult them, under pain of being declared incapable of command.

Art. 5º

The commander or officer that should ill-treat the seamen or marines under his command, or compel them to servile occupations, not being attached to their duty, shall be sentenced by the Court Martial to suspension of employ: or worse punishment, if such ill-treatment should have occasioned mutiny, or considerable desertion, and to be compelled to make good the damages and losses that he may have occasioned.

Art. 7º

In case the misconduct of commanders of vessels, corps, or detachments, should give motives for them to encourage their subalterns to act offensively against those of any other vessel, corps, or detachments: the officers,

Por sua vez, os artigos 6º e 9º, apresentam uma preocupação com a contenção de possíveis abusos de autoridade, ao apontarem, respectivamente, que “Todos os oficiais estão proibidos de pegar em armas uns contra os outros, tanto a bordo como em terra: o infrator perderá a sua comissão e morrerá aquele que for comprovadamente o agressor.”, e “Nenhum comandante pode infligir punições corporais a qualquer oficial comissionado ou subtenente, ou sargento, mas com prisão ou confinamento proporcional ao seu posto. Em caso de desobediência, ele pode suspender o emprego de todos, exceto oficiais comissionados, avisando ao comandante em chefe que o infrator pode ser julgado por corte marcial: o mesmo com todos aqueles que cometem crimes que devem ser julgados por este Tribunal”¹¹⁸.

A preocupação de colocar esse grupo como uma espécie de protetores multilaterais (dos armadores, através do cuidado material; e dos marujos, através da supervisão da conduta), indica um cuidado para que houvesse garantias de obtenção de resultados, ou um alcance máximo de aproveitamento e lucros. Pode-se especular, ainda, que todo esse empenho visasse uma fidelidade maior das tripulações aos seus armadores e, conseqüentemente, aos governos que os contratavam, visto que, conforme aponta o último artigo destinado aos oficiais, “Nenhum corsário dará ou receberá continência sem a sua própria bandeira, nem lutará sob a falsa, sob pena de privação de emprego ao oficial que ordenou o seu içamento, e maior punição conforme o mérito da causa”¹¹⁹. Em *A Search for Sovereignty*, Lauren Benton aponta para o fato de que os piratas do século XVIII poderiam se utilizar de diferentes bandeiras em suas embarcações, a

seamen, and marines are prohibited to obey them, under pain of every tenth losing his life; and the commander of the vessel, corps, or detachment shall suffer the same punishment, if, with those under his command, should act offensively against those of others, knowing them to be such.

Art. 8º

The commanders of vessels, being on deck, ought to correct the defects either in the management, discipline, or government of the officer of the watch, and he must obey him in such under pain of being punished for insubordination. For the same motive every officer shall be punished that does not obey the order of arrest given him by his superior officer, such disobedience must be immediately given account of to his commander.

¹¹⁸ PUEYRREDON. op. cit. 1817. p. 19.

“Art. 6º

All officers are prohibited to take arms one against another, either on board or on shore: such offender shall lose his commission, and death of him who is proved to be the aggressor

Art. 9º

No commander can inflict corporeal punishment on any commissioned or warrant officer, or sergeant, but with arrest or confinement proporcioned to their rank”, ao invés disso, “In case of disobedience, he can suspend the employ of all except commissioned officers, giving notice to the commander in chief that the offender may be tried by a court-martial: the same with all those who commit crimes that ought to be tried by this court.”

¹¹⁹ Ibidem. p. 03

“No privateer shall give or receive a salute without her proper flag, nor fight under a false one, under pain of privation of employ to the officer that gave the order for its being hoisted, and greater punishment according to the merits of the case.”

fim de disfarçar suas nacionalidades e então conseguir legitimar suas presas; é viável propor que o artigo supramencionado também carregasse o objetivo de prevenir tal prática¹²⁰.

f) *Marinharia:*

A marinharia compunha maior parte da tripulação e configurava o corpo do navio, podendo ser considerada a parte mais importante da rede. Tomando como exemplo os registros de pagamento do supramencionado *San Francisco Xavier*, referentes ao mês de junho de 1801, é possível identificar, aproximadamente, 85% da tripulação como parte do contingente marujo, ou seja, em um total de 98 embarcados, pelo menos 84 participavam da última classe envolvida no curso¹²¹. Nesta classe encontravam-se os indivíduos responsáveis por desempenhar todas as funções essenciais para o bom funcionamento das embarcações, durante as expedições e, entre o contingente humano, é possível identificar-se profissionais marinheiros, moços, granadeiros, fuzileiros, auxiliares, timoneiros, sargentos, cabos, entre outros, variando, claro, de tripulação para tripulação¹²². Embora o *San Francisco Xavier* fosse um navio atuante antes da ruptura de Buenos Aires com a Espanha, sua contabilidade nos permite uma aproximação à composição da tripulação, considerada a proximidade temporal.

Ademais de ser o maior grupo, também era um dos mais restringidos dentro das legislações de curso, com 24 artigos destinados a policiar sua atuação dentro das naves, evitando insurgências, motins e demais perigos que poderiam ser ocasionados pela insatisfação proveniente da vida no mar¹²³.

Também, é possível verificar a extensão da estrutura, proposta anteriormente, na organização dos navios, a partir da legislação elaborada para a conduta da tripulação dos corsários. No artigo 1º, do tópico *Punishment for Crimes common to Seamen and Marines on board*, do decreto para curso, lê-se a seguinte instrução:

Todos os subtenentes, sargentos, cabos ou soldados rasos da artilharia da marinha ou marinheiros, devem obedecer aos oficiais comissionados tanto do exército quanto da marinha com os quais estão empregados, em tudo o que diz respeito ao serviço, e de acordo com seus postos separados, sob pena de morte. (Tradução livre do autor)¹²⁴

¹²⁰ BENTON. op. cit. 2010. p. 113 – 114.

¹²¹ CAÑO, Pedro del. **Certificación del pago hecho del primero de abril hasta el último de mayo de 1801**. In: Archivo General de la Nación. Sala IX 04-08-02. División Colonia – Sección Gobierno Consulado de Bs As. 1800 – 1807.

¹²² DUARTE. op. cit. 2004. p. 149 – 222;

RODRIGUES. op. cit. 2015. p. 301-306; 311-316.

¹²³ PUEYRREDON. op. cit. 1817. p. 19 – 28;

DUARTE. op. cit. 2004. p. 180 – 212.

¹²⁴ Ibidem. p. 19 – 20.

Ou seja, conforme supramencionado, e a partir do documento, é possível comprovar que a marinharia constituía-se como a base da pirâmide de curso. Essa base, no entanto, era a classe do navio que obtinha menor retorno financeiro nas empreitadas de curso. Se analisada a certificação de pagamento do navio corsário *San Francisco Javier*, do consulado de Buenos Aires, referente aos meses de abril e maio de 1801, essa distinção fica mais clara. Levando em consideração os valores mensais pagos aos tripulantes dessa nave, vê-se o seguinte panorama:

Tabela 1 – *Relação de soldos mensais pagos por cargo dos tripulantes do navio.*

Cargo	Categoria	Valor mensal pago	Valor anual pago¹²⁵
<i>Sargento-mor</i>	Oficiais de Tropa	6 pesos	72 pesos
<i>Sargento</i>	Oficiais de Tropa	6 pesos	72 pesos
<i>Cabo</i>	Oficiais de Tropa	6 pesos	72 pesos
<i>Granadeiro</i>	Tropa	4 pesos	48 pesos
<i>Fuzileiro</i>	Tropa	4 pesos	48 pesos
<i>Condestável</i>	Artilharia	25 pesos	300 pesos
<i>Artilheiro</i>	Artilharia	6 pesos	72 pesos
<i>Pajem</i>	Pajens	7 pesos	84 pesos
<i>Ajudante</i>	Ajudantes da Câmara	12 pesos	144 pesos
<i>Moço</i>	Moços	13 a 15 pesos	156 a 180 pesos
<i>Marinheiro</i>	Marinharia	17 pesos	204 pesos
<i>Cozinheiro da tripulação</i>	Oficiais do mar	17 pesos	204 pesos
<i>Cozinheiro da Câmara</i>	Oficiais do mar	20 pesos	240 pesos
<i>Agregado</i>	Oficiais do mar	17 pesos	204 pesos
<i>Mordomo</i>	Oficiais do mar	30 pesos	360 pesos
<i>Carpinteiro</i>	Oficiais do mar	40 pesos	480 pesos
<i>2º Carpinteiro</i>	Oficiais do mar	25 pesos	300 pesos
<i>Guardião</i>	Oficiais do mar	30 pesos	360 pesos
<i>2º Guardião</i>	Oficiais do mar	20 pesos	240 pesos
<i>Contra-mestre</i>	Oficiais do mar	40 pesos	480 pesos
<i>Cirurgião</i>	Oficiais Maiores	30 pesos	360 pesos
<i>Contador</i>	Oficiais Maiores	50 pesos	600 pesos
<i>2º Piloto</i>	Oficiais Maiores	70 pesos	840 pesos
<i>Piloto</i>	Oficiais Maiores	110 pesos	1320 pesos
<i>Capitão</i>	Oficiais Maiores	150 pesos	1800 pesos

All warrant officers, sergeants, corporals or privates, of the marine artillery, or seamen, must obey the commissioned officers both of the army and navy with whom they are employed, in every thing appertaining to the service, and according to their separate stations, under pain of death.

¹²⁵ A fonte consultada não aponta para valores que extrapolem o âmbito mensal. Os números dessa coluna são um cálculo próprio do trabalho aqui apresentado, de modo a fornecer maiores indícios sobre as diferenças existentes entre os seguimentos hierárquicos dos navios, quando considerados seus soldos.

Fonte: CAÑO, Pedro del. **Certificación del pago hecho del primero de abril hasta el último de mayo de 1801**. In: Archivo General de la Nación. Sala IX 04-08-02. División Colonia – Sección Gobierno Consulado de Bs As. 1800 – 1807.

Apesar do documento retratar um sistema de remuneração mensal, que, acredita-se, não reflete a realidade das condições e dos ganhos dos marinheiros corsários dos anos 1810, a disparidade do pagamento entre as categorias pode ser validada. Se comparados os valores pagos à marinharia e ao capitão, por exemplo, é visível que os primeiros recebiam pouco mais de 11% do valor pago ao segundo; e, ainda nesse sentido, o valor pago às tropas militares embarcadas na tripulação (artilheiros, fuzileiros, entre outros) correspondia à uma margem que variava entre 2,6% e 4% do total da remuneração do capitão¹²⁶. Ainda, quando considerados os valores anuais pagos à categoria de militares embarcados, é possível constatar que algumas classes recebiam anualmente menos de um terço do valor mensal pago ao capitão, enquanto outras não atingiam metade desse valor, em sua soma anual. Essa disparidade pode ser considerada um argumento favorável à hierarquização não somente de cargos, mas de categorias, dentro do navio.

A organização estratégica da estrutura empresarial da atividade corsária, bem como as informações provenientes dos artigos do decreto de corso e a diferença de 133 pesos do pagamento destinado ao capitão em relação ao realizado para o corpo da tripulação, possibilita não só constatar a divisão entre as classes de trabalhadores marítimos, mas, ainda, identificar a existência de uma rigidez disciplinar aplicada às tripulações, aos moldes do Estado Marítimo, de modo que a Hidarquia dos corsários estaria submetida à uma hierarquia de poder. Para de fato se conceber essa estrutura, portanto, há de se considerar que cada parte dela representava ao mesmo tempo um objetivo individual e coletivo: individual uma vez que cada envolvido detinha um interesse próprio na ação desempenhada; e coletivo a partir do momento que todos atuavam sob uma demanda maior, proveniente do órgão estatal ou governo contratante. Assim, não é possível comparar o fenômeno aqui observado ao corso dos séculos anteriores; da mesma forma, não é viável compreendê-lo como a manifestação de uma Marinha oficial; e, tampouco, é plausível taxá-lo como pirataria, exclusivamente. Sua complexidade permite entendê-lo como algo entre ambos os conceitos, uma Hidarquia do corso insurgente, cujas características principais refletiam uma sociedade politizada, comercial e beligerante, própria do período das guerras de independência e marcada pelo surgimento dos Estados nacionais modernos.

¹²⁶ O documento analisado apresenta uma variação no pagamento dos grupos militares de cerca de 2 pesos entre uma e outra profissão. Ou seja, enquanto artilheiros, sargentos e cabos recebiam cerca de 6 pesos mensais, fuzileiros e granadeiros recebiam em torno de 4 pesos mensais, calculados em conformidade com os dias trabalhados.

1.2 – A vida a bordo de um navio

Dentro desse cenário diversificado e hierarquizado que caracterizava o espaço do navio, os tripulantes, ainda, enfrentavam outro elemento que configurava, de maneira decisiva, a vida a bordo: o confinamento do indivíduo ao seu ambiente de trabalho, durante longos períodos, distribuídos em longas jornadas laborais. Desde seu recrutamento – cuja origem podia variar de indivíduos encontrados em portos ou cidades portuárias, convidados e/ou forçados a se estabelecerem a bordo; anúncios de vagas nos periódicos circulantes¹²⁷; e/ou conversão de marinheiros de outras tripulações que navegavam e se estabeleciam pela região¹²⁸ –, “o marinheiro ficava encarcerado em sua embarcação, alterando seus vínculos sociais prévios ao alistamento. Vivía em seu local de trabalho, entre seus colegas e superiores, passando a maior parte de seu tempo no mesmo lugar”¹²⁹. Além disso, “Ao contrário dos ofícios em terra, o trabalho no mar era contínuo e se organizava em frações de serviço de quatro horas, chamadas guardas”¹³⁰.

A constância da vida profissional marítima, apontada pelo autor, fica evidente, quando considerados os relatos de navegadores do período, como o registrado pelo comerciante inglês John Luccock que, em sua viagem do Rio de Janeiro para a Região Platina, apontava que “Durante dois dias as coisas correram bem, mas na noite seguinte, os brasileiros de primeira vigia no convés, sob o comando do Comandante, que estava na cabine, foram alarmados com um ruído inusitado e, ao indagar a causa, foram informados de que a vigília havia percebido um pequeno clarão de relâmpago, e havia largado as adriças da vela superior e corrido para

¹²⁷ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 21. ed. Buenos Aires, 24 de mai. 1817.

A edição de número 21 da *Gaceta de Buenos Aires*, datada de 24 de maio de 1817, apresenta a seguinte nota para os interessados: “El facultativo que gustase embarcarse de cirujano en un corsario que esta para zarpar, será auxiliado para ello; y considerado en clase de oficial, tomará à este respecto sus partes de presa. En esta Imprenta se le informará donde debe ir à tratar.”, demonstrando não somente uma forma de recrutamento, mas também a proximidade entre o curso, o governo e os meios de comunicação governamentais, do período.

¹²⁸ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. *Correspondencia de Lord Strangford y de la estación naval británica en el Río de la Plata con el gobierno de Buenos Aires, 1810 – 1822*. Buenos Aires: Guillermo Kraft Ltda., 1941. p. 279 – 280.

Em correspondência à Junta Provisória de Governo de Buenos Aires, em 21 de outubro de 1810, o comandante da Marinha Britânica, Robert Ramsay escrevia a seguinte preocupação com relação a atuação dos grupos insurgentes: “[...]me ha manifestado que los oficiales españoles encargados de dirigir el alistamiento de una marina destinada á proteger la capital contra los buques de Montevideo, incitan á desertar de sus barcos, pára entrar á servir al Gobierno de Buenos Aires, á los marineros ingleses que se encuentran en este río á consecuencia del comercio permitido entre la Gran Bretaña y las Provincias gobernadas por Su Excelencia.”

¹²⁹ DESIDERATO. op. cit. 2019. p. 47

“el marinero quedaba encarcelado en su embarcación, alterando sus vínculos sociales previos al alistamiento. Vivía en su lugar de trabajo, entre sus colegas y sus superiores, pasando la mayor parte de su tiempo en el mismo lugar”

¹³⁰ Ibidem. p. 45

“A diferencia de los oficios en tierra, el trabajo en el mar era continuo y se organizaba en fracciones de servicio de cuatro horas, llamadas guardias”

baixo.”¹³¹. Apesar da aparente falta de pretensão, se olhada atentamente, a passagem oferece um breve exemplo da organização retratada pelo autor supramencionado, destacando escalas de labuta a bordo e indicando, também, a distinção de grupos para atividades específicas, como cuidar de velas e adriças e/ou manter a vigília no mar e no céu, e sua organização em turnos de trabalho e descanso. Embora a fonte não aponte uma confirmação em relação a afirmação de Desiderato sobre a duração desses turnos, é possível inquirir que o descanso fosse menor do que o período trabalhado, dado o ambiente, por vezes hostil, em que se encontravam e visto que a vida de todos dependia do trabalho em grupo; da mesma forma, pode-se especular que a vigília era rotativa e não se concentrava como atividade de um único grupo de marujos.

Ademais da labuta diária, o trabalho no mar também era cansativo e estressante, devido ao ambiente externo em que o navio se encontrava. Cenários como os descrito por Luccock não eram raros durante as viagens e podiam ser bastante perigosos e/ou danosos ao navio e à sua tripulação. A edição de número 80 da *Gaceta Ministerial de Buenos Aires*, publicada no dia 24 de novembro do ano de 1813, confirma essa ideia, ao notificar seus leitores de que “Uma Goleta Espanhola, nomeada a Cayetana procedente do Brasil, com mantimentos para Montevideu atingiu o Litoral hoje com a tempestade do Sudeste, que reina com determinação há dias. 17 homens da tripulação e passageiros foram recolhidos”¹³².

Com o naufrágio iminente, a demanda de atenção e esforços para a manutenção do curso do navio, por parte dos tripulantes em geral – mas, principalmente, pelos membros das classes mais baixas –, era redobrada, e atitudes como as vivenciadas, e registradas pelo comerciante inglês, não eram tidas como justificáveis¹³³. O artigo 10º da sessão de *Punishment for Crimes common to Seamen and Marines on board*, já mencionada, traz a seguinte resolução sobre isso:

Quando a embarcação estiver ancorando ou atracando, preparando-se para a ação, em perigo de tempestade ou outro acidente, os oficiais, marinheiros e fuzileiros navais serão considerados em serviço, e se algum marinheiro ou fuzileiro se ausentar de seu

¹³¹ LUCCOCK, John. **Notes on Rio de Janeiro, and the southern parts of Brazil; taken during a residence of ten years in that country, from 1808 to 1818**. London: Samuel Leigh, 1820. p. 140 – 141

“For two days, things went on well but on the succeeding night, the Brazilians having the first watch upon deck, under the command of the Captain, those, who were in the cabin, were alarmed with an unusual noise, and, on inquiring the cause, were informed that the watch had perceived a small flash of lightning, and had let go the topsail-halyards, and run below”

¹³² BUENOS AIRES. *Gaceta Ministerial de Buenos Aires*. 80. ed. Buenos Aires, 24 de nov. 1813.

“Una Goleta Española nombrada la Cayetana procedente del Brasil con viveres para Montevideo ha dado hoy a la Costa con el temporal del Sueste, que ha dias Reyna con teson. Se han recogido 17 hombres de la tripulacion y passageiros”

A fonte não faz menção de quem possa ter resgatado os naufragos, no entanto, o fato de estes terem sido prontamente auxiliados, indica que o local onde o navio afundou era um espaço importante de tráfego; da mesma forma, a comunicação do ocorrido, realizada pela gazeta, e o uso da frase “que há dias reina com tensão”, pode indicar um serviço que ia além da reportagem do fato, mas serviria como sobreaviso para os navegadores que se encontram no porto, a ponto de sair.

¹³³ PUERREYDON. op. cit. 1817. p. 23 – 24.

posto, em ocasiões, ou em seu turno regular no convés, ele deve ser amarrado com duas barras baleadas em seus pés nas mortaldas até o término do turno anterior, ou punido com sua concessão de bebidas alcoólicas interrompida por uma certa quantidade de dias. (Tradução livre do autor)¹³⁴

Da mesma maneira que tempestades ofereciam riscos mortais às tripulações, as zonas de calmaria dos mares eram arriscadas, uma vez que colocavam as embarcações em sérios problemas relacionados à falta de suprimentos e/ou de abastecimento, induziam os marinheiros a um estado de relaxamento e, conseqüente desatenção, além de provocar problemas físicos e psicológicos advindos da falta de alimentação¹³⁵. Sobre isso, é possível identificar procedimentos e meios comuns de passar por esses períodos, registrados nos relatos de viagem do mineralogista inglês John Mawe. Segundo ele,

Continuando nosso curso para o sul, tivemos por alguns dias fortes ventos alísios, mas depois fomos expostos a uma sucessão daquelas calmas que frequentemente prevalecem entre o 7º e o 2º graus de latitude ao norte da linha. O tédio destes atrasos foi em certa medida desviado por imensos cardumes de bonitos, albicores e peixes voadores; muitos destes últimos frequentemente arremessavam contra nossas velas e caíam a bordo; eles proporcionavam uma alimentação excelente. (Tradução livre do autor)¹³⁶

As conseqüências desse fenômeno podem ser vistas na continuidade do relato, onde o autor afirma, com um certo alívio, que “Cansados e exaustos pelas calmas frequentes sob um sol vertical, fomos finalmente aliviados por uma brisa; e cruzando a linha na longitude 23 ° O. tivemos uma passagem favorável para a foz do grande rio da Prata”¹³⁷

O confinamento ao espaço da nave, ainda, influenciava a qualidade de vida dos tripulantes, principalmente no quesito de alimentação e saúde. Isso porque, assim como os marinheiros, os alimentos também eram colocados nas embarcações, durante a armação dos

¹³⁴ PUEYRREDON. op. cit. 1817. p. 23.

When the vessel is weighing her anchor or mooring, preparing for action, in danger by storm or other accident, the officers, seamen and marines shall be considered on duty, and if any seaman or marine should absent himself from his station, on such like occasions, or on his regular watch on deck, he shall be fastened with two bar shot on his feet in the shrouds till the expiration of the preceding watch, or punished by having his allowance of spirits stopped for a certain quantity of days.

¹³⁵ RODRIGUES, Jaime. Um mundo novo no Atlântico: marinheiros e ritos de passagem na linha do equador, séculos XV-XX. *Revista Brasileira de História*. v. 33, nº 65, p. 235-276. São Paulo, 2013.

¹³⁶ MAWE. op. cit. 1812. p. 05 – 06.

Continuing our course to the southwards, we had for some days a strong trade wind, but were afterwards exposed to a succession of those calms which frequently prevail between the 7th and 2d degrees of latitude north of the line. The tediousness of these delays was in some degree diverted by immense shoals of bonitos, albicores, and flying-fish; numbers of the latter frequently darted against our sails and fell on board; they afforded excellent eating.

¹³⁷ Ibidem. p. 06.

“Wearied and exhausted by frequent calms under a vertical sun, we were at length relieved by a breeze; and crossing the line at longitude 23° W. had a favorable passage to the mouth of the great river Plata”

navios, ficando armazenados durante o tempo da viagem e sendo repostos quando, e se, houvesse paradas em portos, durante a viagem¹³⁸.

Em sua tese, intitulada *Las Ordenanzas de Corso y el marco corsario*, o historiador Daniel Calixto Garrido, tomando como base o artigo 1º do título terceiro das ordenanças de corso de 1754, identifica uma variedade de alimentos que eram administrados ao longo da semana, através de cotas diárias dentro das embarcações. Entre os listados, destacam-se o biscoito (uma massa sem levedura, cozida duas vezes, que poderia durar anos armazenada), a sopa, vinho, carne, toucinho, bacalhau, queijo, azeite e vinagre¹³⁹. Ponto interessante de ser observado, a cota diária, tanto de mantimentos quanto de complementos, apresentada de maneira detalhada por Garrido, era tida como um direito das tripulações dos navios desde o período analisado, até o momento estudado por esse trabalho. Tal fato que pode ser comprovado na leitura do artigo 5º do, já mencionado, tópico *Punishment for Crimes common to Seamen and Marines on board*, do decreto de corso, expedido por Buenos Aires, em 1817, que aponta que “Todo indivíduo pertencente à tripulação de uma embarcação receberá o subsídio diário de rações, pagamento, etc.”¹⁴⁰. À essa informação, pode-se acrescentar, ainda que consideradas as distâncias temporal e geográfica de ambos os registros, uma relação de preço aproximado por quantidade de suprimentos carregado para o abastecimento das embarcações, se observados os registros de bordo do navio *San Francisco Xavier*, fonte supramencionada, e as tabelas mensais de gastos com suprimentos para a tripulação deste, especificamente os lançamentos realizados entre os dias 1 e 31 de julho de 1801. A tabela a seguir apresenta essa relação, estabelecendo um valor médio aproximado para cada produto.

Tabela 2 – *Suprimentos do navio San Francisco Xavier, registrados no mês de julho de 1801.*¹⁴¹

Produto	Quantidade por mês	Valor unitário aprox. (reales)
Verduras	31 citações	7 ¼ reales
Cordeiro e miúdos	17 citações	3 reales
Laranjas	20 citações	2 reales
Ovos	12 citações	2 reales

¹³⁸ DESIDERATO op. cit. 2019. p. 51 – 58

¹³⁹ GARRIDO. op. cit. 2016. p. 207 – 208

¹⁴⁰ PUERREYDON. op. cit. 1817. p. 21.

“Every individual belonging to the crew of a vessel, shall receive the daily allowance of rations, pay, &c”.

¹⁴¹ **Nota 1:** Opta-se pela escolha do mês de julho devido às limitações da fonte, uma vez que o material disposto somente apresenta os valores diários referentes ao período do dia 20 de junho ao dia 31 de julho do ano de 1801.

Nota 2: A fonte apresenta variação de medidas de valores, entre *peso* e *real*, no entanto, é possível convertê-los para melhor interpretá-los. A conversão feita aqui é baseada na interpretação da fonte, onde percebeu-se que *1 peso* equivale a *8 reales*. Opta-se, portanto, pela medida em *reales* devido a sua maior incidência na fonte, visto que em sua maioria, os produtos não chegam ao valor de *1 peso*.

Leite	6 citações	2 reales
Pão fresco	31 citações	4 ½ reales
Carne fresca	30 citações	13 reales
Mulita (tatu)	1 citação	2 reales
Frango	2 citações	1 ½ reales
Pescado	2 citações	4 reales
Perdizes e cordeiro	3 citações	3 reales
Menudo	3 citações	1 ½ reales
Perdizes	16 citações	2 reales
Galinha	8 citações	2 ½ reales
Vinho	10 citações	2 ½ reales (por frasco)
Perdizes e miúdos	3 citações	3 reales
Cordeiro	6 citações	1 ½ reales
Cordeiro e laranjas	2 citações	2 ¾ reales
Perdizes e laranjas	3 citações	4 reales
Chouriço e morcilha	2 citações	1 real
Pimenta	1 citação	8 reales (por libra)
Açúcar	6 citações	2 ½ reales (por libra)
Toucinho e morcilha	8 citações	1 real
Laranja e ovos	1 citação	2 reales
Laranja e nozes	2 citações	3 reales
Sal	1 citação	2 reales
Toucinho e chouriço	1 citação	1 real

Fonte: CAÑO, Pedro del. **Cuenta del gasto diario hecho en Buenos Aires para la subministracion de la tripulacion y mesa del Bergantin Corsario San Francisco Xavier Alias El Buenos Ayres. 1801.** In: Archivo General de la Nación. Sala IX 04-08-02. División Colonia – Sección Gobierno Consulado de Bs As. 1800 – 1807.

Se comparadas as informações oferecidas pelo historiador citado aos dados presentes na tabela apresentada, é possível identificar um padrão na relação de produtos utilizados para a alimentação dos tripulantes. Carnes, peixes, embutidos, carboidratos e álcool (nos dois casos, coincidentemente, são vinho) formavam a base alimentar dos embarcados; todavia, verduras e legumes também apareciam na dieta, como identificado na tabela. Pode-se especular que, para escolha desses alimentos, fosse considerada a facilidade de armazenamento e a durabilidade que eles ofereciam, uma vez que as viagens poderiam ser longas e o reabastecimento raro. Produtos perecíveis como carnes, poderiam ser melhor armazenados na forma de charque, ou mergulhadas em sal; da mesma forma, embutidos como toucinho e morcilha, devido ao processo de confecção, possuem uma durabilidade maior que as matérias primas de onde são tirados; já os carboidratos, como biscoito, eram feitos com o intuito da durabilidade, pode-se especular que os pães seguissem a mesma lógica.

A presença do álcool na dieta marítima, por outro lado, ia além de sua capacidade de conservação. As bebidas alcoólicas, no contexto precário de um navio em alto mar, funcionavam como modo de prevenção de doenças e desinfecção, mas também como meio de

aliviar as tensões da labuta diária. O que determinava um ou outro resultado era a capacidade administrativa das oficialidades embarcadas, segundo aponta Feliciano Gámez Duarte¹⁴². O racionamento desse item e sua administração em meio aos marujos já eram previstos nos documentos analisados por Calixto Garrido, datados de 1754, e continuaram o sendo, no decreto de curso de 1817. Além disso, dá para medir a importância do produto na dieta dos embarcados, quando levados em conta dois fatores: o ressarcimento financeiro dos indivíduos, para o caso do item estar em falta nas naves¹⁴³; e as punições previstas para os indivíduos que exagerassem no consumo, ficando embriagados. Sobre esse último, o artigo 18º da sessão de *Punishment for Crimes common to Seamen and Marines on board*, do decreto de curso de 1817, aponta que “Quem se embriagar será colocado no tronco por quatro dias, com uma ração de pão e água por dia, e se repetir com frequência, sua ração de espíritos será interrompida até que ele emende, e toda vez que ele cometer este vício, ele será abaixado seis vezes do braço do pátio principal da embarcação”¹⁴⁴.

Todavia, apesar da aparente variedade de mantimentos armazenados nas embarcações, é necessário considerar que a qualidade destes alimentos era bastante duvidosa, já que, as condições de armazenamento e o tempo em que ficavam contidos contribuíam para sua deterioração. Além do mais, esse sortimento não era uniforme ao longo de todo o período, já que para ser mantido dependia do reabastecimento em portos. Nesse sentido, é viável a conclusão de que havia, dentro das embarcações, uma “Alimentação ruim, pobre e totalmente desequilibrada, onde em nenhum momento das longas travessias se comia frutas e verduras frescas [...], e nem sequer outros alimentos frescos”¹⁴⁵, que contribuía para a proliferação de doenças relacionadas à falta de nutrientes, necessários para o bom funcionamento do organismo. Dentre as doenças mais comuns, certamente, a mais conhecida é o escorbuto, doença que produzia nos infectados “apatia, debilidade, hematomas fáceis, pequenas ou grandes hemorragias na pele, gengivas sangrentas e pernas inchadas”¹⁴⁶.

¹⁴² DESIDERATO. op. cit. 2019. p. 57.

DUARTE. op. cit. 2004. p. 191.

¹⁴³ GARRIDO. op. cit. 2016. p. 212 – 213.

¹⁴⁴ PUERREYDON. op. cit. 1817. p. 26.

“Whoever gets drunk shall be put in the stocks for four days, on a ration of bread and water per day, and if repeat frequently, his ration of spirits shall be stopped till he amends, and every time he commit this vice, he shall be ducked six times from the main yard arm of the vessel”

¹⁴⁵ GARRIDO. op. cit. 2016. p. 211

“Alimentación mala y pobre y totalmente desequilibrada, en donde en ningún momento de las largas travesías se comían frutas ni verduras frescas [...], y ni siquiera otros alimentos frescos”

¹⁴⁶ DESIDERATO. op. cit. 2019. p. 51

“apatía, debilidad, fáciles hematomas, pequeñas o grandes hemorragias de la piel, encías sangrantes, y piernas hinchadas”

Essas propriedades do ambiente marítimo, em relação à terra firme, induziam os marinheiros a um estado constante de tensão. Em seu relato, John Luccock aponta para o fato de que, subitamente, “vários marinheiros brasileiros ficaram tão doentes que se tornaram incapazes de servir”, e isso ocasionou uma mudança no modo de distribuição de mantimentos, realizado dentro da embarcação. Todavia, apesar de serem “fornecidos liberalmente”, “eles encontraram acesso às lojas e as saquearam. Entre outras coisas, eles devoraram tanto queijo e arroz cru, que produziram doenças graves; nos privou por um ou dois dias de várias mãos úteis”. Tal fato, agravou-se com a tentativa de desobediência e revolta da tripulação, durante o jantar dos oficiais e comerciantes, uns dias depois, por recusarem-se a trabalhar sob o mal tempo que surgia.¹⁴⁷ Segundo o comerciante,

[...] a confusão se seguiu imediatamente, levando todos ao convés, onde encontramos o Capitão e um de nossos compatriotas, que havíamos nomeado segundo oficial, lutando com os marinheiros; e, armados como de costume, imediatamente nos apresentamos ao lado daqueles que desejavam manter a disciplina. Nossas armas não eram então desejadas, pois o Capitão agarrou uma bala e derrubou o homem mais próximo a ele, e nosso oficial derrubou e incapacitou Sylva; os outros se submeteram e voltaram ao seu dever. (Tradução livre do autor)¹⁴⁸

Graças ao ocorrido, os comerciantes que tripulavam a embarcação, juntamente com os oficiais e o capitão que ali se encontravam, chegaram a um acordo, julgando necessário, “para o futuro, ter sempre um inglês armado no convés, na qualidade de sentinela; pois esta ocorrência foi lembrada de mau humor, e o mau humor da tripulação agravado pela estrita vigilância e economia que seus ladrões nos obrigaram a manter”¹⁴⁹.

Acontecimentos como esse eram frequentes nas embarcações, dado o ambiente em que se encontravam os embarcados. Os motins não tinham, e não precisavam ter, uma causa específica; no entanto, certamente, tinham um sintoma próprio, forte e altamente contagioso: o descontentamento.

¹⁴⁷ LUCCOCK. op. cit. 1820. p. 141

“several of the Brazilian sailors became so ill as to be incapable of duty”

“they found access to the stores, and plundered them. Amongst other things, they devoured so much cheese and raw rice, as produced serious illness; deprived us for a day or two of several useful hands”.

¹⁴⁸ Ibidem. p. 141

[...] confusion immediately ensued, which brought every one upon deck, where we found the Captain, and one of our countrymen, whom we had made second officer, fighting with the sailors; and, being armed as usual, instantly presented ourselves on the side of those who wished to maintain discipline. Our weapons were not then wanted, for the Captain had seized a billet [sic], and knocked down the man nearest to him, and our officer had overturned and disabled Sylva; the others submitted, and returned to their duty.

¹⁴⁹ Ibidem. p. 141 – 42.

“[...] for the future, always to have an armed Englishman upon deck, in the character of a sentinel; for this occurrence was sulkily remembered, and the ill temper of the crew aggravated by the strict watchfulness and economy [sic] which their thievery obliged us to maintain”

Em 22 de novembro de 1827, por exemplo, saía do porto do Rio de Janeiro uma embarcação brasileira, de comércio e corso, chamada *Defensor de Pedro*. Identificado como um bergantim, a nave carregava consigo toneladas de tecido, caixas de lenços, além de artefatos explosivos como “100 barris de pólvora, 12 arrobas de balas de chumbo (equivalente a 180 quilos), 15 caixas com espingardas, 4.600 pederneiras para detonar as armas de fogo, 200 facas de cabo de ferro e 24 pipas (barris) de cachaça”¹⁵⁰; ademais, estava equipada com “com 6 canhões de curto calibre na bateria e um de 12 libras”, e era tripulada por 40 homens etnicamente variados (portugueses, espanhóis e franceses)¹⁵¹. Com o objetivo de traficar escravos, a embarcação dirigiu-se à costa da África, aportando no ancoradouro do cabo de San Pablo, em 3 de janeiro de 1828. Pretendendo embarcar aproximadamente 800 negros, desceram à terra o capitão, o contramestre, o contador e outros homens mais, carregando consigo algumas amostras da carga que possuíam para aquela compra¹⁵².

Enquanto isso, dentro da embarcação organizava-se um motim cujo plano inicial era render o capitão e os demais oficiais e marujos, assim que estes regressassem com os escravos. “Apesar dos temores e reinando, quiçá, uma calma tensa a bordo, ainda se passaram três semanas até que a rebelião se materializasse. Esta teve espaço na noite do dia 26 de janeiro e se iniciou ao grito de ‘abaixo os portugueses!’”¹⁵³. Encabeçado por três figuras que, curiosamente, representavam as três etnias que se encontravam a bordo: Benito Soto Aboal (galego mais conhecido como Benito Barredo); Miguel Ferreira (português apelidado Mercúrio) e Victor Saint Cyr de Barbazan (francês cuja alcunha era François Victor); o movimento iniciou-se com a rendição e prisão do piloto da embarcação, cujas habilidades seriam úteis posteriormente, bem como pela imposição de uma escolha aos demais tripulantes da nave: “ou se juntavam aos amotinados para assumir o navio, ou eles seriam colocados em um barco com um par de remos”¹⁵⁴. Uma vez sequestrado o navio e expulsos, ou assassinados, os tripulantes resistentes¹⁵⁵, o *Defensor de Pedro* foi, então, renomeado *La Burla Negra*,

¹⁵⁰ MEDEIROS, Rostand. **Defensor de Pedro**: O navio pirata brasileiro. Tok de História. 22 de dez. 2017. Disponível em: <https://tokdehistoria.com.br/tag/defensor-de-pedro/>. Acesso em: 29 de jul. 2022.

¹⁵¹ DUARTE. op. cit. 2004. p. 419 – 420.

“[...] con 6 cañones de corto calibre en batería y una colisa de a 12”

¹⁵² Ibidem. p. 420.

MEDEIROS. op. cit. 2017.

¹⁵³ DUARTE. op. cit. p. 421.

“A pesar de los temores y reinando, quizás, una calma tensa a bordo, aun pasarían tres semanas hasta que la rebelión se materializase. Ésta tuvo lugar la noche el 26 de enero y se inició al grito de ‘¡abajo los portugueses!’”

¹⁵⁴ Ibidem. p. 421 – 424.

MEDEIROS. op. cit. 2017.

¹⁵⁵ A bibliografia consultada não deixa clara a questão. Duarte, apresenta-nos a proposição de morte aos portugueses e a posterior salvação de 8 destes; em Medeiros, há a afirmação da expulsão desses indivíduos.

chegando a ser pintado como tal, e passou de uma embarcação de comércio e curso para uma embarcação de pirataria. Seu insurgente mais famoso, Benito Barredo ficaria conhecido como o último pirata do Oceano Atlântico¹⁵⁶.

A partir das referências consultadas, não ficam claras as motivações que levaram os indivíduos do *Defensor de Pedro* a se amotinarem contra os demais tripulantes e oficiais do navio, entretanto, entretanto, pode-se especular que houvesse uma insatisfação com relação ao possível lucro e pagamentos daquela viagem. Não é de se descartar, ainda, que os indivíduos que encabeçaram o motim não somente fossem marujos experientes como também já tivessem participado de outras revoltas navais¹⁵⁷, fato que aponta para a rotineira ocorrência de casos parecidos.

Outras duas situações podem ser trazidas para fortalecer a ideia da constância das ocorrências de motins a bordo.

Em correspondência datada de 17 de março de 1819, a bordo da fragata O'Higgins, fundeada em Callao, o capitão corsário Thomas Cochrane escrevia para o então secretário de Estado de guerra e marinha do Chile, D. José Ignacio Zenteno, a seguinte situação: no dia 3 – ou 13, visto que o resto da notícia trata de dias próximos ao dia da correspondência – do corrente, duas embarcações apareceram quase ao mesmo tempo no horizonte; uma fora da cabeça da ilha e outra em frente aos Chorrillos. “A primeira parecia um navio baleeiro inglês, que a toda vela dirigia-se para Callao; e a segunda marchava à incerteza e tinha todos os sinais de uma embarcação espanhola de guerra”¹⁵⁸. Junto de sua esquadra, o corsário comandado por Cochrane buscou pela interceptação de ambas as embarcações e após uma troca de tiros com o navio espanhol e uma perseguição ao baleeiro, o conflito pareceu dominado. Entretanto, conforme aponta o próprio Cochrane,

O avançado do dia e a densa neblina que sobreveio me obrigaram a cruzar ao Oeste em uma altura em que o navio espanhol pudesse ser visto no dia seguinte; todo o dia 14 estive sobre as ilhas das Hormigas até que persuadido de que em favor da neblina a embarcação poderia ter feito facilmente seu escape em qualquer direção, fiz a volta e ancorei à noite sobre a costa firme e em frente à cabeça da ilha de San Lorenzo. As notícias recebidas asseguram que o dito navio espanhol era a corveta Trugillana, pertencente ao comboio de Guayaquil, e estando em frente aos Chorrillos, desembarcaram seu capitão e alguns mais para conseguir informações sobre ordens na costa, em cujo intervalo o mestre e os demais se amotinaram e deram vela para Valparaíso, segundo a opinião de muitos. (Tradução livre do autor)¹⁵⁹

¹⁵⁶ MEDEIROS. op. cit. 2017.

¹⁵⁷ DUARTE. op. cit. 2004. p. 421 – 422.

¹⁵⁸ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 139. ed. Buenos Aires, 15 de set. 1819.

“La primera aparecía un buque ingles ballenero, que à toda vela se dirigia al Callao; y la segunda marchaba à la incertumbre, y tenia todas las señales de embarcacion española de guerra.”

¹⁵⁹ Ibidem.

Da mesma forma, em 15 de outubro de 1819 saíram de Buenos Aires as embarcações corsárias *Hércules e Trinidad*, capitaneadas respectivamente por Michael Brown e Walter Dawes Chitty, irmão e cunhado de William Brown – que navegava a bordo da primeira embarcação, como comodoro. Durante sua trajetória, já no pacífico, as embarcações encontraram e uniram-se ao corsário *Alcon* e juntos apresaram várias embarcações espanholas, entre elas o navio *Consequencia*, que carregava o novo governador de Guayaquil. “Pouco tempo depois, a esquadra fez um ataque desgraçado sobre este porto. O *Trinidad* caiu em mãos do inimigo, e o Sr. W. Brown foi tomado prisioneiro, porém foi trocado pelos que haviam sido tomados no *Consequencia*, havendo, para isso precedido um acordo com o governador”¹⁶⁰.

A esquadra se dirigiu então para Galápagos, onde o *Consequencia* se separou, enquanto os demais deram continuidade à viagem, dirigindo-se à Buenaventura. No caminho, o *Alcon* se perdeu e, sobrando somente um navio da esquadra inicial. William Brown, então, determinou que retornassem a Buenos Aires com a *Hércules*, que carregava consigo os artefatos apresados dos navios espanhóis e que, ainda no início da empresa, ao dobrarem o Cabo de Hornos, já apresentava infiltração de água¹⁶¹.

Após uma parada pouco frutífera em Pernambuco para repor os estoques de água e comida, o corsário portenho seguiu ao sul, em direção ao Prata. Entretanto, ao chegarem no rio, em 31 de agosto de 1816, os oficiais e tripulantes da embarcação foram informados, por um navio inglês, da incidência de um bloqueio realizado pela esquadra portuguesa sobre aquele espaço. Determinado a consertar a nave, Brown indicou para que a embarcação se dirigisse ao porto mais próximo. Chegando, então, em Rio Grande, desembarcaram o capitão Michael e o substituíram por Chitty, além de desmontarem alguns canhões e os colocarem nos conveses, a fim de melhorar o andamento do navio. Ao fim,

O navio então seguiu para Barbada nas circunstâncias mais terríveis, produzindo cada vez mais água, contando com apenas 50 libras de pau a bordo, muito pouca água e a tripulação amotinada. Nessas circunstâncias, Brown avisou a tripulação que entrariam para consertar o navio e fazer provisões. Isso foi verificado; e o navio ancorou no farol

Lo avanzado del día, y la densa niebla que sobrevino me obligaron à cruzar al Oeste en una altura en que el buque español pudiera ser visto al día siguiente; todo el 14 estuve sobre las islas de las Hormigas hasta que persuadido de que a favor de la niebla podía haber hecho facilmente su escape en cualquiera direccion, viré en vuelta de tierra y dí fondo à la noche sobre la costa firme y enfrente del cabezo de la isla de San Lorenzo. Las noticias recibidas aseguran que dicho buque español era la corbeta Trugillana perteneciente al convoy de Guayaquil, y estando enfrente de los Chorrillos, desembarco su capitan y algunos otros à tomar informaciones à órdenes en la costa, en cuyo intervalo el maestre y demás se amotinaron y dieron la vela para Valparaiso segun la opinion de muchos.

¹⁶⁰ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 123. ed. Buenos Aires, 26 de mai. 1819.

“Poco tiempo después la esquadra hizo un ataque desgraciado sobre este puerto. La Trinidad cayó en manos del enemigo, y Mr. W. Brown fue tomado prisionero, pero fue canjeado por los que habian sido tomados en la Consequencia, habiendo para ello precedido un convenio con el gobernador.” (Grifo do autor)

¹⁶¹ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 123. ed. Buenos Aires, 26 de mai. 1819.

de Barbada em 28 de setembro de 1816 sob a bandeira portuguesa, que foi imediatamente arriada, então apareceu a bordo um funcionário da alfândega, que, tendo sido informado de que o navio tinha a bandeira do governo independente de Buenos Aires, pediu seus papéis, que lhe foram entregues. (Tradução livre do autor)¹⁶²

As poucas informações sobre o caso do navio espanhol, supramencionado, advindas de fontes terceirizadas não evidenciadas, não permitem uma exploração maior sobre como ou porque o motim ocorreu, todavia, dada a semelhança entre este e o caso do *Defensor de Pedro*, é viável pensar que a traição e o roubo da embarcação tenham vindo como uma execução de uma medida em relação ao descontentamento de um grupo dentro do navio. Aliás, tanto em um caso como em outro, é possível levantar o descontentamento com a situação vivenciada como o estopim para os motins. Embora não tenha sido apontado como um motim bem-sucedido, a situação da tripulação do *Hércules*, apontada como amotinada no trecho acima, é bem mais palpável, quando consideradas as circunstâncias a que ela estava submetida desde o início de sua viagem.

A insatisfação para com a realidade e a tentativa de mudança, por meios insurgentes, todavia, não era algo próprio das tripulações, embora seja visto no meio destas em casos recorrentes, mas uma característica comum de grupos precarizados, induzidos ou colocados em condições consideradas por estes injustas. Linebaugh e Rediker, no, já mencionado, *A hidra de muitas cabeças*, demonstram isso ao estudar e analisar diversas revoltas sociais, datadas desde o século XVII até o XIX, que compõem a história do imperialismo inglês¹⁶³; da mesma forma, o Thompson, em *Senhores e caçadores: a origem da Lei Negra*, permite essa reflexão ao narrar e analisar o conflito entre os grupos sociais residentes no entorno das florestas reais inglesas, no início do século XVIII.¹⁶⁴ Pode-se, ainda, visualizar a relação entre as revoltas e o descontentamento na obra do brasileiro João José Reis, *Rebelião escrava no Brasil: A história do levante dos malês (1835)*, cuja abordagem, conforme o título sugere, prioriza o protagonismo dos escravos na tentativa de insurreição na cidade de Salvador, durante a primeira metade do século XIX.¹⁶⁵

¹⁶² BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 123. ed. Buenos Aires, 26 de mai. 1819.

Se dirigió entonces el buque á la Barbada en las circunstancias mas apuradas, haciendo cada vez mas agua, sin contar sino solo 50 libras de pau á bordo, muy poca agua, y amotinada la tripulacion. En estas circunstancias Brown previno á la tripulacion que entraria para reparar el buque, y hacer provisiones. Esto se verifico; y el buque ancló en la balisa de Barbada el 28 de Septiembre de 1816 baxo vandra portuguesa, la que inmediatamente se arrió entonces se presentò abordo un oficial de aduana, quien habiendo sido informado que el buque tenia bandera del gobierno independiente de Buenos Aires pidió sus papeles, los que le fueron entregados.

¹⁶³ LINEBAUGH; REDIKER. op. cit. 2008.

¹⁶⁴ THOMPSON. op. cit. 1997.

¹⁶⁵ REIS. op. cit. 1986.

Todavia, tão natural quanto a insatisfação de indivíduos ou grupos sociais subalternos, é a represália, ou repressão, desses, por indivíduos, órgãos e/ou classes dominantes, através da legislação. Nesse sentido, a fim de conter possíveis insurgências no ambiente do navio, uma série de leis e penalidades foram criadas, sendo adaptadas e acordadas conforme e entre as tripulações de cada navio. Resgatando o tópico *Punishment for Crimes common to Seamen and Marines on board*, do decreto para o curso de 1817, como já mencionado, é possível verificar 24 artigos que visavam exercer esse controle, nas mais variadas esferas da labuta naval. Trabalhar-se-á individualmente alguns desses artigos, a fim de identificar e/ou complementar as informações sobre a vida no mar.

O artigo 1º, conforme mencionado na sessão anterior, destaca a hierarquização da tripulação, enfatizando a obediência desse sistema, ao apontar que “Todos os subtenentes, sargentos, cabos ou soldados rasos, da artilharia da marinha ou marinheiros, devem obedecer aos oficiais comissionados do exército e da marinha com os quais estão empregados, em tudo o que diz respeito ao serviço, e de acordo com seus postos separados, sob pena de morte.”¹⁶⁶. O respeito e submissão aos superiores em linha hierárquica, portanto, não só são solicitados, mas previstos e tornados obrigatórios, mediante a punição com pena capital. Pode-se apontar como motivo para essa demanda o controle do caos em momentos de tensão provável e/ou iminente, como uma abordagem de presas, momentos de atenção para a ancoragem e/ou períodos de dificuldades com o clima¹⁶⁷.

Seguindo essa mesma linha de raciocínio, o artigo 2º complementa o anterior e destaca que

O subtenente, sargento, cabo ou marinheiro, de qualquer classe, que maltratar, seja a bordo ou em terra, qualquer oficial comissionado, ou ameaçar, colocando a mão na espada ou levantando o braço para golpear, ou tomar, para esse fim, qualquer arma contra esse oficial comissionado, embora tenha sido provocada por maus tratos da parte dele, será punido primeiro com a decepção da mão e, em seguida, enforcado. (Tradução livre do autor)¹⁶⁸

¹⁶⁶ PUERREYDON. op. cit. 1817. p. 19-20.

“All warrant officers, sergeants, corporals or privates, of the marine artillery, or seamen, must obey the commissioned officers both of the army and navy with whom they are employed, in every thing appertaining to the service, and according to their separate stations, under pain of death”

¹⁶⁷ O supramencionado artigo 10º oferece um vislumbre disso. Além do mais, segundo o artigo 11º “When a vessel being aground, a should be attacked by the enemy, and the determination of her commander should be to defend her, no individual shall leave her, under pain of death; or the vessel being stranded on the coast, by storm or other accident, any person that leaves her without the orders of the commander, shall be sentenced to ten years imprisonment and hard labour; and whosoever, in case of shipwreck, conflagration, or other danger, should absent himself from his station, except through extreme necessity, or abandon the employ allotted him by his superiors, shall be tried by a Court Martial, and sentenced in proportion to the results of his disobedience to the corresponding punishment which according to circumstances may be extended even to death.” PUERREYDON. op. cit. 1817. p. 23-24.

¹⁶⁸ Ibidem. p. 20.

Diferente do primeiro, que aponta a morte como primeira e única pena prevista para desobediências dentro da embarcação, esse artigo apresenta a tortura física e psicológica antes da morte iminente. Física porque usa a mutilação de membros como meio de punição e psicológica porque permite ao marinheiro questionar-se antes de agir, a fim de ponderar e, talvez, evitar um castigo tão doloroso. Outro ponto interessante de ser observado nessa legislação é a desigualdade entre as classes do navio. O rigor da punição é previsto para os grupos subalternos, “embora [a ação] tenha sido provocada por maus tratos da parte dele [o oficial comissionado]”. Se comparado ao artigo 5º do *Penal Laws applicable to Officers*, presente no mesmo documento, essa distinção fica ainda mais evidente, dado que

O comandante ou oficial que maltratar os marinheiros ou fuzileiros navais sob seu comando, ou obrigá-los a ocupações servis, não estando apegados às suas funções, será condenado pelo Tribunal Marcial à suspensão do emprego: ou pior pena, se tal tratamento ocasionar motim, ou deserção considerável, será compelido a reparar os danos e perdas que possa ter ocasionado. (Tradução livre do autor)¹⁶⁹

Contudo, o controle da violência entre tripulantes não ocorria somente entre as esferas verticais de poder, mas também entre os grupos que se encontravam na mesma linha horizontal de poder. Pegando como exemplo a marinharia, o decreto prevê que “Quando qualquer um dos marinheiros ou fuzileiros navais, a bordo ou em terra, pegar em armas com a finalidade de agir ofensivamente um contra o outro, e o oficial comissionado ordenar que desistam, eles deverão imediatamente, sob pena de serem julgados por um Tribunal Marcial, estendendo a punição até a morte, conforme o mérito da causa.”¹⁷⁰; no entanto, caso ocorresse a desobediência às ordens do oficial, o marinheiro/fuzileiro, ou os marinheiros/fuzileiros, resistente(s) poderiam ter sua pena agravada, sendo condenados “a dez anos de prisão e trabalhos forçados”. Ainda, “todos aqueles que suscitarem brigas ou disputas entre os marinheiros e fuzileiros navais a bordo, ou fizerem qualquer ação ou vociferarem ou induzirem outros a auxiliar em motim ou sedição, será condenado à morte”; da mesma forma, “se ele ou eles, em qualquer ocasião, amotinarem

The warrant officer, sergeant, corporal, or seaman, of whatever class, that ill-treats, either on board or on shore, any commissioned officer, or should threaten, by putting his hand to his sword, or raise his arm to strike, or take for that purpose any weapon against such commissioned officer, although having received provocation, by ill-treatment from him, shall be punished by first having his hand cut off, and then hanged.

¹⁶⁹ PUERREYDON. op. cit. 1817. p. 18.

The commander or officer that should ill-treat the seamen or marines under his command, or compel them to servile occupations, not being attached to their duty, shall be sentenced by the Court Martial to suspension of employ: or worse punishment, if such ill-treatment should have occasioned mutiny, or considerable desertion, and to be compelled to make good the damages and loses that he may have occasioned.

¹⁷⁰ Ibidem. p. 20.

“When any of the seamen or marines, either on board or on shore, take arms for the purpose of acting offensively against each other, and the commissioned officer ordering them to desist, they shall immediately, under pain of being tried by a Court Martial, extending the punishment even to death, according to the merits of the case”

a tripulação de um navio, provocando desobediência aos comandos de seus oficiais, receberão a mesma punição. E se qualquer pessoa pegar em armas a bordo ou em terra para ajudar ou assistir no motim, terá a mão cortada”¹⁷¹.

O código de conduta dos navios, prenunciado pelo documento aqui apresentado, também previa que

Se, por meio de controvérsias surgidas entre os oficiais ou comandantes de embarcações, corpos ou destacamentos, a bordo ou em terra; for o meio de tais pessoas fazerem com que aqueles sob seu comando atuem ofensivamente contra os de outra embarcação, corpo ou destacamento, todo indivíduo está proibido de obedecer em tais casos, sob pena de um em cada dez perder a vida. (Tradução livre do autor)¹⁷²

A preservação das boas relações entre as tripulações pode ser compreendida como parte de uma política de navegação, já que não são raros os casos de navios, pertencentes às mais variadas categorias e desempenhando funções distintas, que circulavam os mares como membros de esquadras, ou comboios, em expedições sob um mesmo pavilhão.¹⁷³

Resgatando o relato de Luccock, supramencionado, e relacionando-o aos três primeiros artigos das *Punishment for Crimes common to Seamen and Marines on board*, aqui apresentados, é possível verificar que, apesar da truculência das ações do capitão e do oficial do navio para com os marinheiros descontentes, havia respaldo legal para possíveis supressões violentas de motins e insurreições a bordo. A despeito da distância temporal e de atividades da embarcação tripulada pelo comerciante inglês e das naveas às quais destinava-se o decreto, acredita-se que o regulamento destinado à tripulação maruja, se não era igual, era, pelo menos,

¹⁷¹ PUERREYDON. op. cit. 1817. p. 20

“[...] to ten years imprisonment and hard labour.”

“[...] all those that excite quarrels or disputes between the seamen and marines on board, or should do any action or should vociferate or induce others to aid in mutiny or sedition, shall be sentenced to death.”

“[...] he or they, on any occasion whatsoever, should cause the crew of a vessel to mutiny, exciting disobedience to the commands of their officers, shall receive the same punishment. And if any person should take up arms either on board or on shore to the aiding or assisting in mutiny, shall have his hand cut off.”

¹⁷² Ibidem. p. 25.

“If, through disputes arising between the officers or commanders of vessels, corps, or detachments, either on board or on shore; should be the means of such persons causing those under their command to act offensively against those of an other vessel, corps, or detachments, every Individual is prohibited to obey in such cases, under pain of one out of ten losing his life.”

¹⁷³ DUARTE. op. cit. 2004. p. 39.

Durante o período independentista, várias expedições foram organizadas pelos governos insurgentes e encabeçadas por líderes militares e corsários consagrados. Feliciano Gámez Duarte, por exemplo, narra em sua tese, uma tentativa do governo buenairense de promover um ataque estratégico à coroa espanhola, usando corsários para executar parte do plano. Segundo o autor, “En 1815, mientras San Martín organizaba en Mendoza una fuerza para la liberación de Chile, el gobierno de Buenos Aires decide recuperar un plan anterior de enviar una Escuadra al Pacífico, con ello se trataba de desviar la atención de los realistas de los preparativos, atacar e interrumpir el comercio y liberar a los prisioneros chilenos de las islas de Juan Fernández”, para tanto, “La primera intención fue enviar la Escuadra Nacional al Pacífico, pero el estado financiero del gobierno de Buenos Aires no lo permitía. Por contra se decidió autorizar una expedición corsaria bajo el mando de William Brown, un marino irlandés que se había distinguido contra los españoles en Montevideo”.

parecido em ambos os casos, visto que, para além das particularidades de cada navio, expressadas na organização da hidrarquia, haveria, ainda, o acordo político em torno do Estado marítimo.

Se por um lado, até aqui, foi possível vislumbrar a organização grupal e hierárquica dentro das embarcações, bem como o controle desses grupos, através de medidas repressivas, por outro, o documento estudado, ainda, abre espaço para uma análise das preocupações com a conservação e a proteção da estrutura dos navios e da integridade de seus embarcados. O artigo 12º, por exemplo, apresenta a previsão de um crime contra a embarcação principal e/ou embarcações apresadas/alheias, e sua conseqüente punição. Conforme se lê,

Quem intentar fogo a uma embarcação ou armazém de forma maliciosa, ou for cúmplice de tal ato, ou cortar os cabos para o propósito de perder a embarcação, tal infrator ou infratores perderão suas vidas [...] a mesma punição será infligida a qualquer pessoa ou pessoas que, com o objetivo de naufragar a embarcação, fizerem um furo no costado, abrirem as costuras de seu traseiro, cortar ou desencravar suas cordas principais, quando em ação perto da costa ou entre cardumes; também o timoneiro que ocasionar a perda das embarcações por não ter desviado o rumo ordenado por seu comandante ou oficial de guarda. (Tradução livre do autor)¹⁷⁴

É possível especular que casos como os previstos pelo documento fossem corriqueiros na atividade marítima, os motivos para tanto, apesar disso, não podem ser precisados, sobrando o campo da abstração para as tentativas. No entanto, a passagem contribui para a complementação da compreensão acerca da exaustão, insatisfação e/ou desconfiança geradas pela constante tensão induzida pela vida no mar. O ato de atear fogo na embarcação, própria ou alheia, significaria gerar prejuízos físicos e financeiros aos indivíduos que compunham a equipe da nave, podendo ser analisado como uma forma de protesto, ainda mais se considerar-se a frase “ou for cúmplice de tal ato”, que abre espaço para possíveis tentativas de motim grupal.

A mesma punição prevista para tal ato, valia para todo aquele que “intencionalmente portar um furo no barril ou barris de água que são apropriados para o uso do navio e, assim, colocam a tripulação em perigo; ou misturar com as provisões ingredientes impróprios que podem causar doenças entre a tripulação ou impedir o progresso de uma expedição”, e, também, para “Qualquer pessoa que deliberadamente matar ou ferir gravemente”, ou “Quem estiver a

¹⁷⁴ PUERREYDON. op. cit. 1817. p. 24.

Whoever maliciously sets fire to a vessel or warehouse, or should be accessory to such act, or cut the cables for the purpose of [sic] loosing the vessel, such offender or offenders shall lose their lives [...] the same punishment shall be inflicted on any person or persons, who should for the purpose of foundering the vessel, bore a hole in the vessels side, unrip the seams of her bottom, cut or unrove her principal ropes, when in action near shore or between shoals; also the helmsman that occasions the vessels loss by not having steered the course ordered by his commander or officer of the watch.

bordo pegar em armas contra um sentinela, ou usar de pedra, pau ou de suas mãos para atacá-lo”¹⁷⁵.

Porém, nem só de pena de morte vivia o marujo das classes baixas. Os artigos 15º e 17º expressam proibições com castigos mais leves, para as transgressões, ao apontarem, respectivamente, que “Qualquer pessoa a bordo que levar faca ou outra arma para ferir outra, e assim comprovada, será sentenciada a receber, se for fuzileiro naval, 25 golpes com bengala: e um marinheiro, o mesmo número de chicotadas nos ombros, embora não tendo efetuado o seu fim”, além de “o transgressor arcará com as despesas da cura e fará o pagamento do ferido pela perda de tempo.”¹⁷⁶; e, ainda, “Quem estiver a bordo ou em terra a desafiar ou aceitar um desafio, ou receber satisfação privada, sujeitar-se-á aos decretos sobre esses casos”¹⁷⁷.

Embora a maioria dos artigos retrate proibições e punições previstas para as desordens nas embarcações, algo prenunciado pelo título da sessão, alguns desses textos também apresentam direitos individuais de cada marinheiro a bordo de uma embarcação. Tomando o artigo 5º como exemplo, é possível identificar, além do direito à cota alimentar diária, o direito ao pagamento dos soldos, ou das partes dos botins provenientes de apresamentos, se consideradas as naves corsárias, já que, conforme se lê “Todo indivíduo pertencente à tripulação de uma embarcação receberá o subsídio diário de rações, pagamento, etc”. Não é possível, através desse documento, precisar o valor dessa cota diária, entretanto, é provável que seu pagamento fosse realizado de modo a contemplar as porcentagens de divisão monetária já abordadas. Todavia, o texto, ainda, aponta uma informação distinta e interessante para a compreensão de como se dava essa distribuição, pelo menos, no período de emissão do decreto. Conforme está escrito, “e no caso de não estar disponível o todo que é permitido pelo Conselho de Abastecimento, existiu algum motivo para isso ser interrompido, e sempre resta meios de reparação para tais casos que devo ter em mente”. A existência de um “quadro de

¹⁷⁵ PUERREYDON. op. cit. 1817. p. 24 – 26. Artigos 12º, 14º e 16º.

“[...] purposely bore a hole in the cask or casks of water that are appropriated for the use of the ship and thereby place the crew in danger; or should mix with the provisions improper ingredients that may cause disease among the crew or impede the progress of an expedition”

“Any person that deliberately kills or severely wounds”

“Whoever on board should take up arms against a centinel, or should make use of a stone, stick, or his hands to assault him”

¹⁷⁶ Ibidem. p. 25.

“Any person on board that takes a knife or other weapon to wound another, and so proved, shall be sentenced to receive, if a marine, 25 strokes with a stick: and a seaman, the same number of lashes across his shoulders, although they not having effected their purpose”

“[...] the transgressor shall pay the expences of cure, and make good the wages of the wounded person for the loss of time”

¹⁷⁷ Ibidem. p. 26.

“Whoever on board or on shore should give or accept a challenge, or receive private satisfaction, will subject himself to the decrees on those cases”

abastecimento”, que estipula as quantidades destinadas a cada indivíduo da tripulação, permite, mais uma vez, um vislumbre da organização empresarial e/ou fabril do ambiente do navio, quase como um comum acordo, ou tradição marítima; da mesma forma, o descumprimento dos valores propostos por esse quadro pode induzir o pensamento de uma organização autônoma, dentro desse sistema generalizante. Ao mesmo tempo, o uso da frase “que eu devo ter em mente”, demonstra um protagonismo individual de cada membro da embarcação, ao assumir para si a responsabilidade de lembrar-se e considerar possíveis reduções das rações, bem como as vias legais e pacíficas de reaver o que lhe é de direito.

Dentro dos direitos de repartição dos botins e de pagamento dos soldos, no entanto, algumas ressalvas são realizadas e advertências são explicitadas. Ainda no mesmo artigo, é possível ler que “se algum marinheiro ou o fuzileiro naval recusar-se a receber seu pagamento, rações etc. e usar linguagem sediciosa, que possa ser causa de motim, será punido, estendendo-se à morte, conforme as circunstâncias.”¹⁷⁸. Novamente, a pena capital é empregada como recurso de punição e prevenção de insurgências. No entanto, se voltada a atenção para os artigos 19º e 20º essas admoestações ganham ainda mais detalhamento, em relação ao tipo de ação passível de punição.

“Todos os indivíduos pertencentes ao serviço marítimo estão proibidos de secretar ou destruir os registros, fretamentos, selos alfandegários ou notas de embarque da carga, ou outros documentos pertencentes às embarcações que eles revistam, sob pena de dez anos de prisão e trabalhos forçados para justificar oficiais, marinheiros e fuzileiros navais e privação de emprego a qualquer outra pessoa; e também é vedado, forçar ou extorquir qualquer coisa do capitão, passageiros, ou tripulação da embarcação que eles revistam, sob pena de privação de emprego ou punição exemplar, podendo ser estendida à morte, conforme o mérito do caso, e a sentença do Tribunal Marcial.”
(Tradução livre do autor)¹⁷⁹

A regra, nesse caso, é clara: assim como nos casos de trabalho, batalha e/ou conservação do ambiente e da integridade dos tripulantes, cada indivíduo também é responsável não somente por seus ganhos, mas pelos ganhos de toda tripulação. Esconder e/ou destruir materiais que possam conter informações importantes aos superiores, além de ir contra o acordo entre

¹⁷⁸ PUERREYDON. op. cit. 1817. p. 21.

“Every individual belonging to the crew of a vessel, shall receive the daily allowance of rations, pay, &c. and in case the whole should not be forth coming that is allowed by the Victualling Board, there has existed some motive for its being stopped, and there always remains means of redress for such cases which I shall keep in mind: but if any seaman or marine should refuse to receive his pay, rations, &c. and use seditious language, that might be the cause of mutiny, he shall be punished, extending it to death, according to the circumstances.”

¹⁷⁹ Ibidem. p. 26.

All individuals belonging to the sea service are prohibited to secrete or destroy the registers, charter parties, cookets, or bills of lading of the cargo, or other documents belonging to the vessels they search, under pain of ten years imprisonment and hard labour to warrant officers, seamen and marines, and privation of employ to any other person; and it is also prohibited, the forcing or extorting any thing from the captain, passengers, or crew of the vessel they search, under pain of privation of employ or exemplary punishment, which may be extended to death, according to the merits of the case, and the sentence of Court Martial.

armadores, tripulantes e Estado, também poderia ocasionar prejuízo material e/ou de guerra aos mesmos. Nesse sentido, “Quem, sem a licença do capitão do prêmio, abrir qualquer uma das escotilhas, armários, baús, fardos, canos, sacos lacrados que contenham mercadorias, perderá sua parte do prêmio em dinheiro, com o navio sendo condenado, e pagará pela viagem; além disso, ele será julgado como um ladrão e condenado por um Tribunal Marcial a prisão e trabalhos forçados, de acordo com os resultados” e “qualquer um que roubar um prêmio de suas roupas, ou maltratá-los, será julgado e condenado pelo mesmo tribunal.”¹⁸⁰ Tal qual a ocultação de descobertas, o roubo, portanto, é visto como uma transgressão grave dentro da embarcação, fato que abre margem para compreender a dinâmica de cumplicidade dos marujos para com seus colegas, além de apresentar um comprometimento para com a legitimidade concedida aos corsários pelo governo.

De modo a complementar a dinâmica da rigidez disciplinar empregada a bordo, e expondo o espírito coletivista, característico das embarcações desse seguimento, os artigos 21º e 22º deixam claro, respectivamente, que:

Quem estiver encarregado de um prêmio será responsável por tudo o que for entregue a ele, e por sua perda, através de sua negligência ou omissão, sob pena de privação de emprego, e perda de sua parte do prêmio em dinheiro, além de quaisquer deveres, contribuições, que sejam exigidos, ou se as mercadorias ou bens pertencentes à embarcação forem desviados deverão ser apreendidas, ainda que a pretexto de se remunerar pelos serviços prestados em relação a ela.

Nenhuma pessoa, de qualquer categoria, poderá adquirir ou secretar qualquer mercadoria sabendo que pertencem a um prêmio, antes de ser legalmente condenada, sob pena de restaurar os artigos adquiridos ou secretados, e ser multada no valor de três vezes o seu valor, e punida corporalmente de acordo com o mérito da causa. (Tradução livre do autor)¹⁸¹

Assim como o roubo não é visto com bons olhos, também o auto-ressarcimento não o é. Pode-se entender, portanto, que as decisões referentes ao montante coletivo de pessoas das

¹⁸⁰ PUERREYDON. op. cit. 1817. p. 27.

“Whoever without the licence of the prize master should open any of the sealed hatches, closets, chests, bales, pipes, sacks, that contain merchandize, shall forfeit his share of prize-money, the vessel being condemned, and pay for the voyage; besides which he shall be tried as a thief, and sentenced by a Court Martial to imprisonment and hard labour; and “any one that robs the individual's of a prize of their clothes, or ill-treats them, shall be tried and sentenced by the same tribunal”.

¹⁸¹ Ibidem. p. 27.

“Whoever has charge of a prize shall be responsible for whatever if delivered to him, through his neglect or omission should be lost, under pain of privation of employ, and forfeiture of his share of prize-money, besides whatever duties, contributions, are demanded, or merchandize or effects belonging to the vessel should be embezzled shall be confiscated, although under the pretext of remunerating himself for services rendered relative to her.”

“No person of whatever rank, shall purchase or secrete any merchandize knowing them to belong to a prize, before she is legally condemned, under pain of restoring the articles purchased or secreted, and being fined the sum of three times their value, and corporeally punished according to the merits of the case.”

embarcações corsárias, para além de serem tomadas através do contrato que o documento representa, também são realizadas com base em um acordo coletivo.

Todavia, aos que se sentissem lesados e/ou tivessem queixas a fazer, ainda era reservado um espaço para a manifestação. Segundo consta no artigo 6º do referido documento:

Todo indivíduo pertencente à tripulação da embarcação tem o direito de representar, com a devida submissão, ao seu comandante, as queixas que vier a suscitar, e em caso de não ser atendido com justiça, poderá então apelar ao Comandante Chefe da Marinha; mas se qualquer indivíduo reclamar de seus superiores sem justa causa, ou se de alguma forma demonstrar insubordinação, será severamente punido: e se isso causar dissensão em outros, será julgado e punido de acordo com a sentença de um Tribunal Marcial. Fica entendido que, nos casos de marinheiros ou fuzileiros navais que tenham que fazer reclamações a respeito de remuneração, provisões, tratamento ou outras causas, deverá designar uma delegação de 4 ou 5 pessoas, que deverá, com a devida apresentação, representar sua queixa ao comandante da embarcação a cuja disposição se submeterão sob pena de morte; mas, contanto que eles possam ter sofrido uma lesão, eles terão satisfação. (Tradução livre do autor)¹⁸²

O direito à representatividade, previsto e regulamentado, comprova as afirmações realizadas por Benton, Linebaugh e Rediker, e já apontadas nesse trabalho, sobre o estilo de organização democrático da hidrarquia das naves¹⁸³. No entanto, vale observar a existência de um rito a ser realizado para conseguir se fazer ouvir, no qual o respeito à hierarquia naval, e a apresentação de provas e testemunhas para as queixas são de extrema importância, fato que demonstra a inserção e participação dos grupos navais nas políticas e legislações do período, representadas aqui pelo Tribunal Marcial. O esclarecimento em torno dos riscos que correm os manifestantes que não conseguirem comprovar suas alegações, é mais um indício da configuração das hostes de modo a evitar conflitos e insurgências a todo o custo.

De um modo geral, o documento analisado oferece, pelo menos, nove punições aplicáveis à crimes cometidos a bordo ou em terra, sendo essas: a pena capital (artigos 1º ao 9º; 11º ao 14º; 16º 19º); a aplicação de castigos físicos (artigos 2º; 3º; 10º 15º; 18º e 22º); a imposição de trabalho forçado por período determinado (artigos 3º; 11º; 14º e 20º); a prisão de indivíduos (artigos 3º; 11º e 20); o ressarcimento financeiro, por parte dos marinheiros (artigos

¹⁸² PUERREYDON, op. cit. 1817. p. 21-22.

“Every individual belonging to the crew of the vessel have a right to represent, with due submission, to his commander, such grievances as he may lay under, and in case of not being attended to with justice, he may then appeal to the Commander in Chief of Marine; but if any individual should complain of his superiors without cause, or should in any manner shew insubordination, he shall be severely punished: and should it cause dissention in others, he shall be tried and punished according to the sentence of a Court Martial. It being understood, in cases of seamen or marines having to make complaints with respect to pay, provisions, treatment, or other causes, shall appoint a delegation of 4 or 5 persons, who shall with due submission represent their grievance to the commander of the vessel to whose disposal they shall submit under pain of death; but, providing they may have received an injury, they shall have satisfaction.”

¹⁸³ BENTON. op. cit. 2005. p. 700 – 724.

LINEBAUGH; REDIKER. op. cit. 2008. p. 155 – 186.

15º; 19º; e 21º); a privação de suprimentos (artigos 10º e 18º); a privação de participação no botim (artigos 20º e 21º); a privação de emprego (artigos 19º e 21º); e a aplicação de multa (artigo 22º). Desse montante, apenas dois artigos não possuem previsão de punição clara (artigos 17º e 23º), apontando para como deviam ser conduzidas as ações de marinheiros e oficiais.¹⁸⁴

Em suma, a vida coletiva das embarcações do período perpassa por uma série de infortúnios que submetem os indivíduos a uma constante tensão e desconfiança, a fim de evitar problemas sérios. Entre os problemas de saúde e as punições previstas para os delitos cometidos pela tripulação, no entanto, também é possível afirmar que há um grande senso de coletividade em meio aos embarcados, ponto salientado por Desiderato e demonstrado na documentação estudada. Os sujeitos envolvidos nesta coletividade, portanto, são profissionais de áreas distintas, buscando um meio lucrativo e conveniente de garantir seu sustento, considerando o meio e o período em que estão inseridos. Assim, apesar de Braithwaite afirmar que os marinheiros corsários que conheceu eram mais úteis ao Governo que representavam do que a si próprios, é fato que sua utilidade e atuação dentro das embarcações estava muito além de uma simples peça do sistema empresarial do curso.

¹⁸⁴ PUERREYDON. op. cit. 1817. p. 19 – 28.

II – SOBRE SOBERANIA, DIPLOMACIA, CONFLITOS E OS USOS DO CORSO

"Você sabe quem eu sou? O que você pode não saber é de onde venho, o que já fui. Se você soubesse disso, imagino que teria feito escolhas diferentes hoje."

(Charles Vane)¹⁸⁵

Na abertura de seu artigo *Strange Sovereignty*, a historiadora Lauren Benton introduz o caso do navio *Antelope*, importante, para os historiadores do período escravista, por apresentar uma resolução política para a apreensão de cargas de contingente escravo e, ainda, permitir uma análise da evolução das políticas norte-americanas para o comércio de escravos estrangeiros e domésticos¹⁸⁶. Sua relevância, no entanto, estende-se, ainda mais, para essa pesquisa, ao apresentar-se como parte de uma história marítima atlântica.

A embarcação em questão saiu de Cádiz com direção à Cuba, onde adquiriu autorização para o comércio negreiro e de onde, posteriormente, direcionou-se para a Angola, sendo capturada, em seu retorno da África para o Atlântico, por um corsário. Seu captor, por sua vez, saiu como *Columbia* do porto de Baltimore, nos Estados Unidos, com uma carta de corso assinada pelo General José Gervasio Artigas, que o autorizava a apreender navios espanhóis e portugueses, e, no meio do caminho, adotou o nome *Arraganta*, que constava na autorização, pouco antes de encontrar-se com o negreiro espanhol. O corsário, que já havia atacado um navio negreiro americano antes de abordar o *Antelope*, dispensou alguns de seus tripulantes para a embarcação apresada, a fim de que estes a direcionassem para um tribunal de presas, utilizando-a para a captura de outros navios, enquanto isso. Ao fim da jornada, *Antelope* e *General Ramírez*, terceiro nome dado ao corsário artiguista, direcionaram-se para a costa do território luso-americano, onde o segundo acabou naufragando e frustrando os planos iniciais. Capitaneado por John Smith, o *Antelope*, então, dirigiu-se para o norte, na tentativa de vender sua carga em portos coloniais, holandês e sueco. Sem sucesso, o navio foi apreendido próximo à Flórida, em 1820, com, aproximadamente, 283 escravos a bordo. Os cativos, após o julgamento, foram liberados e encaminhados para serem realocados em Serra Leoa. Seu capitão, John Smith, foi acusado e julgado por pirataria, mas foi absolvido¹⁸⁷.

¹⁸⁵ XIX. *In*: BLACK Sails. Criação de Jon Steinberg; Robert Levine. Direção de Alik Sakharov. Estados Unidos: Starz, 2016. son., color. Temporada 3, episódio 1.

¹⁸⁶ BENTON. op. cit. 2012. p. 02.

¹⁸⁷ *Ibidem*.

A história do *Antelope* e do *Arraganta* oferece um vislumbre da importância do espaço atlântico para as sociedades da época. Todavia, o fato mais interessante, para esse trabalho, é a trajetória realizada pelo corsário artiguista. Desde sua origem até o seu fim, o *Arraganta* abre espaço para análises sobre a abrangência da atuação e influência dos governos insurgentes ao longo de todo o território americano, durante o período dos conflitos de independência. Da mesma forma, o caso permite observar o processo de internacionalização da Região Platina, representada, neste caso, pelo Governo da Banda Oriental. Além do mais, a captura, realizada em um espaço relativamente distante do território de seu contratante; a condução da presa a um tribunal, para que fosse julgada; e a utilização desta como reforço para a realização de outros apresamentos ilustra, de certo modo, o estilo da guerra de corso do período e o *modus operandi* dos corsários, para com suas presas.

A relação entre Estados, e/ou Governos, e corsários vai muito além de uma parceria estratégica de guerra, em tempos de crise. O corsário, em águas internacionais, era a representação do próprio Governo que o contratava¹⁸⁸. Pensando nisso, o presente capítulo tem por objetivo analisar as trajetórias de corsários, empregados pelas forças insurgentes da hispano-américa – principalmente pelos governos platinos –, dando maior foco e atenção à extensão geográfica e ao *modus operandi* desses grupos, bem como à repercussão dessas ações na política e diplomacia hispano-americanas. Para tanto, dividir-se-á a análise em dois momentos: incursões interiores e incursões exteriores; abrangendo a Região Platina e o Atlântico e utilizando-se da análise de correspondências trocadas entre governos, oficiais, capitães, bem como das relações de entrada e saída de navios das imediações do porto buenairense, registrados nas edições periódicas da *Gazeta de Buenos Aires* e da *Gazeta Ministerial de Buenos Aires*, durante os anos de 1814 e 1819. Para além da compreensão desses grupos, o exercício permitirá aprofundar a compreensão sobre a extensão atlântica dos conflitos hispano-americanos.

2.1 – Os antecedentes do corso insurgente e o papel do corso na busca pela soberania

Definida de maneira similar em alguns dicionários de termos e conceitos históricos, a atividade corsária, por muitas vezes, é vista em oposição à pirataria marítima. E, de certa forma, ela o é. Isso porque, enquanto a pirataria pode ser entendida como uma atividade predatória,

BRYANT, Jonathan M. **Dark places of the earth: the voyage of the slave ship Antelope**. New York/London: Liveright Publishing Corporation/W. W. Norton & Company Ltd., 2015.

NOONAN, John T. **The Antelope: The Ordeal of the Recaptured Africans in the Administrations of James Monroe and John Quincy Adams**. Berkeley: University of California Press, 1977.

¹⁸⁸ BENTON. op. cit. 2012.

organizada por particulares sem vínculos com governos e/ou autoridades, o corso, apesar de também caracterizar-se como uma atividade predatória marítima, é patrocinado por Estados e/ou representantes político-administrativos; sendo, então, a legitimidade a maior diferença entre as práticas¹⁸⁹. No entanto, para o período estudado, a essa definição podem ser acrescentados outros elementos.

Embora a presença de grupos corsários na região sul da América ibérica seja mais evidente durante o período independentista hispano-americano, a atividade não era uma novidade para os envolvidos nos conflitos. A cultura de navegação que se manifestou fortemente nessa região, durante as primeiras décadas do século XIX, pode ser compreendida como uma herança colonial advinda de iniciativas da coroa, séculos antes. Segundo o historiador Esteban Mira Caballos, o território peninsular sofria com a intensa atividade de corso desde a queda de Constantinopla, em 1453, tendo como maiores inimigos os chamados corsários genoveses e berberes, advindos em sua maioria de Magreb¹⁹⁰. A briga antiga – complementando a análise do mesmo, é possível rastreá-la até, pelo menos, o período de 1356, através dos estudos de Calixto Garrido¹⁹¹ – no entanto, não fora suficiente para a elaboração de uma resposta mais efetiva até 1521, quando “se começou a tomar consciência do problema corsário, coincidindo com o grande êxito de Jean Flory (Juan Florín), que conseguiu, entre outros botins, uma boa parte do tesouro da câmara de Montezuma que Cortes remitia a Carlos V”¹⁹².

Considerando a expansão peninsular para a América e Ásia, ainda no século XVI, e o conseqüente monopólio comercial e transporte de riquezas e pessoas entre os continentes, e tendo em vista o acirramento da rivalidade entre espanhóis, franceses, ingleses e holandeses, ainda nesse período, os historiadores Vera Moya Sordo, Yasir Armando Huerta Sánchez e o Cabo C.G. I.M. José Herón Pedro Couto apontam para o fato de que com “o aumento do

¹⁸⁹ AZEVEDO, Antonio Carlos do Amaral. **Dicionário de nomes, termos e conceitos históricos**. 3. ed. São Paulo: Editora Nova Fronteira, 2002. p. 128.

SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. **Dicionário de conceitos históricos**. 2. ed. 2º reimpressão. São Paulo: Contexto, 2009. p. 328 – 331.

¹⁹⁰ CABALLOS, Esteban Mira. **El sistema naval del Império Español: armadas, flotas y galeones en el siglo XVI**. Edición electrónica: Punto de Vista Editores, 2015. p. 18 – 20.

¹⁹¹ Em sua tese, Daniel Calixto Garrido apresenta-nos uma análise de uma série de ordenações de corso publicadas pela Coroa Espanhola. Nos documentos por ele analisados, o mais antigo encontrado data de 1356, quando o então Pedro IV de Aragão emite o documento como uma forma de declarar guerra aos genoveses, em apoio à República de Veneza, permitindo que seus súditos se armassem em corso para tal.

GARRIDO. op. cit. 2016. p. 23 – 31.

¹⁹² CABALLOS. op. cit. 2015. p. 22.

“se comenzó a tomar conciencia del problema corsario, coincidiendo con el gran éxito de Jean Flory (Juan Florín), que consiguió, entre otros botines, una buena parte del tesoro de la cámara de Moctezuma que Cortés remitía a Carlos V”

comercio ilícito e, sobretudo, o assalto e a apreensão, por parte das potências rivais, dos navios e cidades portuárias espanholas, o que obrigou a criar um sistema de proteção marítima, representado principalmente pelas armadas atlânticas”.¹⁹³

Esse pensamento é confirmado por Mira Caballos e Daniel Calixto Garrido. Segundo o primeiro, “O sistema naval e defensivo do império esteve totalmente determinado e condicionado pelos contínuos ataques corsários que se produziram ao longo de todo o século XVI”¹⁹⁴, ou seja, o surgimento e expansão das armadas espanholas seguiram a lógica de garantir uma melhor defesa aos interesses imperialistas do período. Sua organização e financiamento, no entanto, não ocorreram de maneira tão distinta daquela empregada pelos insurgentes do século XIX. Tomando como exemplo somente a expansão pelo Atlântico, podemos identificar que, ainda no século XVI, havia uma preocupação com o repasse dos custos das armadas aos armadores e comerciantes¹⁹⁵, por elas beneficiados; segundo Sordo, Sánchez e Couto, ainda que pese a existência de órgãos responsáveis pela organização e financiamento das armadas, como a *Casa de Contratación de Sevilla*, “A fórmula mais convencional era realizar um contrato ou acordo com um particular para assegurar os serviços de uma armada. Assim, um Capitão se comprometia a custodiar uma área determinada com suas galeras em troca de uma quantidade anual fixa e por um número concreto de anos”¹⁹⁶.

Apesar de parecida, essa prática ainda não poderia ser considerada corsária, entre outros motivos, pelo objetivo que possuía, de garantir a proteção das embarcações comerciais peninsulares que circulavam o Atlântico, antes de promover o ataque ao inimigo¹⁹⁷. Esse fato,

¹⁹³ SORDO, Vera Moya; SÁNCHEZ Yasir Armando Huerta; COUTO, José Herón Pedro. Capítulo II: El Sistema Naval Español durante el Virreinato: Flotas, Armadas y defensa costera en los siglos XVI-XVIII. In: **Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México: su desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución**. Tomo I. México: Secretaría de Marina-Armada de México Estado Mayor General Unidad de Historia y Cultura Naval Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2012. p. 72. “[...] el aumento del comercio ilícito, pero, sobre todo, el asalto y la toma, por parte de las potencias rivales, de los navíos y ciudades portuarias españolas, lo que obligó a crear un sistema de protección marítima, representado principalmente por las armadas atlánticas”

¹⁹⁴ CABALLOS. op. cit. 2015. p. 16.

“El sistema naval y defensivo del imperio estuvo totalmente determinado y condicionado por los continuos ataques corsarios que se produjeron a lo largo de toda la centuria decimosexta”

¹⁹⁵ O melhor exemplo disso são as chamadas *averías peninsulares*, que consistiam em taxas, ou aportes financeiros, pagos pelos comerciantes, ou cobrados dos fretes destes, aos seus respectivos consulados, para garantir a atuação das armadas, a proteção que estas ofereciam e a cobertura por danos aos produtos transportados e/ou à própria embarcação, quando seus navios, homens e mercadorias estivessem no mar. SORDO; SÁNCHEZ; COUTO. op. cit. 2012. p. 83.

¹⁹⁶ SORDO; SÁNCHEZ; COUTO. op. cit. 2012. 81.

“La fórmula más convencional era realizar un contrato o asiento con un particular para asegurar los servicios de una armada. Así, un Capitán se comprometía a custodiar un área determinada con sus galeras a cambio de una cantidad anual fija y por un número concreto de años.”

¹⁹⁷ Baseamos nossa interpretação de atividade corsária na ideia de guerra de corso, proferida pelo Professor Doutor Ludolf Waldmann Jr durante o minicurso *Poder Naval e História: tecnologia, política e estratégia nos últimos dois séculos*, apresentado no V Simpósio Nacional de História Militar e IV Encontro de História Militar do GTHM-

porém, não significa que o emprego de corsários pela Coroa não fosse realizado concomitantemente às atividades das armadas. Conforme Mira Caballos, “Sabe-se também que a Espanha não foi apenas vítima do feroz corso atlântico e mediterrâneo, mas que tradicionalmente respondia aos seus inimigos com o mesmo tipo de ações.”¹⁹⁸.

Ao realizar a análise das ordenações de corso hispânicas, emitidas pela coroa entre os anos de 1356 e 1801, Daniel Calixto Garrido evidencia a característica apontada por Caballos, permitindo visualizar a existência de uma cultura hispânica de contratação de agentes corsários, para atuarem segundo os interesses da Coroa. Entre esses documentos por ele estudados, é de comum acordo, além da proteção garantida pelo governo aos corsários dispostos a trabalhar pela Coroa, o direcionamento dos grupos marítimos aos seus respectivos inimigos e a responsabilização dos armadores pelo financiamento das expedições¹⁹⁹, características que encontram correspondência nos, já mencionados, *Decretos para el corso*, emitidos por Buenos Aires, entre 1816 e 1817.

Se aprofundada a relação histórica dos grupos insurgentes, da Região do Rio da Prata, com as práticas de pilhagem em alto mar, é possível constatar, a partir das investigações apresentadas por Garrido, que a aproximação do corso com o continente americano se dá ainda no século XVII, com as ordenanças carlistas de 1674, derivadas das ordenanças filipinas de 1626, mas direcionadas exclusivamente para a América²⁰⁰. Porém, é no início do século XIX, que essa interação fica ainda mais evidente, abrangendo a porção platina do continente, que “desde 1799, o porto de Montevidéu carecia dos meios suficientes para garantir a defesa daquelas costas diante dos ataques de ingleses e portugueses”²⁰¹. Entre os atos em resposta à essa deficiência na defesa local, temos a compra e armação (com tripulações pagas mensalmente²⁰²) da goleta francesa *Carolina* e do bergantim estadunidense *Antílope*²⁰³, a fim

ANPUH/RS: “A guerra de corso (*guerre de course*) visava evitar o combate direto entre as esquadras inimigas, focando-se numa guerra ao comércio marítimo do oponente, afetando assim a capacidade de manter o esforço de guerra e a moral de sua população civil”, ou seja, entendemos que para que uma movimentação marítima de guerra seja compreendida como atividade corsária, além do patrocínio e da proteção dos interesses do patrocinador, é necessário que haja um foco maior no ataque, principalmente o ataque voltado às embarcações comerciais, ou transportadoras de cargas de importância para a sociedade ou governo inimigos.

¹⁹⁸ CABALLOS. op. cit. 2015. p. 16.

“Es sabido asimismo que España no solo era víctima del feroz corsarismo atlántico y mediterráneo sino que tradicionalmente había respondido a sus enemigos con el mismo tipo de acciones”.

¹⁹⁹ GARRIDO. op. cit. 2016. p. 21 – 89.

²⁰⁰ Idem. p. 39 – 47.

²⁰¹ DUARTE. op. cit. 2004. p. 87.

“desde 1799 el apostadero de Montevideo carecía de los medios suficientes como para garantizar la defensa de aquellas costas frente a los ataques de ingleses y portugueses”

²⁰² Esta informação pode ser conferida na División Colonia – Sección Gobierno Consulado de Bs As. 1800 – 1807, do Archivo General de la Nación, Sala IX 04-08-02, em Buenos Ayres, Argentina.

²⁰³ Apesar da semelhança do nome dessa embarcação com o nome do negreiro citado na abertura do artigo, não encontramos documentos que evidenciem que ambos se tratassem da mesma embarcação.

de proteger o estuário platino, sinalizando uma maior incisão das ordenanças de 1801, na região²⁰⁴.

Como já exposto anteriormente, a atividade corsária surgiu, portanto, como uma alternativa aos governos que careciam de uma força naval consolidada, uma marinha de guerra²⁰⁵. Ainda que em períodos, espaços e governos diferentes, as empresas de pilhagem em alto mar auxiliaram na construção da força política e bélica de seus patrocinadores. Uma construção que, tanto para a Espanha do início do período moderno quanto para os Governos oitocentistas se deu aos poucos, através de tentativas e erros em conflitos cujo principal objetivo era se projetar diante de governos mais fortes, ou mais bem organizados. Para o século XIX, então, tem-se de um lado, os insurgentes que se utilizavam de corsários como força de guerra, a fim de conquistar espaço, difundir ideias e promover a manutenção da soberania política e comercial de suas Juntas Governativas, diante do cenário internacional, cada vez mais complexo; e, de outro, os monarquistas que empregavam o corso como um reforço para os enfraquecidos órgãos de guerra da Coroa Espanhola, principalmente a marinha, de modo a oferecer uma resposta às ofensivas inimigas²⁰⁶.

Para além da cultura hispânica de contratação de corsários, o corso hispano-americano pode ser atribuído a, pelo menos, dois outros fatores: as guerras francesas, datadas desde o fim do século XVIII até a queda de Napoleão; e os conflitos entre Estados Unidos e Grã-Bretanha, ocorridos entre os anos 1812 e 1814.

Em seu artigo, *Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispanoamericana*, o historiador Carlos Vidales aponta para o fato de que “Todas as guerras que se travaram na região ao longo do século XVIII e nas duas primeiras décadas do século XIX foram travadas com a ajuda de corsários, e a França participou de todas elas”²⁰⁷. Os períodos conflituosos franceses, como o período da revolução francesa e as guerras napoleônicas, foram responsáveis por uma maior difusão desses grupos como força de guerra na região norte do Atlântico, próximo às Antilhas e ao continente europeu; da mesma forma, a

²⁰⁴ DUARTE, Feliciano Gámez. **El desafío insurgente**. Análisis del corso hispano-americano desde la perspectiva peninsular: 1812 – 1828. 2004. Tese (Doutorado em História). Universidade de La Rioja, Logroño, 2004. p. 87.

²⁰⁵ Idem. p. 151.

²⁰⁶ DUARTE, Feliciano Gámez. **Luchar contra el mar**. Edificar en el viento. La Compañía gaditana Viniegra, 1797-1829. Cádiz: Fundación de Cultura del Ayuntamiento de Cádiz, 2001.

Ibidem. op. cit. 2004.

BENTON. op. cit. 2012.

²⁰⁷ VIDALES, Carlos. *Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispanoamericana*. **Caravelle: L'Amérique latine face à la Révolution française**. n. 54. p. 247 – 262. 1990. p. 247-248.

“[...] Todas las guerras que se libraron en la región a lo largo del siglo XVIII y las dos primeras décadas del XIX fueron hechas con el concurso del corso, y Francia participó en todas ellas”

aproximação entre França e Espanha, por meio de tratados, permitiu aos corsários franceses o ingresso junto às hostes hispânicas, principalmente durante as Guerras Navais, que ocorreram entre 1796 e 1808²⁰⁸.

A ascensão desses grupos, sua atuação e suas redes sociais dentro do espaço Atlântico, especialmente a região que compreendia os caminhos entre as metrópoles e suas colônias, podem ser melhor verificadas através da trajetória do corsário Juan Chevallier, bastante explorado pelo historiador mexicano Julio César Rodríguez Treviño, em seu artigo *La red del corsario francés Juan Chevallier y sus presas angloamericanas en el Caribe durante las Guerras Navales (1796-1808)*.

Nascido em Rochefort, no ano de 1769, Juan Chevallier se apresentava como capitão de embarcação em busca de novos horizontes, fato que lhe permitiu, em 1798, transladar-se para Havana, com o apoio do Diretório da república francesa, onde adquiriu uma goleta de 60 toneladas. Em Havana, graças a um passaporte espanhol, concedido pelo Conde de Santa Clara, governador da ilha, Chevallier pode se dirigir para Guárico, vila portuária que se converteria no principal porto da colônia de Santo Domingo, chamado El Cabo Francés. Uma vez ali estabelecido, o francês buscou articular junto ao general de divisão e agente particular do Diretório Executivo de Santo Domingo, Gabriel Marie Joseph d'Hédouville, a fim de garantir para si uma patente francesa para atuar como corsário. Após conquistada a patente de corso e armada a embarcação, com o apoio financeiro de um sócio catalão, o capitão, então, voltou para Havana, de onde saiu em uma caçada aos ingleses. Todavia, considerando a legislação do período, e não contente com uma patente apenas, Chevallier buscou, nos estatutos do Tratado entre Espanha e França, a viabilidade de conseguir os benefícios das Ordenações de Corso de 1796, se dirigindo a Campeche para oferecer seus serviços. Uma vez lá, em 1799, Chevallier adquiriu uma nova embarcação, de 25 toneladas, e com um grupo de armadores – “os franceses, Raymundo Eymat, Antonio Daviz e o caloroso Juan Pinet”²⁰⁹ – apresentou fiança para

²⁰⁸ RODRÍGUEZ TREVIÑO, Julio César. La red del corsario francés Juan Chevallier y sus presas angloamericanas en el Caribe durante las Guerras Navales (1796-1808). *América Latina en la História Económica*. v. 22, n. 1, jan. – abr., p. 115 – 149, 2015.

SECRETO, Maria Verónica. Territorialidades fluidas: corsários franceses e tráfico negreiro no Rio da Prata (1796-1799). *Tensões locais-tensões globais. Topoi*. Rio de Janeiro, v. 17, n. 33, p. 419 – 443, jul./dez. 2016.

Ficaram conhecidos como Guerras Navais os esforços empreendidos pela Coroa Espanhola, em parceria com as forças revolucionárias francesas, para a contenção da hegemonia política e econômica britânica sobre os mares, principalmente na região do Atlântico. Visando, principalmente, o retorno econômico e a manutenção de sua influência política nas regiões coloniais, “Durante las guerras navales el gobierno español buscó por cualquier medio mantener abiertos y seguros los intercambios ultramarinos, como parte de esta idea autorizó la apertura de dobles registros de carga”, fato que pode ser verificado tanto no fortalecimento das armadas, já mencionado, quanto na contratação de corsários para o ataque de adversários e a proteção de navios comerciais.

²⁰⁹ RODRÍGUEZ TREVIÑO. op. cit. 2015.

“los franceses, Raymundo Eymat, Antonio Daviz y el campechano Juan Pinet”

conquistar uma patente de corso espanhola. Em 4 de maio do corrente ano, o governador de Yucatán, Arturo O’Nelli, lhe concedeu o documento desejado, ao aceitar a fiança e reconhecer a armação da embarcação, fato que permitiu ao capitão e seus armadores, saírem em curso atrás de inimigos de ambos os governos. Tal fato, porém não lhe foi feliz, uma vez que, em 18 de junho de 1799, o apresamento de duas embarcações estadunidenses, Franklin e Nancy, ocasionado por um engano e pela típica desconfiança mútua, lhe renderia acusações de pirataria, além de ocasionar tensões diplomáticas entre os governos de Espanha, França e Estados Unidos.²¹⁰

Além de apresentar o curso fluido de um corsário, os episódios apresentados e estudados por Rodríguez Treviño permitem um vislumbre da abrangência da influência francesa na região das colônias hispano-americanas, uma vez que muitos de seus corsários circulam tanto pelas águas quentes do Caribe quanto pela região fria da Bacia Platina. Conforme aponta a historiadora Maria Verónica Secreto, essa inclusão das hostes francesas junto aos territórios americanos ocasionou alguns casos de corsários famosos, como os capitães Le Bozec e Carbonell, que atuaram na região do Rio da Prata, entre os anos finais do século XVIII e os anos iniciais do XIX²¹¹. Da mesma forma, a análise da atuação de Chevallier demonstra como funcionava o pensamento de parte dos marinheiros corsários no mundo belicoso do fim do século XVIII e início do XIX. As relações interpessoais e a construção de uma sólida rede de contatos, não só nesse período, mas principalmente em períodos de conflito, eram/são capazes de garantir aos indivíduos as ferramentas necessárias para a ascensão e queda de indivíduos e governos. No entanto, segundo Secreto, a importância do corso francês vai além das figuras já mencionadas, uma vez que “O ciclo corsário das guerras napoleônicas ainda se estendeu até (con)fundir-se com o ciclo das independências”²¹².

Os Estados Unidos, por sua vez, “tiveram sua idade de ouro no corso entre 1775 e 1815, ou seja, o período compreendido entre a sua independência e o fim das guerras napoleônicas”²¹³. Sua presença na América hispânica, no entanto, não era totalmente uma novidade advinda com a eclosão das guerras independentistas, conforme aponta o historiador Fabrício Pereira Prado. Segundo o mesmo, a presença dos norte-americanos no estuário do Rio da Prata pode ser notada

²¹⁰ RODRÍGUEZ TREVIÑO. op. cit, 2015. p. 133 – 146.

²¹¹ SECRETO. op. cit. 2016.

²¹² Ibidem. p. 436.

²¹³ VIDALES. op. cit. 1990. p. 251.

“tuvieron su edad de oro del corso entre 1775 y 1815, es decir la época que abarca desde su independencia hasta el fin de las guerras napoleónicas”

a partir do ano de 1797²¹⁴, graças à liberação espanhola, efetuada alguns anos antes, em 1790, do comércio entre suas colônias na América e as nações estrangeiras autodeclaradas neutras com relação às disputas pela hegemonia colonial e ultramarina que ocorriam entre as potências europeias durante o todo século XVIII²¹⁵.

Nesse primeiro momento, os comerciantes norte-americanos visavam estabelecer-se junto ao território hispânico afim de garantir seus interesses, todavia, foi após o estabelecimento das licenças comerciais neutras, durante os conflitos entre Inglaterra e Espanha, a partir de 1805, que os mesmos ganharam maior espaço, tornando-se os importantes transportadores de produtos entre ambas as regiões do Atlântico e estabelecendo redes sociais, que viriam a se tornar importantes também para a conformação das forças corsárias atuantes na região sul da América²¹⁶. Durante o período das revoluções coloniais da hispano-américa, os comerciantes dos Estados Unidos desempenharam papel crucial para a região. Atuando como fornecedores, geralmente no porto de Montevidéu, foram os responsáveis pelo abastecimento de trigo e outros produtos necessários para a alimentação e a manutenção da população, além de fornecerem, também, munições e armamentos, para as tropas contrárias ao governo de Bonaparte. As ações desenvolvidas por eles foram fundamentais para a manutenção das tropas revolucionárias e, conseqüentemente, para todo o processo de independências da região platina²¹⁷.

Todavia, se por um lado os conflitos independentistas trouxeram oportunidades comerciais aos estadunidenses, por outro os conflitos anglo-americanos permitiram a incorporação de grupos navais experientes nas hostes revolucionárias da hispano-américa. Conforme aponta a historiadora Faye M. Kert, “Assim que os Estados Unidos declararam guerra à Grã-Bretanha, proprietários de navios, comerciantes e investidores marítimos de ambos os lados correram para converter navios existentes, construir novos ou recomissionar navios inimigos capturados como corsários.”²¹⁸, fenômeno que contribuiu para a emissão de, pelo menos, 834 cartas de corso estadunidenses, entre os anos de 1812 e 1815, quando do final do conflito.²¹⁹ Advindos de diversos portos e locais, como New Orleans, Baltimore e

²¹⁴ PRADO, Fabrício. *Conexões Atlânticas: redes comerciais entre o Rio da Prata e os Estados Unidos (1790-1822)*. Anos 90. Porto Alegre. v. 24. n. 45. p. 133 – 152. Julho. 2017. p. 135 – 140.

²¹⁵ NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Sistema Colonial (1777 – 1808)*. 2. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1993. p. 43 – 54.

²¹⁶ PRADO. op. cit. 2017. p. 141 – 143.

²¹⁷ Ibidem. p. 143 – 149.

²¹⁸ KERT, Faye M. ‘True, Publick and Notorious’: The Privateering War of 1812. *London Journal of Canadian Studies*, v. 28 n. 1, p. 53–67, 2021. p. 58.

“As soon as the United States declared war on Great Britain, ship owners, merchants and maritime investors on both sides raced to convert existing vessels, construct new ones or re-commission captured enemy ships as privateers”.

²¹⁹ Ibidem. p. 60.

Galveston²²⁰, os grupos financiadores e atuantes na atividade de corso dos conflitos de 1812, ficaram brevemente deslocados após o final da guerra anglo-americana. Todavia, a oportunidade fez armadores e embarcações armadas atuarem junto aos territórios insurgentes da América do Sul. Em parceria com os locais, indivíduos e comerciantes estadunidenses, como John Higginbotham e David De Forest, e/ou representantes políticos como Thomas Lloyd Halsey, cônsul do Governo dos Estados Unidos nas Províncias Unidas do Rio da Prata, e, ainda, capitães experientes como Thomas Taylor construíram extensas redes sociais ligando de uma ponta à outra os territórios do Atlântico, reutilizando os espaços construídos durante os conflitos anglo-americanos não só para a edificação das embarcações e como tribunais de presa, mas como espaços de recrutamento e formação de tripulações e de distribuição de patentes de corso hispano-americanas, principalmente as provenientes da Região Platina²²¹.

Assim, essa movimentação náutica foi essencial durante o processo de eclosão das revoluções na América hispânica, bem como para a propagação dos ideais de independências e para a construção dos Estados-Nação latino-americanos. Conforme a autora Lauren Benton salienta, ao longo de seu trabalho *Strange Sovereignty*, os contemporâneos compreendiam nitidamente que a autoridade política muito dependia do controle dos portos e do comércio que por eles circulava. Nesse sentido, o mundo marítimo configurava-se muito mais amplo, indo além das oportunidades comerciais e constituindo-se como um campo político e jurídico mais vasto para essas sociedades²²². Além disso,

Até a data, os historiadores têm notado a conexão entre o Atlântico marítimo e movimentos de independência, principalmente por destacar o papel dos marinheiros em circular ideias revolucionárias. Os marinheiros desenvolveram e levaram ideias antiautoritárias ao enfrentar as forças gêmeas de impressões e apertar regimes disciplinares a bordo, e os empregos em navios forneceram a homens politicamente e economicamente desfavorecidos, incluindo muitos negros libertos, oportunidades de escapar da opressão. (Tradução livre do autor).²²³

²²⁰ HEAD. op. cit. 2015.

²²¹ DESIDERATO. op. cit. 2019. p. 33 – 42.

DUARTE. op. cit. 2004. p. 267 – 277.

VIDALES. op. cit. 1990. p. 151.

HEAD, David. A different kind of Maritime Predation: South American Privateering from Baltimore, 1816 – 1820. *International Journal of Naval History*, v. 7, n. 2, Aug. 2008. p. 3 – 9.

Idem. New nations, new connections: Spanish American Privateering from the United States and the Development of Atlantic Relations. *Early American Studies*, v. 11, n. 1, p. 161 – 175. University of Pennsylvania Press, Winter, 2013. p. 165 – 168.

²²² BENTON. op. cit. 2012. p. 03

²²³ Ibidem. loc. cit.

“To date, historians have noted the connection between the maritime Atlantic and independence movements mainly by highlighting the role of mariners in circulating revolutionary ideas. Sailors developed and carried anti-authoritarian ideas as they confronted the twin forces of impressments and tightening shipboard disciplinary regimes, and jobs on ships provided politically and economically disadvantaged men, including many freed blacks, with opportunities to escape oppression.”

Ou seja, o contexto marítimo teve um enorme significado simbólico e prático no momento da construção de novas políticas para aquelas sociedades em formação durante o período. Os patrocínios de corsários representaram uma maneira de promover e proteger o comércio, bem como uma estratégia para a desestabilização e, conseqüente, destruição do comércio de inimigos e rivais. A proximidade e convivência das sociedades insurgentes com a prática corsária, desde muito antes da eclosão dos conflitos pela independência, é o que torna o curso na região algo distinto do curso empregado em outros momentos da história. O corsário já não é somente um predador marítimo resguardado pelo Estado que o patrocina, como visto há alguns parágrafos, mas um reforço de cunho político-militar, para os grupos políticos envolvidos em conflitos. Entre as atribuições previstas em decretos de curso, para além do apresamento de embarcações inimigas e da defesa do território que o contrata, o corsário também atua como agente político e espião, representando o Estado – ou os Governos, no caso hispano-americano – em águas internacionais, ao impor-se perante os demais, através das cartas de curso²²⁴.

Em um texto veiculado na edição de número 120 da *Gaceta de Buenos Aires*, datada de 5 de maio de 1819, referente à transcrição de uma opinião apresentada no periódico britânico de *Morning Chronicle*, em 24 de novembro do ano anterior, por exemplo, é possível ler-se a seguinte situação:

[...] Sabemos por ele, que os povos das Províncias Unidas do Rio da Prata aguardam com ansiosa expectativa a decisão final de um caso atualmente pendente em nosso tribunal de almirantado, e que uma opinião que se diz haver sido publicamente, embora de maneira extrajudicial, revelada pelo juiz, espalhou entre eles não pouco medo. A fragata *Hércules*, despachada pelo Governo de Buenos Aires e comandada por um de seus oficiais, o Comodoro Brown, foi trazida, sob pretexto frívolo, a um porto britânico e à jurisdição de nosso Almirantado; e o Rei da Espanha exigiu a propriedade do navio, pois sabe-se que sua carga consiste principalmente de interesses tomados de navios espanhóis nas costas do Chile e do Peru. Brown e seu governo resistem a essa alegação, afirmando que estão em guerra com a Espanha e que, conseqüentemente, seus navios são um bom prêmio. Mas se diz que o juiz declarou que seu título não pode ser válido, porque o governo de Buenos Aires na presença de um tribunal inglês é inexistente, e a legalidade das capturas feitas em virtude de uma comissão emanada de tal autoridade, não pode ser reconhecida na Inglaterra. (Tradução livre do autor)²²⁵

²²⁴ BENTON. op. cit. 2012.

DUARTE. op. cit. 2004.

PUEYRREDON. op. cit. 1816.

SARTORETTO. op. cit. 2017.

²²⁵ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 120. ed. Buenos Aires, 5 de mai. 1819.

[...] Sabemos por él, que los pueblos de las provincias Unidas del Rio de la Plata esperan con ansiosa espectacion la decision final de una causa pendiente al presente en nuestro tribunal del almirantazgo, y que una opinion que se dice haber sido públicamente, aunque de una manera extrajudicial, revelada por el juez, ha esparcido entre ellos no pequeño temor. La fragata *Hercules*, despachada por el gobierno de Buenos Ayres y mandada por uno de sus oficiales, comodoro Brown, ha sido trahida, baxo un pretexto frívolo, à un puerto Británico y à la jurisdiccion de nuestro almirantazgo; y el rey de España ha demandado la propiedad del buque, porque se conoce que consiste

Se, por um lado, a compreensão do juiz acerca da condição política das Províncias Unidas do Rio da Prata, ainda que extrajudicialmente, mediante o caso de julgamento de uma presa, reforça a ideia da legitimidade que o contratante proporciona ao navio corsário; por outro, o fato de haver uma discussão e disputa em torno da legalidade e do pertencimento desta embarcação destaca a importância dos corsários na difusão e legitimação das ideias propagadas por esse governo. A frase “A fragata Hércules, despachada pelo Governo de Buenos Aires e comandada por um de seus oficiais, o Comodoro Brown, foi trazida, sob pretexto frívolo, a um porto britânico e à jurisdição de nosso Almirantado”, evidencia, ainda que por parte do periódico que transmite a notícia, a existência do reconhecimento da condição de oficialidade dos agentes envolvidos, uma vez que reconhece Buenos Aires como um governo e a Hércules como uma nave pertencente a este governo; o status dado ao comandante da embarcação, como “um de seus oficiais”, também imbuí de capacidade representativa o comodoro em questão.

Outros argumentos evidenciados ao longo do documento corroboram a relação entre a legitimidade dos governos e as esquadras corsárias. Segundo apontado: “As províncias do Rio da Prata trabalharam como um Estado independente por mais de oito anos. [...] Eles colocam contribuições, têm exércitos e esquadra; seus negócios são administrados por um governo regular; nenhuma autoridade espanhola subsiste entre seus limites”²²⁶. No trecho, o emprego de elementos como exército e esquadra evidenciam que há uma estrutura para que se possa aceitar a legitimidade de um governo e que parte dessa estrutura perpassa por uma força naval. Além disso e para finalizar, após observadas as regras impostas a governos beligerantes em tempos de guerra, o interlocutor aponta para o fato de que “Os comandantes de nossos navios de guerra têm ordens em suas instruções para não molestar o pavilhão dos independentes”, e tendo em mente que os próprios ingleses visam preservar suas relações com o governo de Buenos Aires, assim o agem, cientes de que “Todas estas circunstâncias manifestam que os independentes estão revestidos de direitos nacionais, porque seguramente a Inglaterra jamais observaria neutralidade com hordas de piratas, nem mandaria que se respeitasse sua bandeira, nem

principalmente su cargamento en intereses tomados à buques españoles en las costas del Chile y del Perú. Brown y su gobierno resisten á esta pretension, fundados en que está en guerra con España, y que por consiguiente sus bajeles son buena presa. Pero se dice que ha declarado el juez, que su título no puede ser válido, porque el gobierno de Buenos Ayres á presencia de un tribunal ingles es inexistente, y la legalidad de las capturas hecha en virtud de una comision emanada de tal autoridad, no puede ser reconocida en Inglaterra.

²²⁶ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 120. ed. Buenos Aires, 5 de mai. 1819.

Las provincias del Rio de la Plata por mas de ocho anos han obrado como un Estado independiente. [...] Ellos ponen contribuciones, tienen exércitos y escuadra: sus negocios son administrados por un gobierno regular: ninguna autoridad española subsiste entre sus limites. (Tradução livre do autor)

estabeleceria um cônsul em sua principal praça de refúgio”²²⁷. Nesse sentido, o corso deve ser entendido no contexto das experiências de reconfiguração da soberania²²⁸.

Como enfatizado por Lauren Benton, as ideias de soberania difundidas pelas províncias revolucionárias do século XIX, principalmente com sentido de autonomia comercial em relação à metrópole, têm influência direta no sistema de soberania dividida – projeto de governo do Império hispânico, desde o século XVI, desenhado através de uma espécie de *soberania em camadas*, que consistia na ideia de que o poder era distribuído e dividido entre o monarca e as comunidades formadas pelos súditos, onde estas tinham o poder de legitimar, ou não, a soberania do rei e este, por sua vez, possuía a capacidade de designar poder aos seus representantes provincianos²²⁹ –, o qual foi essencial para o desenvolvimento da colonização²³⁰. Nesse sentido, em sua concepção do termo, os líderes provinciais e membros das elites crioulas hispano-americanas defendiam a autonomia e buscavam a garantia de seus direitos com relação à condução de uma política externa, ao estabelecimento de um regulamento para o comércio e à organização de forças militares próprias de cada província, sem que, porém, houvesse a necessidade da formação de um ou mais Estados-nação, como o único resultado político viável. Entretanto, a viabilidade dessa formação sempre existiria numa combinação entre as políticas provinciais, ou seja, mesmo sem pertencer formalmente às confederações, as províncias podiam ser agrupadas para fins internacionais, caso houvesse a necessidade, como beligerantes numa guerra civil contra a Espanha²³¹.

Além de servir como artifício de propagação das ideias de soberania e independência por toda a América hispânica, os patrocínios das práticas de corso, empreendidos pelas Juntas de Governo das repúblicas emergentes, atuaram também como meio de legitimação dessas ideias perante os agentes externos, ou seja, através da construção de armadas de navios corsários, os líderes provinciais buscavam o reconhecimento de suas independências frente às demais nações estrangeiras²³². Ademais, o emprego dos corsários, como visto aqui, não era

²²⁷ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 120. ed. Buenos Aires, 5 de mai. 1819.

“[...] Los comandantes de nuestros buques de guerra tienen órdenes en sus instrucciones para no molestar el pabellón de los independentes. [...] Todas estas circunstancias manifiestan que los independentes están revestidos de derechos nacionales porque seguramente la Inglaterra jamás observaría neutralidad con hordas de piratas, ni mandaría se respetase su bandera, ni establecería un consul en su principal plaza de refugio.” (Tradução livre do autor)

²²⁸ BENTON. *op. cit.* 2012. p. 03.

²²⁹ *Ibidem*. p. 09.

CHIARAMONTE. *op. cit.* 2004. p. 59 – 89

²³⁰ BENTON. *op. cit.* 2012. p. 09.

²³¹ BENTON. *op. cit.* 2012. p. 06.

²³² *Ibidem*. p. 16 – 18.

limitado a um único Estado, governo ou grupo político, pelo contrário, pode ser compreendido como uma tendência dos governos emergentes do XIX, bem como um auxílio dos Estados mais pobres da Europa. Nesse sentido, política de patrocínio das atividades de corso foi essencial para a construção das repúblicas da Região Platina, do mesmo modo que a emissão de cartas de corso, desenvolvida pelas elites crioulas e pelos líderes provinciais dessa região, também foi de grande importância para a sobrevivência e aumento dos navios e tripulações corsárias que circulavam pela América e dependiam de proteção jurídica para poder vender suas presas e manter seus negócios.

2.2 – Diplomacia e navegação no Prata

A Bacia Platina foi de extrema importância para as sociedades que se desenvolveram nas áreas próximas, durante o período compreendido entre o fim do século XVI e o início do século XIX, pois garantiu o desenvolvimento social e econômico dessa região. Isso ocorreu graças ao fato de que suas águas, e de seus afluentes, possibilitaram a navegação de embarcações de grande porte, responsáveis pelo transporte, inicialmente, da prata proveniente das minas de Potosí e, posteriormente, dos mais variados produtos locais destinados à exportação, além de, geralmente, ser a porta de entrada dos produtos importados que circulavam por toda a América espanhola²³³.

Muitas das atividades comerciais que ali ocorreram se deram de maneira considerada ilegal, através de contrabando entre os colonos ibero-americanos e estrangeiros.²³⁴ Isso permitiu, desde muito cedo, o despertar de interesse sobre essa região por parte de agentes externos, provenientes de outros locais que não a parte ibérica da Europa, que perceberam ali uma oportunidade de desenvolvimento e crescimento comercial e econômico. Segundo aponta Fabrício Prado, no capítulo 3 de seu livro *Edge of Empire: Atlantic networks and revolution in Bourbon Río de la Plata*, “Durante o século XVII, comerciantes holandeses, britânicos, franceses e portugueses chegavam regularmente ao Río de la Plata usando diferentes desculpas para o comércio.”²³⁵; presenças essas que somente vieram a se ampliar e diversificar, com o

²³³ As águas do Prata, sem ação humana, não seriam mais do que massas líquidas, fluindo pelos leitos e vales. O binômio *interesse-necessidade*, determinado pelos mais variados fatores e com diferentes manifestações em cada indivíduo, é o eixo básico da *engrenagem* histórica [...] Tão somente a ação humana (interesse-necessidade) pôde transformar o caminho *potencial* em caminho *efetivo*. [...] reafirma-se que a mera configuração geográfica pode influenciar, mas não pode *estabelecer um caminho*. Isso só pode ocorrer na exclusiva esfera humana do devir histórico.

CAMARGO. op. cit. 1996. p. 30 – 31.

PRADO, Fabrício. **Edge of Empire: Atlantic networks and revolution in Bourbon Río de la Plata**. Oakland: University of California Press, 2015. p. 58 – 68.

²³⁴ CAMARGO. op. cit. 1996. p. 34 – 37.

²³⁵ PRADO. op. cit. 2015. p. 61.

passar dos anos, a declaração do livre comércio e a eclosão das guerras de independência, como ver-se-á, mais a frente.

Dentre os vários tipos de estrangeiros que cruzaram essa região, ao longo do colonialismo ibérico, três soberanias, que participaram na construção dessa região e estiveram bem presentes durante o período revolucionário da hispano-américa, se destacam: Portugal, Inglaterra e Estados Unidos.

A história e as relações entre portugueses e espanhóis na Região Platina datam de antes do início de sua colonização efetiva, em 1580, conforme apontado por Rodrigo Ceballos, em sua tese *Arribadas Portuguesas: a participação lusa na constituição social de Buenos Aires (c. 1580 – c. 1650)*, ao afirmar a existência de rotas comerciais fluviais e terrestres entre as cidades luso-americanas e o Rio da Prata, apontando para o papel mercador desse grupo²³⁶. A colonização lusa na região, todavia, inicia-se com a criação da Colônia do Santíssimo Sacramento, organizada para fazer frente à edificação de Buenos Aires e evitar o monopólio sobre a circulação de embarcações no Rio da Prata. Desde então, a interação entre os grupos ibero-americanos seguiu tensa, passando pelas reformas pombalinas e borbônicas e chegando até a crise das monarquias, após a invasão das tropas de Napoleão sobre a península Ibérica. Caracterizada por sua fronteira transimperial, nas palavras do historiador Fabrício Prado²³⁷, a relação de ambos os grupos variou de cooperação a disputas, ao longo de todo o processo. Todavia, com a eclosão dos conflitos de independência, a rivalidade entre hispano-americanos e lusitanos se agravou²³⁸. Segundo aponta o historiador João Paulo Garrido Pimenta:

A formação de juntas de governo também nos territórios espanhóis da América representava, aos olhos dos observadores portugueses, o início de uma trajetória independentista, cujas incertas feições provocavam temores. Temores de que o império português pudesse seguir o mesmo caminho que o espanhol e de que o Brasil recebesse influências vizinhas, que pudessem ser nocivas à manutenção da ordem vigente.²³⁹

Não muito diferente dos demais grupos aqui citados, os lusos buscaram pela defesa de seus próprios interesses, de modo que já de início alinharam-se ao monarca caído e aos territórios autodeclarados realistas. Entre 1811 e 1812, atuaram como mediadores do conflito entre as cidades de Montevideu e Buenos Aires, ocupando a região da Banda Oriental e

“During the seventeenth century, Dutch, British, French, and Portuguese traders regularly arrived in Río de la Plata using different excuses for trade”

²³⁶ CEBALLOS, Rodrigo. **Arribadas Portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição de Buenos Aires (c. 1580 – c. 1650)**. 2007. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2007. p. 52 – 62.

²³⁷ PRADO. op. cit. 2015. p. 58 – 82.

²³⁸ Idem. op. cit. 2017. p. 27 – 34.

²³⁹ PIMENTA. op. cit. 2005. p. 08 – 09.

Maldonado, com a justificativa de combater a expansão das tropas de Artigas, todavia, sua presença na região após a assinatura de um acordo entre os beligerantes também seria o motivo para a retomada do conflito. Essa invasão portuguesa não seria a última, já que em 1816, através da figura de Carlos Frederico Lecor, o Barão de Laguna, os portugueses tomariam efetivamente a região para si e a disputariam com Buenos Aires, até sua independência, em 1828²⁴⁰.

Por sua vez, a presença e rivalidade britânica junto aos interesses de expansão territorial espanhola datam de muito tempo antes da criação das principais cidades do sul da hispano-américa, Buenos Aires e Montevideú.²⁴¹ A instituição da União Ibérica, em 1580, somente fez acirrar essa rivalidade, permitindo aos britânicos a criação de algumas estratégias que visavam a concorrência pela garantia de um domínio marítimo. Essas estratégias de reação à expansão ibérica foram baseadas, num primeiro momento, no patrocínio das práticas de pirataria oficial, ou corso, e causaram imensos prejuízos nos carregamentos ibéricos destinados às metrópoles²⁴².

Atraídos pelas riquezas latentes da região, os mundialmente renomados piratas e corsários ingleses adentraram diversas vezes no estuário do Prata em busca de presas fáceis. O mais famoso deles foi Robert Wilking, que atuou no estuário com três navios em 1587 e que, inclusive, pilhou a primeira expedição de D. Francisco de Victoria ao Rio de Janeiro, durante o seu percurso de volta.²⁴³

Durante as décadas que se seguiram, o patrocínio britânico a essas práticas acabou diminuindo até ser substituído pela criação – aprovada pelo Parlamento inglês – da *South Sea Company*, em 1711, cujo “campo de ação específico da companhia seria a porção meridional da América espanhola, onde ela atuaria com caráter de monopólio comercial”²⁴⁴. A Companhia mercantil prosperou por muito tempo, principalmente após o Tratado de Utrecht, datado de 1713. Porém, por volta do ano de 1720, as ações da companhia apresentaram uma queda enorme, o que provocou, segundo Fernando Camargo, um “*crack* em tudo semelhante ao da Bolsa de Nova Iorque em 1929”, levando-a à falência. A partir de então, voltou-se à uma situação de acirramento da rivalidade em relação aos espanhóis, permitindo a elaboração de diversos planos para a invasão da Região Platina²⁴⁵.

Como resultado disso, ao longo do século XVIII, diversas ameaças de incursão e ataques ingleses foram promovidos no Prata. Já na década de 1740, dois fortes boatos circularam pela região: um primeiro, em 1740, anunciava uma invasão inglesa a Buenos Aires, cujo objetivo

²⁴⁰ SARTORETTO. op. cit. 2017. 27 – 34.

PRADO. op. cit. 2010. p. 79 – 80.

²⁴¹ CAMARGO. op. cit. 1996. p. 46.

²⁴² Ibidem. p. 47 – 48.

²⁴³ Ibidem. p. 38 – 39.

²⁴⁴ Ibidem. p. 51.

²⁴⁵ Ibidem. p. 50 – 53.

era a obtenção de saques e butins; outro, datado de 1746, alardeava a respeito de uma frota britânica que saía do Rio de Janeiro com direção ao Prata; ambos porém não se confirmaram²⁴⁶. Entre os anos de 1796 e 1800, identifica-se a reaparição de vários projetos que visavam desestabilizar o domínio espanhol na América, incluindo planos de invasão e dominação britânica do estuário do Rio da Prata, muito importante tanto para a Espanha quanto para a própria Inglaterra²⁴⁷.

A reaproximação de França e Espanha, após a ascensão de Napoleão Bonaparte, em 1799, promoveu o acirramento das diferenças entre espanhóis e britânicos. No início do século XIX, a ambição britânica sobre a riqueza espanhola transportada a partir do Rio da Prata uniu-se à necessidade de angariar recursos para sustentar a guerra. Em 1804, navios ingleses atacaram e saquearam fragatas espanholas provenientes de Montevidéu, a despeito da neutralidade espanhola naquele momento. Nos anos de 1806 e 1807, duas invasões encabeçadas por Sir Home Popham e pelo Almirante Auchmuty, das cidades portuárias de Buenos Aires e Montevidéu, respectivamente, cujas consequências foram importantes para a afirmação das elites crioulas da América espanhola e para os movimentos posteriores de independência²⁴⁸.

A partir desse momento, a Inglaterra passou a adotar nova estratégia política, visando a garantia da manutenção de seus interesses comerciais. Nesse sentido, entre os anos de 1807 e 1808, além de auxiliar a monarquia portuguesa na mudança da sede do governo de Lisboa para o Rio de Janeiro, os britânicos passaram a fazer a diplomacia entre as elites crioulas – cada vez mais revoltadas com a situação da península hispânica –, a Junta Provisória de Governo, radicada na metrópole, e o governo português, através da figura de Lord Strangford²⁴⁹.

A presença de um representante diplomático que dialogava com os governos locais anunciava a inclusão da Região do Rio da Prata em uma prática já bastante consolidada em outros territórios do continente americano, como EUA e o Caribe: a difusão de cônsules e consulados. Entendido como corretor de informações que interliga espaços coloniais, um agente estatal que promove os interesses comerciais nacionais e dissemina informações escassas (inestimáveis e/ou secretas) sobre lugares, povos e impérios estrangeiros²⁵⁰, o cônsul foi

²⁴⁶ CAMARGO. op. cit. 1996. p. 53 – 54.

²⁴⁷ Ibidem. p. 55 – 56.

²⁴⁸ Ibidem. p. 60 – 64.

²⁴⁹ Ibidem. p. 65 – 73

Representante político da Coroa da Grã-Bretanha na América. Veio para as colônias ibéricas junto com a família real portuguesa e ficou estabelecido junto à sede do governo português no Rio de Janeiro. Figura importantíssima no desenvolvimento e intervenções diplomáticas entre os governos de Portugal, Espanha, Grã-Bretanha e Buenos Aires.

²⁵⁰ SIMEONOV, Simeon. The consular Caribbean: consuls as agents of colonialism and decolonisation in the revolutionary Caribbean (1795–1848). In: WEBB, Jack; et. al. (eds.). **Memory, Migration and (De)Colonisation in the Caribbean and Beyond**. London: University of London Press, 2019. p. 118.

importante figura em fins do século XVIII e início do XIX, assim como os consulados. Conforme aponta o historiador Simeon Simeonov, em seu trabalho *The consular Caribbean: consuls as agentes of colonialism and decolonisation in the revolutionary Caribbean (1795–1848)*, essa figura, por meio de sua manifestação diplomática, e apesar de ser uma instituição essencialmente colonial, na era das revoluções também acabou por exercer o papel de agente de descolonização, visto que fora capaz de abrir as portas dos novos governos para o resto do mundo e, conforme conclui o autor “os cónsules foram uma parte necessária para se obter reconhecimento internacional e soberania nacional”²⁵¹.

Assim,

A aproximação com a Espanha inaugurou uma fase diplomática extremamente ponderada e comedida na política exterior inglesa em relação aos platinos. Não havia nesse sentido, nenhum incentivo oficial a movimento de independência, como também era descartada publicamente qualquer intenção inglesa de ocupação militar da região.²⁵²

Ao aproximar-se dos espanhóis e, ao mesmo tempo, das elites rebeldes, trabalhando sem interferir os interesses de nenhum dos lados, a Inglaterra visava, em primeiro lugar a garantia de suas próprias ambições econômicas. O estabelecimento de uma base naval britânica no porto buenairense, com os respectivos oficiais navais das embarcações que por ela circulavam e, ao mesmo tempo, o acolhimento de uma classe de comerciantes no seio da cidade de Buenos Aires²⁵³, com direitos, representação e negociação junto ao governo portenho, intermediada, muitas vezes, pelos oficiais navais radicados na base e/ou figura de Strangford, proporciona um vislumbre dessa atuação bilateral da Coroa Britânica, indicando, também, a importância da região para o comércio transatlântico movido pelas embarcações inglesas. Garantir, portanto, essa transação com o mercado platino, principalmente com Buenos Aires, segundo aponta

²⁵¹ SIMEONOV. op. cit. 2019. p. 131.

“[...] consuls was a necessary part of attaining international recognition and national sovereignty”.

²⁵² CAMARGO. op. cit. 1996. p. 76.

²⁵³ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. **Correspondencia de Lord Strangford y de la estación naval británica en el Río de la Plata con el gobierno de Buenos Aires, 1810 – 1822**. Buenos Aires: Guillermo Kraft Ltda., 1941. p. 481 – 488.

Em correspondência datada do dia 03 de março de 1814, o Comandante Guillermo (William) Bowles, escreve para D. Nicolás de Herrera, repassando um memorial dirigido a ele pelo grupo de comerciantes britânicos, radicados na cidade de Buenos, no qual os mesmos comerciantes reclamam ao Comandante a ação do Governo local de cobrar deste grupo impostos e contribuições, algo que não estava previsto em lei e que, portanto, fora considerado abusivo pelos reclamantes. A longa missiva dirigida a Bowles nos permite identificar, além da presença e assentamento dos ingleses na região e na cidade em questão, questões legislativas e de trato diplomático, visto que apresenta resoluções tomadas em assembleia para a condução do trato à figura estrangeira, bem como a resposta dada ao intercessor, pelo Governo solicitado.

Camargo, apesar do fato de ser menor do que o mercado consumidor de qualquer nação europeia da época, era muito mais vantajoso do que o comércio com o Brasil²⁵⁴.

Diferente dos ingleses, os norte-americanos não estiveram presentes ao longo da criação e construção da importância da América Latina e, principalmente, da Região Platina para o Império espanhol, o que não significa que estes não tiveram um papel interessante de se avaliar, dentro da construção da sociedade, do comércio e da economia platina. Isso porque, para o historiador Fabrício Prado, “apesar da pouca atenção por parte dos historiadores, na década de 1790 e durante as turbulentas duas primeiras décadas do século XIX, comerciantes americanos penetraram nos mercados hispano-americanos de forma significativa”²⁵⁵.

A participação norte-americana na América hispânica e, principalmente, na região do Rio da Prata e a relação entre os comerciantes dos Estados Unidos e a Coroa espanhola, durante a última década do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX, pode ser vista como uma relação de tutela, onde as relações com as Coroas ibéricas protegiam as ações da jovem república emergente, permitindo que a mesma evitasse problemas com as potências europeias da época – Inglaterra e França – ao mesmo tempo que garantia o estabelecimento de mercados e rotas comerciais²⁵⁶.

Negociar com comerciantes lealistas de Montevideu e mais tarde com a administração monarquista luso-brasileira foi uma maneira diplomática e comercialmente segura de conduzir negócios na região. Manter os laços com os impérios ibéricos em perigo foi uma forma de penetrar os mercados sul-americanos contando com certa segurança legal e comercial sem perturbar as relações diplomáticas com outras potências europeias.²⁵⁷

A presença norte-americana no estuário do Rio da Prata pode ser notada a partir do ano de 1797²⁵⁸, graças à liberação espanhola, efetuada alguns anos antes, em 1790, do comércio entre suas colônias na América e as nações estrangeiras autodeclaradas neutras com relação às disputas pela hegemonia colonial e ultramarina que ocorriam entre as potências europeias durante o todo século XVIII²⁵⁹. Nesse primeiro momento, os comerciantes norte-americanos visavam estabelecer-se junto ao território hispânico afim de garantir seus interesses comerciais, “no entanto, apesar das medidas liberalizantes do império espanhol, havia risco significativo nessas operações”²⁶⁰.

²⁵⁴ CAMARGO. op. cit. 1996. p. 73.

²⁵⁵ PRADO. op. cit. 2017. p. 134.

²⁵⁶ Ibidem. p. 135.

²⁵⁷ Ibidem. p. 135 – 136.

²⁵⁸ Ibidem. p. 140.

²⁵⁹ NOVAIS. op. cit. 1993. p. 43 – 54.

²⁶⁰ PRADO. op. cit. 2017. p. 140.

Esses riscos se concretizaram por volta dos anos de 1801/1802 com a ocorrência de um incidente bastante incômodo aos comerciantes estadunidenses. Como parte de uma demonstração de forças e controle frente à promoção de extensões da validade das licenças obtidas pelos estadunidenses, as autoridades rio-platenses locais embargaram cerca de 44 navios americanos, impossibilitando que os mesmos comerciassem ali e, ao mesmo tempo, impedindo-os de retirar-se daqueles portos para dirigir-se aos outros destinos comerciais estabelecidos na viagem²⁶¹.

Com o restabelecimento de licenças comerciais neutras, em 1805, o comércio americano no Rio da Prata experimentou um rápido ressurgimento. Durante 1805 e 1806, 46 navios americanos entraram no Porto de Montevidéu. Os navios norte-americanos entraram legalmente no Rio da Prata sob licenças espanholas para o comércio com países neutros. As concessões de licenças de comércio neutral para navios dos EUA permitindo-os atracar em Montevidéu revela a complexa relação comercial envolvendo comerciantes norte-americanos e a Coroa Espanhola.²⁶²

Nesse sentido, a partir desse momento, os comerciantes norte-americanos passaram a compreender a importância dos representantes legais para o desenvolvimento das relações interpessoais com os súditos da Coroa espanhola, bem como para a manutenção dessas rotas/pontos de comércio, muito interessantes para eles²⁶³. Dentro dessas relações, os americanos trabalhavam como transportadores de produtos diversos de uma região para outra, como é possível observar no texto de Fabrício Prado quando ele afirma que navios norte-americanos recebiam licenças para transportar mercadorias de Montevidéu para Havana, além de adquirirem couro e charque dessa região e fornecerem trigo e outros para outras cidades importantes do Império espanhol. Além dessa relação em torno da compra e venda de produtos diversos, os americanos também atuavam fortemente no comércio de escravos para as colônias hispano-americanas²⁶⁴.

Neste cenário diplomático diversificado, a necessidade de se estabelecer como uma soberania local reconhecida fica evidente quando olhada a atuação do Governo de Buenos Aires, após a eclosão dos conflitos pela independência.

No período de agravamento da crise colonial e de eclosão das guerras pela independência, já no século XIX, essa internacionalização da região platina se torna mais acentuada²⁶⁵. Em uma análise das entradas estrangeiras no porto de Montevidéu, Fabrício Prado registra um total de 525 embarcações durante o período de 1810 a 1812. Já durante os anos de

²⁶¹ PRADO. *op. cit.* 2017. p. 140 – 141.

²⁶² *Ibidem.* loc. cit.

²⁶³ *Ibidem.* loc. cit.

²⁶⁴ *Ibidem.* p. 141 – 143.

²⁶⁵ *Ibidem.* p. 139 – 144.

1817 a 1819 – período em que se inicia a veiculação dos registros do porto de Buenos Aires, através do periódico local –, o historiador notifica a entrada de 166 navios no porto montevideano, sendo o ano de 1819 subnotificado. Ainda, os números aumentam, consideravelmente, após 1820, permitindo a especulação sobre a relação desse aumento com a eclosão dos conflitos entre portenhos e luso-brasileiros²⁶⁶.

Para compreender de maneira mais ampla essa internacionalização e a dinâmica de circulação de navios na Região do Rio da Prata, consideraremos também as entradas registradas no porto de Buenos Aires. Tomando o ano de 1818 – do recorte escolhido para este capítulo, o ano com o maior número de entradas registradas no porto de Montevideú, a partir do trabalho de Prado, com 109 embarcações atracadas –, é possível contabilizarmos um total de 185 entradas em Buenos Aires, registradas entre os dias 04 de janeiro e 31 de dezembro. Esses registros, ainda, listam um total de 166 embarcações, das quais 20 possuem mais de uma passagem pelo porto da cidade, 11 são embarcações corsárias e 13 são presas. Na tabela a seguir, podemos visualizar a distribuição desses registros ao longo dos meses de 1818, bem como uma média mensal aproximada de circulação de embarcações, no local:

Tabela 3 – Número de entradas registradas no porto de Buenos Aires, no ano de 1818.

Meses do ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Nº de entradas	22	18	12	15	11	15	10	11	17	17	19	18
Total	185 entradas											
Média mensal	Aproximadamente 15,42 entradas											

Fonte: Gaceta de Buenos Aires, 1818. Edições: Edições 53 a 104.

Os dois primeiros e os dois últimos meses do ano são os que apresentam um maior volume de lançamentos de entradas, na cidade portenha. Acreditamos que tal fato ocorra, entre outros fatores, em virtude do clima frio do hemisfério norte, que impulsionaria correntes de ar mais geladas para a região sul, as quais poderiam ser aproveitadas pelas embarcações a vela que circulavam o Atlântico. Os 77 registros de entradas contabilizados nesses quatro meses apresentam um contingente de 79 embarcações aportadas²⁶⁷ – cerca de 47% do número total

²⁶⁶ PRADO. *op. cit.* 2017.

²⁶⁷ A distinção entre o número de embarcações e de registros pode ser justificada de duas maneiras: a) a realização dos lançamentos não era feita de maneira individual. As inscrições efetuadas nos dias 05 de janeiro; 7, 18 e 27 de novembro; e 3, 19 e 21 de dezembro apresentam a entrada de, pelo menos, duas naves juntas, geralmente o corsário e sua presa. b) Algumas das embarcações registradas se repetem ao longo do período, fato que levamos em conta na hora de realizar a contagem. Respectivamente, as naves que se repetem durante os meses analisados são: o

registrado nesse mesmo ano –, divididas em, pelo menos, 9 pavilhões diferentes. Inglaterra, Províncias Unidas e França lideram o ranking de quantidade de navios ativos, respectivamente, com 30, 15 e 9 barcos, e são seguidos por Espanha, Estados Unidos, Portugal, Suécia, Rússia e Holanda, com 8, 8, 6, 1, 1 e 1 barcos, respectivamente. Dos números analisados, vale ressaltar que 6, das 15 embarcações provincianas, são navios corsários e, ao mesmo tempo, todas as embarcações espanholas são presas desses navios, conduzidas para o porto buenairense, possivelmente, para serem julgadas em tribunais responsáveis. Quando colocados em um percentual, os corsários representam 40% das embarcações provincianas registradas e, aproximadamente, 42% do total de embarcações relacionadas com a atividade de corso – a soma entre corsários e presas. Já se divididas as presas pelos corsários, é possível chegar ao número aproximado de 1,33 embarcações por nave rapina²⁶⁸.

A quantidade total de navios registrados no ano e divididos por pavilhão, pode ser melhor visualizada na tabela a seguir, juntamente com a porcentagem aproximada às quais correspondem:

Tabela 4 – Pavilhão das embarcações registradas no porto de Buenos Aires, em 1818.

Pavilhão	Nº de embarcações	% aprox.
<i>Inglaterra</i>	69 navios	41,56%
<i>Províncias Unidas</i>	30 navios	18,07%
<i>Estados Unidos</i>	15 navios	09,03%
<i>Portugal</i>	15 navios	09,03%
<i>França</i>	14 navios	08,43%
<i>Espanha</i>	13 navios	07,83%
<i>Holanda</i>	2 navios	01,20%
<i>Suécia</i>	2 navios	01,20%
<i>Dinamarca</i>	1 navio	0,60%
<i>Hamburgo</i>	1 navio	0,60%
<i>Rússia</i>	1 navio	0,60%
<i>Sardenha</i>	1 navio	0,60%
<i>Sem pavilhão</i>	2 navios	01,20%
Total	166 navios	

Fonte: Gaceta de Buenos Aires, 1818. Edições: Edições 53 a 104.

Assim como o exemplo anterior, nessa tabela a Inglaterra lidera o ranking de embarcações navegando sob sua bandeira. O fato pode ser creditado às relações amistosas que

bergantim inglês *Ana*, registrado em 05/01 e 29/12; a sumaca nacional *Carmen*, registrada em 10/01, 24/02 e 19/12; o bergantim inglês *Palmira*, registrado em 18/01 e 30/11; a goleta inglesa *Quael*, registrada em 09/02 e 16/11; e a corveta corsária *Vigilancia*, registrada em 07/11 e 18/11.

²⁶⁸ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições 53; 54; 55; 56; 57; 58; 59; 60; 61; 96; 97; 98; 99; 100; 101; 102; e 103.

a Coroa mantinha com as autoridades da região, em virtude de interesses comerciais, bem como à relevância do império inglês na atividade marítima²⁶⁹. A colocação, posterior, das embarcações atuantes sob a bandeira provinciana nos permite analisar a importância das atividades e do comércio marítimos para aquela sociedade. Em 70% dos casos, os navios registrados sob o pavilhão local provinham do porto de Montevideu e/ou de portos nas regiões mais ao norte do continente americano, como Rio de Janeiro e Parnagua; os outros 30% contabilizam os corsários atuantes sob essa bandeira e, geralmente, procedentes de regiões no Atlântico, mais próximas ao continente europeu, do que ao continente americano²⁷⁰. Em sua maioria, os corsários registrados nas listas de entrada do porto de Buenos Aires apontam para uma atuação mais concentrada nas regiões de domínio espanhol, de onde procedem suas presas, como Havana, Cádiz e as Ilhas Canárias; entretanto, há casos específicos como as embarcações *Rio de la Plata* e *Vigilancia*, que atuam em itinerários diferentes: a primeira proveniente de Baltimore e sem presas em seu registro, abre espaço para a especulação sobre uma viagem direta para Buenos Aires, a fim de se apresentar como força naval; a segunda, proveniente de Guayra, com o registro do bergantim espanhol *Diligente*, presa feita no local.

Apesar de sua importância comercial na região e de sua relevância para a composição das hostes corsárias, como supramencionado, os norte-americanos aparecem empatados com os portugueses, em matéria de contingente marítimo, no ano analisado. Esses números podem ser justificados se considerarmos a proximidade de ambos os governos para com os espanhóis, representados ali pelo governo de Montevideu. A Espanha, se apresenta a nós com um contingente menor do que a França. Atribuímos isso ao fato de não haver entradas de navios comerciais espanhóis, somente navios apresados por corsários provinciais²⁷¹.

Uma última atenção deve ser despendida para as bandeiras pouco usuais da tabela. Holanda, Suécia, Dinamarca, Hamburgo, Rússia e Sardenha aparecem com uma quantidade muito pequena de embarcações na região, ao longo de 1818; no entanto, o fato de se apresentarem nessa lista contribui para a ideia de o Rio da Prata configurar-se como uma região internacionalizada.

Outro ponto relevante de se perceber em nossa análise é a distinção entre os pavilhões e as procedências das embarcações registradas. Dois casos específicos, contemplados nos números apresentados na tabela 1, o bergantim *Palmira* e a goleta *Quael*, ambos ingleses, aparecem nos registros tendo não somente mais de uma viagem, mas, também, mais de uma

²⁶⁹ CAMARGO. op. cit. 1996.

²⁷⁰ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições 53 a 103.

²⁷¹ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições 53 a 103.

procedência; ou seja, cada percurso realizado pelos navios e notificado pelo porto de Buenos Aires, teve um ponto de partida específico, que não necessariamente condizia com sua cidade de origem, ou mesmo a bandeira representada²⁷².

A tabela a seguir aponta para outros casos com a mesma característica:

Tabela 5 – *Procedência das embarcações registradas no porto de Buenos Aires, em 1818.*²⁷³

Procedência	Nº de embarcações	Procedência	Nº de embarcações
Aberk	1 registro	Wilmington	1 registro
Anteurp	1 registro	Cabo de São Vicente	2 registros
Bahía de todos os santos	1 registro	Jamaica	2 registros
Boston	1 registro	San Balerick	2 registros
Cabo da Boa Esperança	1 registro	Colônia do Sacramento	3 registros
Calcutá	1 registro	Hamburgo	3 registros
Glasgow	1 registro	Nova York	3 registros
Greenock	1 registro	Bourdeaux	4 registros
Guayra	1 registro	Gibraltar	4 registros
Ilhas Canárias	1 registro	Habre de Gracia	4 registros
Leith	1 registro	Baltimore	5 registros
Maldonado	1 registro	Habana	5 registros
Marcella	1 registro	Parnagua	8 registros
Nova Orleans	1 registro	Cádiz	13 registros
Roterdã	1 registro	Londres	18 registros
Rússia	1 registro	Liverpool	26 registros
Sabana	1 registro	Rio de Janeiro	32 registros
Saint-Malo	1 registro	Montevidéu	41 registros
Sem procedência definida	6 navios		

Fonte: Gaceta de Buenos Aires, 1818. Edições: Edições 53 a 104.

Da mesma forma que as anteriores, é possível visualizarmos uma cidade ou região que se destaca na emissão de navios para o porto de Buenos Aires. Nesse caso, dado que a maioria das embarcações circulantes são inglesas, o maior emissor de navios à cidade portenha é sua própria vizinha, a cidade de Montevidéu, com 41 registros em sua incumbência, seguida por Rio de Janeiro, com 32, e Liverpool, com 26.

²⁷² BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições 53; 54; 55; 56; 57; 58; 59; 60; 61; 96; 97; 98; 99; 100; 101; 102; e 103.

²⁷³ Se somados todos os números, é possível identificarmos que o contingente de embarcações registradas apresentado anteriormente, nesse caso, não condiz com a quantidade de registros por cidade; isso ocorre graças ao fato, supramencionado, de que algumas embarcações realizaram, durante o período analisado, mais de uma viagem e mais de um lançamento no porto de Buenos Aires. Da mesma forma, se somadas a quantidade de notificações analisadas e comparada com a quantidade de barcos apresentados na tabela, os números ainda são díspares. Isso ocorre porque alguns registros possuem mais de uma embarcação em sua composição – como é o caso dos registros de navios corsários, que conduzem suas presas –, que nem sempre procedem do mesmo lugar.

Se for resgatada a tabela de Prado (2017) sobre as entradas no porto de Montevideu e acrescida a ela a informação que compulsamos dos registros realizados no porto de Buenos Aires, provenientes da cidade montevideana, 20 são de embarcações sob o pavilhão das Províncias Unidas, 11 de embarcações portuguesas, 6 de embarcações inglesas, 1 de embarcação norte-americana e 3 de embarcações sem pavilhão explícito, é possível tirarmos, pelo menos duas considerações: a) aproximadamente 22% dos registros do porto de Buenos Aires são parte dos registros do porto de Montevideu; ou seja, para um panorama completo da circulação de navios na Região do Rio da Prata, em 1818, não somamos 109 e 185 notificações, mas 109 e 144 notificações, totalizando 253 registros realizados na região, ao longo do corrente ano, o que ainda é um número bastante expressivo, se considerarmos que o total de ancoramentos em Montevideu, em 3 anos foi 166; e b) as cidades de Buenos Aires e Montevideu constituíam-se partes importantes para o comércio na região em que estavam localizadas, muitas vezes servindo como itinerário e posto de parada de navios em rotas comerciais.

2.3 – Disputas de espaço e a guerra de curso hispano-americana

Em um contexto geral, o período analisado caracteriza-se pelo retorno de Fernando VII ao trono espanhol, ainda em 1814, e sua disposição em reaver os territórios americanos, que já se encontravam em processo de independência. Reduzindo-nos ao espaço geográfico de nossa análise, vemos, na América, e, especificamente, na região do Rio da Prata, o surgimento e fortalecimento de grupos políticos e sua organização em torno de projetos de governo distintos. De um lado, as elites portenhas empenham-se na organização de um governo que visa um projeto de domínio e edificação de um Estado unificado, através da criação do Diretório Supremo, em Buenos Aires, durante o ano de 1814, e da formação das Províncias Unidas do Rio da Prata, em 1816. De outro lado, Montevideu ainda se esforça para representar os interesses monarquistas, com o auxílio de Portugal, que intentava garantir sua influência na região. Concomitantemente a isso, ainda visualizamos a atuação de José Gervásio Artigas, e de suas tropas, na criação e desenvolvimento de um projeto de governo, iniciado em 1812, que visava promover a soberania particular dos *pueblos*. Todos esses projetos disputam entre si, ora se aliando, ora se repelindo, em prol de suas causas²⁷⁴

²⁷⁴ BENTON. op. cit. 2012.

DUARTE. op. cit. 2004.

SARTORETTO. op. cit. 2017.

WINTER. op. cit. 2014.

A eclosão dos conflitos pela soberania e independência hispano-americanas, aliada à internacionalização da Região Platina e à familiaridade das elites locais com a presença corsária, promoveu uma disputa constante e acirrada por espaço e influência, representada pelo patrocínio a corsários e pelo estímulo à guerra de corso. Ainda em 1812, por exemplo, é possível ver essa disputa protagonizada por Montevideú e Buenos Aires, sendo noticiada, de maneira bastante acentuada, nos periódicos da época:

A fúria dos governantes de Montevideú contra esta capital e suas dependências chegaram já a um extremo verdadeiramente escandaloso. Sem outra guia que seu raivoso desespero, adotam recursos para hostilizar-nos, que desconhece a história da guerra desde o tempo dos Normandos. Uma porção de barquinhos armados e protegidos por seus corsários é introduzida em todos os riachos do Paraná com o glorioso objetivo de atacar e matar a uma multidão de homens infelizes que buscam no corte da lenha um triste sustento para suas famílias inocentes, e queimando suas canoas, e saqueando seus barracos, cantam o triunfo da tirania. Covardes, se aproxima já o tempo de vosso extermínio, tremam! (Tradução livre do autor)²⁷⁵

Levando em consideração o contexto vivenciado por ambas as cidades, a narrativa e a indignação, evidenciadas na edição do periódico, podem ser compreendidas como uma contribuição deste para com a proteção e promoção das ideias políticas defendidas pela Junta de Governo de Buenos Aires. Nesse contexto, o emprego de corsários é justificável, se pensado como força de guerra ao inimigo político, isso porque, segundo Duarte, enquanto atividade empresarial – tomando como empresa a realização de um objetivo –, o corso é a única que busca a destruição do rival, o qual não é *stricto sensu*, um competidor, ou mesmo rival, mas um inimigo a ser combatido com as armas da guerra e a autorização de um governo ao qual se serve²⁷⁶.

Assim, apesar de poder considerar como propositalmente exagerada pela redação do periódico, a violência empreendida por esses indivíduos, manifestada nos objetivos de suas ações, pode ser entendida como uma liberdade de atuação, ou não regulamentação dos atos, dos corsários montevidéanos por parte do acordo entre Governo e tripulações. Se levarmos em conta o decreto emitido por D. Xavier Elío, em 23 de março de 1811, e veiculado na Gazeta portenha no dia 8 de abril do corrente ano, é possível atestar essa ideia, visto que, segundo o texto, “Toda embarcação do tráfico do rio, que navegue com patente da Junta de Buenos Aires, para onde

²⁷⁵ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 1. ed. Buenos Aires, 3 de abr. 1812.

El furor de los gobernantes de Montevideo contra esta capital y sus dependencias ha llegado ya á un extremo verdaderamente escandaloso. Sin otra guia que su rabiosa desesperacion adoptan para hostilizarnos recursos, que desconoce la historia de la guerra desde el tiempo de los Normandos. Una porcion de botecillos armados y protegidos por sus corsarios se introduce en todos los riachuelos del Paraná con el glorioso objeto de atacar, y matar á una multitud de hombres infelices que buscan en el corte de la leña un triste sustento para sus inocentes familias, y quemando sus canoas, y saqueando sus chosas cantan el triunfo de la tiranía. ¡Covardes se acerca ya el tiempo de vuestro extermínio, estremeceos!

²⁷⁶ DUARTE. op. cit. 2004. p. 149

quer que vá, será boa presa, contando desde o dia da publicação da guerra ao governo revolucionário de Buenos Aires”, da mesma maneira que “toda embarcação que tenha entrado nos ditos portos sujeitos à Junta de Buenos Aires, depois do dia 15 deste mês, dia em que se intimou para que os navios mercantes ingleses saíssem deles, será boa presa, pois neste caso já não podem alegar ignorância sobre a declaração de guerra, bem como de se haver dado tempo sufficientíssimo para saírem”²⁷⁷, sem que para tanto, houvessem declarados limites ou direcionamentos de conduta para a efetivação desses apresamentos, tal qual acontece no decreto de Buenos Aires, de 1816²⁷⁸.

Da mesma forma, a repressão desses corsários, manifestada por Buenos Aires em decreto oficial, veiculado na mesma edição do periódico, pode ser compreendida como uma outra artimanha bélica, possível de ser aplicada nessas situações:

Visto que a experiência assim provou na guerra passada com Montevideú, como na atual, segundo os relatos recebidos de diversos pontos, que o governo daquele lugar, sob o pretexto de permitir o corso, autoriza a pirataria de seus súditos nas margens de nossos rios, aprovando a usurpação, saque e extermínio dos habitantes pacíficos que vivem nas proximidades das margens dos rios, cujos ataques reduziram à indignação grande parte das famílias patricias e beneméritas: e desejando evitar esse abuso como prejudicial aos interesses da pátria, como contrário às regras e princípios de direito público das nações civilizadas: portanto, ordena e manda que todo corsário armado que se apreenda a roubar em nossas costas seja tratado como pirata: que os indivíduos das tripulações dos navios apresados que se encontrem a bordo, e os que das mesmas, ou de qualquer outro navio armado, se encontrem a roubar em terra, ou que tenham saltado com arma para o próprio objetivo, sem outra justificativa que não o fato de ter sido apreendido, sejam fuzilados dentro de duas horas peremptórias, pelos juízes, ou comandantes imediatos do local de apreensão, ficando apenas excluídos da referida pena aqueles que desembarcam com o propósito de passar para o nosso lado, sempre que as circunstâncias de sua apreensão não provem o contrário: que o navio com todos os seus estoques (com exceção das armas que serão entregues ao governo) pertença e seja outorgado exclusivamente aos apreensores, sem demora ou forma de processo, informando os ministros ou comandantes para a devida instrução. E para que esta determinação chegue ao noticiário de todos, será publicada por decreto na forma ordinária, pondo cópias nas páginas de estilo, e inserindo-a no diário. Buenos Aires 3 de abril de 1812. = Manuel de Sarratía = Feliciano Antonio Chiclana - Bernardino

²⁷⁷ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. Edição extraordinária. Buenos Aires, 8 de abr. 1811.

“Toda embarcacion del trafico del rio, que navegue con patente de la Junta de Buenos-Ayres, para donde quiera que fuese, será buena presa, contandose desde el dia de la publicacion de la guerra, al gobierno revolucionario de Buenos-Ayres”

“[...] toda embarcacion que hubiese entrado en los dichos puertos sujetos á la Junta de Buenos-Ayres, despues del dia 15 de este mes, dia en que se intimó á los buques mercantes ingleses saliesen de ellos, será buena presa, pues este caso no pueden ya alegar ignorancia de estar la guerra declarada, y haberseles dado un tiempo sufficientisimo para salir”

²⁷⁸ PUEYRREDON, Juan Martin. **Decreto para el corso expedido en Buenos-Ayres el 18 de noviembre de 1816**. 1816.

Artículo 13:

“Los Comandantes de los Corsarios destinados á destruir el comercio español, sin ser crueles en el tratamiento de los prisioneros incendiarán y destruiran todo buque enemigo de alta mar, que por su poco valor no quisieren conducir apresado, y se prohíbe á dichos comandantes baxo las penas á que hubiere lugar la libertad de devolver por pretexto alguno ni dexar en poder de los enemigos embarcacion alguna de la clase indicada, reputándose como una hostilidad al Pais qualesquiera gracia de esta naturaleza.”

Rivadabia. - - Sob ordens de S. E. D. Jose Ramon Basavilbaso, escrivão de governo e guerra. (Tradução livre do autor)²⁷⁹

A ascensão escalonada do emprego das atividades corsárias, de forma bilateral, ao longo dos anos – se voltar às edições da *Gaceta de Buenos Aires*, é possível ver essas incitações às atividades corsárias, iniciadas, timidamente, ainda em 1810, ganharem proporções e importância destacadas para o desenvolvimento estratégico e militar dos governos locais²⁸⁰ –, aponta para um projeto de militarização do espaço platino, com o intuito de proteção dos domínios de cada governo. Essa hipótese é comprovada, quando analisado o relato do Tenente de Dragões José Caparroz ao Governo de Buenos Aires, sobre tomada da Ilha de San Martín, próxima à Buenos Aires e Sacramento, no dia 9 de julho de 1813:

Me encontrando guarnecendo a cidade das Víboras e suas margens com um grupo de 18 Dragões, tive notícia que no Porto das Vacas haviam arribado três Corsários nossos, cujo Comandante me apresentou sua comissão, que não se diferenciava do registro que eu tinha por parte dos meus Chefes imediatos, com cujo motivo decidimos por atacar a Ilha de Martín García, combinando nossas operações militares adaptadas para a detenção de cada um. Na noite do dia 6, me fiz à vela com toda minha comitiva e dois marinheiros dos Corsários e com quem saí comboiado, porém, aumentando o vento, nos dividimos involuntariamente e me encontrei às 3 da manhã do dia seguinte

²⁷⁹ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 1. ed. Buenos Aires, 3 de abr. 1812.

Por quanto la experiencia ha acreditado así en la guerra pasada con Montevideo, como en la presente, segun los partes que de diferentes puntos se han recibido, que el gobierno de aquella plaza, á pretexto de permitir el corso, autoriza la piratería de sus súbditos sobre las costas de nuestros rios, aprobando la usurpacion, saqueo, y exterminio de los moradores pacificos que habitan en las inmediaciones de las riberas, cuyos atentados han reducido á la indigencia á una porcion crecida de familias patricias y benemeritas: y deseando evitar este abuso tan perjudicial á los intereses del pais, como contrario á las reglas y principios del derecho público de las naciones civilizadas: por tanto ordena y manda, que todo corsario armado que se aprenda haciéndo el robo sobre nuestras costas, sea tratado como pirata: que los individuos de las tripulaciones de los buques apresados que se hallen á su bordo, y los que de las mismas, ó de las de qualquiera otro barco armado, se encuentren robando en tierra, ó hayan saltado con armas al propio objeto, sin otra justificacion que el hecho de ser aprendidos, sean fusilados dentro de dos horas perentorias, por las justicias, ó comandantes mas inmediatos del lugar de la aprension, quedando solamente excluidos de la referida pena los que se desembarquen con el fin de pasarse á nosotros toda vez que las circunstancias de su aprension no acrediten lo contrario: que el buque con todas sus existencias (á excepcion de las armas que se entregarán al gobierno) pertenezca y sea adjudicado exclusivamente á los aprensos, sin demora ni forma de proceso, dando cuenta las justicias, ó comandantes para la debida instruccion. Y á fin de que esta determinacion llegue á noticia de todos se publicará por bando en la forma ordinaria, fixandose exemplares en los parages de estilo, é insertandose en la gazeta. Buenos-Ayres 3 de abril de 1812. = Manuel de Sarratúa = Feliciano Antonio Chiclana - Bernardino Rivadabia.- - Por mandado de S. E. D. Jose Ramon Basavilbaso, escribano de gobierno y guerra.

²⁸⁰ Em um mapeamento simples das palavras-chaves *corso*, *corsário* e *corsários* visualizamos a seguinte situação: 2 citações em 2 edições, no ano de 1810; 4 citações em 4 edições, no ano de 1811; 8 citações em 4 edições, no ano de 1812; 6 citações em 4 edições, no ano de 1813; 8 citações em 3 edições, no ano de 1814; duas citações em duas edições, no ano de 1815; 33 citações em 12 edições, no ano de 1816; 60 citações em 22 edições, no ano de 1817; 31 citações em 16 edições, no ano de 1818; e 14 citações em 10 edições, no ano de 1819.

O aumento e queda desses termos ao longo das edições estão diretamente ligados à dinâmica de repasse de informações do jornal. Enquanto nos primeiros anos (1810 – 1812) as referências são maiores à piratas e pirataria, nos anos posteriores há um maior monitoramento dos corsários hispano-americanos, não só da Região Platina, mas da América em geral, demonstrando uma atribuição de importância política e de guerra a esses grupos; somando-se a isso, a partir de 1817, há a incorporação, nas edições, dos registros de entrada do porto buenairense, fato que também contribui com o aumento do número de citações, mas nos permite identificar o alcance e a circulação dos corsários da região. Na análise realizada para esse artigo, excluímos os termos *pirataria*, *pirata* e *piratas*, por não corresponderem ao nosso objetivo.

nas margens da dita Ilha. Vendo-me com tão pouca força, quis me retirar para não expor tão temerária ação, o vento me impede, e me encontro na precisão de atacar; disponho minha força, e executo o desembarque, dirigindo-me à cidade com o auxílio de dois Paraguaios (que encontrei no monte) e estes nos puseram nas imediações das sentinelas: surpreendi uma delas, e me disse que a força que nos esperava era de 70 homens com três peças de artilharia de calibre 2, destacando o ponto onde estavam colocados, ao que avancei e mandei ao bravo Sargento Bartoló Mondragon, carregar sobre a Artilharia que conseguiu felizmente enquanto eu estava estorvando a reunião dos inimigos segurando-os com fogo de fuzil: como estava favorecido pela noite, não puderam graduar minha força, porque o fogo vivo de meus valentes soldados e as distintas vozes aparentes que eu dava não o permitiram, e vergonhosamente fugiram, (como de costume) alguns para os navios, outros para o monte, e os poucos que resistiram foram completamente rendidos. [...] Depois que amanheceu me mantive na expectativa e observando as operações daqueles que se afugentaram; os que haviam se reunido nas embarcações me fizeram fogo de canhão que durou o tempo todo que levei em aprontar a artilharia apresada e contestar-lhes, com cuja resolução picaram cabos e se fizeram à vela. Considerando que a minha permanência na dita Ilha era impossível pela pouca força com que me encontrava, tomei a decisão de apoderar-me de uma Balandra que se encontrava mais próxima ao Porto, na qual embarquei com minha escolta, o padre e vários particulares que me suplicaram que os deixasse embarcar por encontrarem-se ali sofrendo o duro jugo do despotismo: empreendi a navegação para o meu destino, o que foi impossível de efetuar por causa do vento contrário, de modo que me vi com necessidade de dirigir-me à esta. V. E. graduará que o mérito recomendável do sargento e do cabo feridos, com o de todos os soldados que tive a honra de comandar, se distinguiu, desde a sua bravura, e a grande subordinação com que são educados, o feliz sucesso desta ação é devido a eles. (Tradução livre do autor)²⁸¹

A junção das tropas terrestres com os grupos corsários, como força de intervenção militar do governo portenho na região, induz à ideia da existência de uma assimilação da

²⁸¹ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 62. ed. Buenos Aires, 7 de jul. 1813.

Hallandome guarneciendo el pueblo de las Vivóras y sus costas con una partida de 18 Dragones, tube noticia que al Puerto de las Vacas habian arribado tres Corsarios nuestros, cuyo Comandante me hizo presente su comision, que no discrepaba de la que por parte de mis inmediatos Xefes tenia, con cuyo motivo dispusimos el atacar la Isla de Martín García, combinando nuestras operaciones militares adaptadas á la deteccion de cada uno. La noche del seis me hice á la vela con toda mi Partida y dos marineros de los Corsarios y con quienes salí comboyado, pero arreciando el viento, nos dividimos involuntariamente y me encontré á las 3 de la mañana del dia siguiente en la costa de dicha Isla. Viendome con tan poca fuerza, quize retirarme por no exponer tan temeraria accion, el viento me lo impide, y me encuentro en la precision de atacar; dispongo mi fuerza, y executo el desembarco, dirigiendome al Pueblo con el auxilio de dos Paraguayos (que encontré en el monte) y estos nos pusieron en las inmediaciones de las centinelas: sorprendí una de ellas, y me dice que la fuerza que nos esperaba era da 70 hombres con tres piezas de artille la de calibre de à 2, señalandome el punto donde estaban apostados, al que avancé, y mandé al bravo Sargento Bartoló Mondragon, cargar sobre la Artillería que consiguió felizmente mientras yo estaba estorbando la reunion de los enemigos sosteniendolos el fuego de fusil: como estaba fevorecido de la noche, no pudieron graduar mi fuerza, porque el vivo fuego de mis valientes soldados y las distintas voces aparentes que daba no se lo permitia, y vergonzosamente huyeron, (como lo tienen de costumbre) unos á los Buques, y otros al monte, y los pocos que se sostubieron, fueron completamente rendidos. [...] Luego que amaneció me mantube en expectacion y á observar las operaciones de los que profugaron; los que se habian reunido á los Buques me hicieron fuego de cañon que duró todo el tiempo que tardé en aprontar la artillería apresada, y contestarles con cuya resolucion picaron cables, y se hicieron á la vela. Considerando que mi permanencia en dicha Isla me era imposible por la poca fuerza con que me hallaba dotado, tomé la resolucion de apoderarme de una Balandra que se hallaba mas inmediata al Puerto en la que me embarque con mi piquete, el cura y varios particulares que me suplicaron los hiciese embarcar por halarse allí sufriendo el duro yugo del despotismo: emprehendí mi navegacion para mi destino, lo que me fue imposible efectuar por el viento contrario, de suerte que me vi en la necesidad de dirigirme á esta. V E. graduará que el recomendable merito de sargento y cabo herido, con el de todos los soldados á quienes hé tenido el honor de mandar ha sido distinguido, pues á la braveza de élles, y á la gran subordinacion con que se hallan educados, se les debe el feliz éxito de esta accion.

atividade de corso, como parte importante de um projeto que visa uma expansão das influências e domínios desse governo. Apesar disso, enquanto a milícia terrestre, representada pelo relator, vai ao encontro dos adversários, surpreendendo-os e rendendo-os internamente, os corsários atuam externamente, ora como transportadores das tropas, ora como barreiras de defesa do território e, ainda, ora como escolta militar, como visto na frase “Na noite do dia 6, me fiz à vela com toda minha comitiva e dois marinheiros dos Corsários e com quem saí comboiado”. Embora a atuação coadjuvante desses marítimos não seja algo exclusivo do período analisado – o historiador Hernán Asdrúbal Silva, em seu trabalho *El corso rio-platense en fines del XVIII y principios del XIX: una actividad sui generis*, aponta para esse tipo de utilização da força corsária ainda em fins do século XVIII e os primeiros anos do XIX, na região, quando diante da ação constante dos navios britânicos e da passividade das embarcações de guerra espanholas amarradas en el Apostadero Naval de Montevideo, em 15 de outubro de 1800, o Consulado de Buenos Aires determinou a necessidade de contribuir com o armamento de dois corsários, cuja finalidade era a de “que em concorrência das fragatas de S. M. façam cruzeiro, corso e comboio”.²⁸² –, ela nos informa sobre a importância atribuída a eles, pelos governos, nas ações promovidas no interior do continente.

Todavia, se em segundo plano os corsários da Região Platina limitavam-se às atividades de apoio às tropas terrestres, quando protagonistas, esses indivíduos podiam oferecer grande risco e bastante terror às populações locais e ribeirinhas. Na edição de número 90, da Gaceta de Buenos Ayres, datada de 16 de março de 1814, em uma coluna informativa, temos a notícia intitulada “*Horrible piratería de los Marineros de Montevideo*”, que dá conta da ocorrência de uma invasão e assalto de corsários a uma estância, localizada próxima à costa do Rio Paraná, região atual de Corrientes. Segundo se lê:

No dia 6 do corrente, chegaram os Marinheiros à Estância do Dr. Cayetano Escola uma légua distante da margem em número de 40 homens armados, e depois de surpreender a família e criados da casa, empreenderam um saque universal dela. Onze escravos de ambos os sexos; toda a prata selada e lavrada, sem excetuar a que estava destinada ao culto das Imagens; móveis, livros, roupas, até mesmo a que vestia um irmão do Proprietário e sua mulher, a quem não serviu de salvaguarda a delicadeza de seu sexo, nem o fato de encontrar-se grávida, próxima do término deste período. Por último, para consumir sua rapacidade conduziram aquele amarrado e quase nu a bordo da Embarcação, onde, depois de grandes insultos acabaram de lhe despojar do que ainda restava, e o lançaram à terra.

Acendida cada vez mais de um modo inextinguível a guerra com os piratas, não são de estranhar as agressões nem os demais males que sua barbárie nacional é capaz de produzir; é sim, extremamente notável o abuso sacrilégio a que estão acostumados os Marinheiros de Montevideu, roubando e saqueando sem escrúpulo até o mais sagrado, depois de fazer uma obstinação fanática de seu espírito religioso,

²⁸² SILVA. op. cit. 2006. p. 1590

“que en concurrencia de las fragatas de S. M. hagan crucero, corso y convoy”.

cuas máximas fundamentais atacam sem remorso e rompem com a impassibilidade que forma o carácter de uma Nação supersticiosa sem culto. Mas eu disse errado, isso não é sorprendente: os grandes crimes sempre foram o patrimônio favorito dos povos bárbaros. (Tradução livre do autor)²⁸³

Ao que tudo indica, a Estância atacada estava sob jurisdição portenha e, talvez, por esse motivo, os corsários montevidéanos foram taxados como piratas. As informações contidas na coluna contribuem de maneira importante para esse trabalho, uma vez que apresentam um método de atuação dos grupos corsários. A ferocidade do ataque, o contingente corsário empregado e a natureza dos itens saqueados nos permite cogitar a ideia de que o saque não foi algo somente com viés político e de dominação territorial, mas uma questão de sobrevivência dos assaltantes, já que estes não perdoaram nem as roupas dos indivíduos saqueados. Do mesmo modo, o posicionamento do jornal frente ao ataque, reconhecendo o grupo como marinheiros de Montevideu, acaba transferindo a responsabilidade do ataque ao governo monarquista que estes representavam, enquanto isso, o emprego do termo “pirataria” para identificar a ação inimiga nos permite pensar uma compreensão de ilegalidade da ação (por mais que estes portassem cartas de corso). Além disso, o ataque está diretamente relacionado com a criação da “Compañía Guarda Costa Cívica del Puerto de San Cayetano”, ocorrida em 3 de maio daquele mesmo ano, após uma longa sucessão de ataques de corsários inimigos na região²⁸⁴.

Ao mesmo tempo em que sofria com ataques ao território de seu domínio, o Governo de Buenos Aires enviava seus corsários para realizar investidas contra os adversários realistas em toda a extensão do território sul-americano. Um exemplo dessa atuação ofensiva dos portenhos está nos ataques aos fortes de Callao e Guayaquil, em 1816, onde

Com data de 18 de fevereiro se publicou em Lima o informe dado aquele Vice-rei datado de 10 do mesmo mês pelo Governador de Guayaquil D. Juan Basco y Pasqual,

²⁸³ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 90. ed. Buenos Aires, 16 de mar. 1814.

El 6 del corriente llegaron los Marineros á la Estancia del Dr. D. Cayetano Escola una legua distante de la Costa en número de 40 hombres armados, y despues de sorprender la familia y criados de la casa, emprendieron un saqueo universal de ella. Once esclavos de ambos sexos; toda la plata sellada y labrada sin exceptuar la que estaba destinada al culto de las Imagenes; muebles, libros, ropa, hasta la misma que vestian un hermano del Propietario y su muger, á quien no sirvió de salva guardia la delicadeza do su sexô, ni el hallarse en cinta, proxima ya al término de este periodo. Por último para consumir su rapacidad condujeron á aquel amarrado y casi desnudo á bordo del Buque, donde despues de grandes insultos le acabaron de despojar de quanto le quedaba, y lo arrojaron á tierra.

Encendida cada vez mas de un modo inextinguible la guerra con los piratas, no son de extrañar las agresiones ni los demas males que su barbarie nacional es capaz de producir; es si, en extremo notable el abuso sacrilego á que están acostumbrados los Marineros de Montevideo, robando y saqueando sin escrupulo hasta lo mas sagrado, despues de hacer una fanática obstentacion de su espiritu religioso cuyas maximas fundamentales atacan sin remordimiento y quebrantan con la impavidéz que forma el carácter de una Nacion supersticiosa sin culto. Pero mal hé dicho, no es esto de extrañar: los grandes crimines, han sido en todos tiempos el predilecto patrimonio da los Pueblos bárbaros.

²⁸⁴ Para maiores informações, sugerimos a leitura do artigo “Piratas en Campana”, do professor Oscar José Trujillo, publicado em 22 de outubro de 2017, na edição digital do diário argentino “La Autentica Defensa”. Disponível em: <https://www.laautenticadefensa.net/144335>.

em que avisa que por notícias do juiz da Puna e do Comandante do forte de Punta de Piedras recebidas no dia 8 às 11 e meia da noite foi-lhe imposto que o primeiro havia sido avistado 7 velas que lhe pareceram inimigas em direção aquele destino, e o segundo lhe avisou de duas por ser as únicas que até então haviam se aproximado daquele ponto: que imediatamente mandou a falucha para fora do abrigo e o barco para fora da praça com as munições que julgou necessárias além das que já possuía, e guarnição suficiente para defender o forte; mas que no dia 9 seguinte, teve o desprazer de ver regressar a referida ajuda porque o forte já tinha sido tomado pelas gentes desembarcadas das naus, que se dirigiam com extraordinária diligência para a cidade. Que, efetivamente, ainda não eram 10 da manhã, quando começou-se a avistar um Bergantim (o Trinidad) e uma Goleta, que com galante imprudência dirigiu-se a uma bateria de 4 canhões que havia formado precipitadamente um avanço a cerca de seis quarteirões do forte de San Carlos de Punta de Piedras: que às 12 horas irrompeu um fogo vivo que durou de um lado para o outro até às duas da tarde, em que, por ter barricado o Bergantim por causa de uma maré baixa que se seguiu repentinamente, se conseguiu sua rendição. Ali se encontrava nosso distinto Comandante Brown, quem (disse o Governador), segundo notícias extrajudiciais que três dias antes teve aquele governo, havia desembarcado sobre o Callao, e para esta empresa se trasladou de sua Fragata para o Bergantim. *Ele durante a ação* (são palavras expressas da notícia) *fez um fogo terrível sobre as baterias alcançando várias de suas balas até os extremos da cidade em que fez algum estrago nos edificios.*

A notícia aponta que a Esquadra estava fundeada na orla da Puna, composta de duas Fragatas ou Corvetas grandes, de 24 canhões de grosso calibre, duas embarcações menores em que se compreende a Goleta que se acercou com o Bergantim e pode escapar por não haver se aproximado, três Fragatas apresadas e são a *Consequência*, procedente de Cádiz, a nomeada *Gobernadora* daquele rio, e a *Candelaria* que parecia de Valparaíso, e outros dois ou três navios pequenos que se consideravam apresados; e conclui pedindo ao Vice-rei que se enviem 50 quintais de pólvora grossa, de que estava em muita necessidade de resultados dos suplementos feitos ao exército de Quito. (Tradução livre do autor)²⁸⁵

No trecho, se vê a incidente atuação dos corsários insurgentes no território hispano-americano, representada através da esquadra do corsário das Províncias Unidas, William

²⁸⁵ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. Edição extraordinária. Buenos Aires, 24 de mai. 1816.

Con fecha de 18 de febrero se ha publicado en Lima el parte dado á aquel Virey con fecha de 10 del mismo mes por el Gobernador de Guayaquil D. Juan Basco y Pasqual, en que avisa que por parte del juez de la Puna y del Comandante del fuerte de Punta de Piedras recibidos el dia 8 á las 11 ½ de la noche se le impuso haber avistado el primero 7 velas que le parecieron enemigas en direccion á aquel destino, y el segundo le avisaba de dos por ser las únicas que hasta entonces se habian aproximado á aquel punto: que inmediatamente hizo salir la falua del resguardo y el bote de la plaza con las municiones que le parecieron necesarias sobre las que ya tenia, y la guarnicion bastante para defender el fuerte; pero que al siguiente dia 9 tubo el disgusto de ver regresar el referido auxilio á causa de estar ya tomado el fuerte por la gente desembarcada de los buques, dirigiendose estos con extraordinaria diligencia para la ciudad. Que efectivamente aun no eran las 10 de la mañana quando se empezó á avistar un Bergantin (la Trinidad) y una Goleta que con gallarda temeridad se abocaban á una bateria de 4 cañones que precipitadamente se labia formado avanzada como unas seis quadras del fuerte de San Carlos de Punta de Piedras: que á las 12 del dia se principio un vivo fuego que duro de una y otra parte hasta las dos de la tarde, en que por haber barado el Bergantin á causa de un baxamar que repentinamente sobrevino, se consiguió su rendicion. Allí se hallaba nuestro insigne Comandante Brown, quien (dice el Gobernador) según noticias extrajudiciales que tres dias antes tubo aquel gobierno habia recalado sobre el Callao, y para esta empresa se trasladò de su Fragata al Bergantin. *El durante la accion* (son palabras expresas del parte) *hizo un fuego terrible sobre las baterias alcanzando varias de sus balas hasta los extremos de la ciudad en que hizo algun estrago en los edificios.*

El parte dice que la Esquadrilla quedaba fondeada en el surgidero de la Puna, compuesta de dos Fragatas ó Corbetas grandes de 24 cañones de grueso calibre, dos buques menores en que se comprehende la Goleta que se acercó con el Bergantin y pudo escapar por no haberse aproximado, tres Fragatas apresadas y son la *Consequência* procedente de Cadiz, la nombrada *Gobernadora* de aquella ria, y la *Candelaria* que parecia de Valparaiso, y otros dos ó tres buques pequeños que se tenían por apresados; y concluye pidiendo al Virey se le envien 50 quintales de pólvora gruesa, de que estaba en mucha necesidad de resultas de los suplementos hechos al exército de Quito.

Brown. Novamente, é possível identificar-se um padrão de atuação nas abordagens dos corsários da época: uma organização grupal, uma aproximação rápida, mas cautelosa, e uma ofensiva forte, a fim de desestabilizar o inimigo, ou surpreendê-lo, contudo, há de se fazer a ressalva sobre o elemento político discursivo empregado no trato aos corsários. A narrativa empregada para tratar dos agentes montevidéanos induz o leitor ao horror, colocando os corsários como piratas temíveis e violentos, entretanto, quando observada a conduta do periódico, e dos interlocutores reproduzidos neste, sobre as ações dos corsários portenhos, fica evidente o apaziguamento dos ânimos e o tratamento desses indivíduos como heróis.

O texto ainda permite identificar algumas das tentativas de contenção desses corsários, empregadas pelos governos atacados; dentre elas a movimentação de tropas, munições e a resposta de fogo são algumas das mais comuns. Também, é possível ver que intempéries naturais também podiam decidir o resultado de alguns desses ataques, como o exemplo citado no texto, que aponta a derrota do corsário, graças à um momento de maré baixa (e o possível encalhamento da nave). Por último, outro ponto interessante de ser considerado é a região palco dos ataques. Costa do Oceano Pacífico Sul, tanto Guayaquil quanto Callao não são acessados pelo interior do continente, via navegação fluvial, o que nos permite considerar que os insurgentes tenham contornado o continente, seguindo em direção ao extremo sul e subindo pelo Pacífico, em seguida, para chegarem ao destino.

A guerra de corso da região ganha ares plurilaterais, durante a continuação do documento, em uma nota sobre o “Estado dos Corsários armados e despachados de Lima para bater aos de Buenos Aires” que evidencia uma expedição de 5 embarcações, comportando um total de 1038 homens e 128 peças de calibre variado, sob o comando de D. Isidro Canseiro. A resposta dos monarquistas de Lima, no entanto, não somente reafirma a ideia da naturalização do uso das práticas de corso e da presença dos corsários em águas ocidentais, mas aponta o ato de fazer frente ao inimigo como uma necessidade para a restauração de sua relevância política, tanto interna quanto externamente, já que, segundo a edição analisada,

Pela gazeta de Lima, sabemos os estragos que fez nossa Esquadra no Callao, Guayaquil, e os portos intermediários. No primeiro, entrou uma Fragata e depois de atirar mais de 100 canhões deixou a pique à Fuente Hermosa, que se encontrava fundeada naquele porto e a outro navio mais, quase lhe coube a mesma sorte. Esta coragem causou tanta confusão no Callao que começaram a descarregar os navios que estavam prontos para partir para a Península com muito dinheiro e outras espécies de valor. A precipitação foi tanta que os pesos fortes se derramavam pela doca. A mesma gazeta assegura que ao saírem do Callao nossos navios tomaram à Fragata Consequência, procedente de Cádiz, com 800 e mais pesos de principal, depois outras cinco mais, as quais armaram e tripularam com muita gente insurgente, que tiraram dos portos intermediários. O número de presas se faz subir até 50: depois desta gloriosa carreira, sucedeu Guayaquil, porém os daquele lugar solicitavam trocar o

Comandante Brown por um novo Governador que chegou e foi prisioneiro com alguns súditos mais altos na Esquadra. (Tradução livre do autor)²⁸⁶

Alguns pontos podem ser evidenciados a partir desse trecho. As notícias apresentadas pela gazeta advêm de um jornal, aparentemente, monarquista, da época, induzindo-nos a cogitar duas hipóteses: a de que abrangência desses documentos era muito grande, circulando por todo território americano; e a de que a edição que se refere à notícia evidenciada pelo periódico portenho fora obtida por meio de espias, corsários ou simpatizantes da causa patriota, sendo repassada aos periodistas, posteriormente. De todo o modo, é interessante a observação dessa conversa entre os periódicos da América.

Ainda nessa edição, lê-se que

Sujeitos de crédito asseguram que a armadilha de Lima foi destruída pela de Brown, pois, além de não se ter ouvido falar de nenhuma ação daquele por tanto tempo, quando ambas deveriam se encontrar, os navios de Buenos Aires já estavam regressando sobre as costas do Chile. Na saída do expresso, porque esta notícia foi recebida, dois navios maiores da esquadra de Brown bloqueavam e ameaçavam Valparaíso, e dois também ameaçavam Coquimbo. Como resultado, todo o Chile ficou em alarme, medo e confusão. (Tradução livre do autor)²⁸⁷

O trecho, apesar de curto, reforça a ideia da existência de um *modus operandi* dos corsários insurgentes, cuja atuação forte e bastante ofensiva, não só é capaz de render seu inimigo durante o conflito, mas abre espaço para o estabelecimento e domínio local, através da imposição do medo. Nessa situação, é passível de consideração a experiência no ramo, visto que o conhecimento em navegação e a agilidade para traçar estratégias contraofensivas, advindos do Capitão da frota William Brown, foram essenciais para a obtenção do resultado favorável aos grupos portenhos.

²⁸⁶ BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edição extraordinária. Buenos Aires, 24 de mai. 1816.

Por la gazeta de Lima sabemos los estragos que hizo nuestra Esquadrilla en el Callao, Guayaquil, y los puertos intermedios. En el primero entró una Fragata y despues de tirar mas de 100 cañonazos hechó à pique à la Fuente Hermosa que se hallaba, fondeada en aquel puerto y á otro buque mas casi le cupo igual suerte. Este arrojó causò tanta confusion en el Callao que empezaron a descargar los buques que estaban listos para la Peninsula con mucho dinero y otras especies de valor. La precipitacion fue tanta que los pesos fuertes se derramaban por el muelle. La misma gazeta asegura que á la salida de nuestros buques del Callao se tomaron á la Fragata Consequencia procedente de Cadiz con 800 y mas pesos de principal, y despues otras cinco mas, las que armaron y tripularon con mucha gente insurgente que sacaron de los puertos intermedios. El numero de presas se hace subir hasta 50: despues de esta gloriosa carrera sucedió lo de Guayaquil, pero los de aquel pueblo solicitaban cangear al Comandante Brown por un nuevo Gobernador que les llegaba y estaba prisionero con algunos sugetos mas de rango en la Escuadrilla.

²⁸⁷ BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edição extraordinária. Buenos Aires, 24 de mai. 1816.

Sugetos de crédito aseguran que la armadilla de Lima ha sido destruida por la de Brown, pues ademas de no haberse oido en tanto tiempo ninguna accion de aquella, quando ambas han debido encontrarse ya, los buques de Buenos-Ayres estan ya de regreso sobre las costas de Chile. A la salida del expreso, porque se han recibido estas noticias, estaban bloqueando y amenazando a Valparaiso dos buques mayores de la esquadrilla de Brown, y dos igualmente á Coquimbo. De estas resultas quedaba todo Chile en alarma, temor, y confusion.

Da mesma maneira com que se estende, temporalmente, para além do período dos conflitos de independência, o curso platino também se expande para além da região do Rio da Prata, sendo empregado, por diversas vezes, estrategicamente, nas imediações do Atlântico.

Em uma publicação de outubro de 1816, o periódico noticia o seguinte fato:

O xaveco español S. José (pseudonimo) o Valente, apresado sobre a altura de Cádiz, pelo corsário *Independencia*, destas provincias, conduzia a correspondência do *Lider Pablo Morillo* à Península, e do comércio e particulares de Sta. Fé de Bogotá. O artigo mais notável é o seguinte que se lê em um pós-escrito de carta do dito *Lider*, e que prova bem o que temos que esperar dos espanhóis.

“Vão as proclamações anexas. Não há remédio; é necessário que o tribunal se desiluda, porque não cortar a cabeça de todos aqueles que foram revolucionários sempre lhes dará algo para fazer, então não deve haver misericórdia com esses malandros.

O que seria dos espanhóis europeus se aproveitássemos as máximas de Morillo! Conhecemos muito bem aqueles que sempre darão algo para fazer.” (Tradução livre do autor)²⁸⁸

Descartando o conteúdo da correspondência interceptada, focaremos nossa análise na atuação do navio corsário. Em primeiro lugar, vale destacar que o *Independência*, capitaneado à época por D. Miguel Ferreres e armado por D. Juan Pedro Aguirre, é um corsário insurgente relativamente ativo no espaço abrangido pelo Oceano Atlântico, entre os anos de 1816 e 1817, tendo, pelo menos, três apresamentos em sua conta, durante o período de junho de 1816 e setembro de 1817²⁸⁹. O afastamento do corsário em relação ao seu ponto de origem, ou ao território de seus contratantes, e sua aproximação relativa à costa gaditana, demonstra uma preocupação de levar o conflito ao território adversário, a fim de evitar possíveis danos a seus aliados. Essa prática é vista com maior frequência a partir de 1815, provavelmente em virtude da mudança de adversários e objetivos de guerra, visto que, com a queda do Império Napoleônico, em 1812, não era mais a derrubada do invasor que visavam os insurgentes

²⁸⁸ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 75. ed. Buenos Aires, 5 de out. 1816.

El xabeque español S. José (alias) el Valiente, apresado sobre la altura de Cadiz, por el corsario *Independencia* de estas provincias, conducía la correspondencia del *Cabecilla Pablo Morillo* à la Península, y del comercio y particulares de Sta. Fe de Bogotá. El artículo mas notable es el siguiente que se lee en una postdata de carta de dicho *Cabecilla*, y que prueba bien lo que tenemos que esperar de los españoles.

“Van las adjuntas proclamas. No hay remedio; es preciso que la corte se desengañe, pues no cortando la cabeza a todos los que han sido revolucionarios siempre darán que hacer, asi es que no debe haber clemencia con estos picaros.

¡Qué sería de los españoles europeos, si diésemos en aprovecharnos de las máximas de Morillo! Nosotros conocemos muy à fondo a los que siempre darán que hacer.”

²⁸⁹ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 75. ed. Buenos Aires, 5 de out. 1816.

BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 44. ed. Buenos Aires, 8 de nov. 1817.

BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 45. ed. Buenos Aires, 15 de nov. 1817.

BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 46. ed. Buenos Aires, 22 de nov. 1817.

Tendo em mente que os registros de entrada e saída do porto de Buenos Aires somente começam a ser publicados a partir de 1º de novembro de 1817 em nossas fontes, consideramos plausível supor que o navio em destaque tenha sido ainda mais ativo enquanto corsário, em períodos anteriores ao ocorrido.

americanos, mas o reconhecimento das independências, frente a um monarca que tentava reestabelecer seus domínios.

Em um caso anterior, mas ainda no ano de 1816, essas estratégias são complementadas quando observamos a seguinte notícia, veiculada na edição de número 71, de 7 de setembro do corrente:

Cádiz, 30 de maio.

Cartas particulares de Cádiz asseguram que alguns cruzeiros apareceram fora da costa, cuja bandeira e origem não se sabem. Há alguns que estão armados com força de 20 canhões de calibre 30, e apresaram muitos dos nossos barcos mercantes. Temos razões para temer que procedem de Cartagena ou Buenos Aires. O que nos assombra é que havendo aqui fragatas inglesas, nenhuma delas conseguiu por fim a estas piratarías. Nossa marinha está em tal estado que a aparição destes miseráveis Bucaneiros inspira muito alarme em nossas costas (The Times, 17 de junho de 1816). (Tradução livre do autor)²⁹⁰

Ponto interessante da notícia, a formação de cruzeiros para a efetivação de ataques em grupo, apontam para uma preocupação em relação à eficácia da atuação dos corsários. Como salientado anteriormente, a utilização do corsário em várias frentes não era algo incomum e, considerando como objetivo o desestímulo das ações e comércio marítimos peninsulares, bem como o amedrontamento da população da região, é compreensível a tática empregada. Ainda, o ataque a embarcações mercantes pode ser interpretado como uma busca por alvos mais fáceis, vulneráveis ou com menor poder de resistência. Da mesma forma, podemos considerar que esse tipo de embarcação carregasse consigo um maior número de suprimentos e demais produtos que poderiam facilitar a viagem e o botim, ao serem consumidos ou vendidos.

A imprecisão da origem desses corsários, seguida da dedução de que poderiam ser provenientes de Cartagena ou de Buenos Aires nos permite pensar a abrangência da atuação desses governos, frente aos demais que também faziam uso da prática, no período analisado. A existência de corsários insurgentes, advindos desses governos, na região peninsular abre espaço para questões de busca pelo domínio da soberania marítima e do espaço do Atlântico. Podemos, também, cogitar uma aliança estabelecida entre Cartagena, Buenos Aires, suportada pela neutralidade da Grã-Bretanha, que visasse desestabilizar as forças marítimas do governo

²⁹⁰ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 71. ed. Buenos Aires, 7 de set. 1816.

Cádiz 30 de mayo.

Cartas particulares de Cadiz aseguran que algunos cruzeros se han aparecido fuera de la costa, cuya bandera y origen no se saben. Hay algunos que estan armados con fuerza de 20 cañones á 30, y han apresado muchos de nuestros barcos mercantes. Tenemos razon para temer que proceden de Cartagena o Buenos-Ayres. Lo que nos asombra es que habiendo aqui fragatas inglesas ninguna de ellas se comida à poner fin à estas piraterias. Nuestra marina està en tal estado que la aparicion de estos miserables Bucaniers inspira mucha alarma en nuestras costas. (The Times 17 de junio de 1816.)

espanhol, a fim de promover o reconhecimento das independências e proporcionar um espaço maior de liberdade comercial entre a América e a Europa.

Por último, mas não menos importante, a afirmação do estado precário da Marinha Espanhola, de modo que a presença corsária na região os colocava em estado de alerta, nos permite confirmar o desmantelamento das forças navais peninsulares, observado em várias obras e por diversos autores, durante esse período de conflitos²⁹¹.

Seguindo as notícias sobre a Europa, temos, ainda, as seguintes observações e informações:

O mesmo papel, 12 de junho.

Cádiz, 31 de maio. – Um barco armado, cujo comandante disse ser corsário de Buenos Aires, está cruzando entre 10 e 12 léguas ao oeste deste porto, e fez muitas presas.

O mesmo, 13 de junho.

Extrato de uma carta de Cádiz datada de 21 de maio. – Uma escuna corsária, pertencente aos insurgentes de Buenos Aires, apareceu ultimamente sobre nossa costa, e no dia 15 apresou um bergantim e uma escuna. Depois se manteve à distância de 10 léguas desde porto. A escuna foi resgatada pelo capitão em 100 rs. e a tripulação de ambas as embarcações desembarcou aqui. Conforme as declarações dadas pelo capitão, à pouca distância do corsário que o apresou, estava cruzando outro navio de 22 canhões saído de Buenos Aires em 44 dias. Esta tarde entrou a fragata Sabina de Vera-Cruz e a Havana, com três milhões e meio de pesos em moedas e barras. (Tradução livre do autor)²⁹²

Em ambas as notícias, podemos verificar a atuação cautelosa e, ao mesmo tempo, ousada dos corsários insurgentes. Cautelosas porque, ao apresarem os navios, os corsários dos dois casos (que acreditamos tratar-se de uma mesma embarcação) procuraram pela manutenção de uma distância segura do porto, a fim de, possivelmente, intimidar os adversários com sua presença, sem correr o risco de represálias por meio de projeteis advindos da região portuária. E ousada por se dirigirem, basicamente, às portas do governo adversário, a fim de promover ataques e instaurar o medo na população. Assim, diferentemente das ações de defesa territorial, efetuadas junto aos rios da bacia do Prata, neste caso há uma ofensiva que questiona a soberania

²⁹¹ ARIZABALDO, Pedro Campos. Trafalgar y su influencia en la independencia de Chile. **Revista de Marina**, v. 127. n. 916. Mai/Jun. 2010. p. 258 – 262.

DUARTE. op. cit. 2001. p. 35 – 44.

Idem. op. cit. 2004. p. 282 – 292.

²⁹² BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 71. ed. Buenos Aires, 7 de set. 1816.

El mismo papel junio 12.

Cádiz 31 de mayo. – Un barco armado, cuyo comandante dice ser corsario de Buenos-Ayres, está cruzando entre 10 á 12 leguas al oeste de este puerto, y ha hecho muchas presas.

El mismo 13 de junio

Extracto de una carta de cadiz fecha 21 de mayo. – Una escuna corsaria, perteneciente á los insurgentes de Buenos Ayres ha aparecido últimamente sobre nuestra costa, y el 15 apresò un bergantin y una escuna. Despues se ha mantenido á distancia de 10 leguas de este puerto. La escuna fue rescatada por el capitán en 100 rs. y la tripulacion de ambos buques arribò aquí. Conforme à las declaraciones dadas por el capitán, á poca distancia del corsario que lo apresò á èl, estaba cruzando otro buque de 22 cañones salido de Buenos-Ayres en 44 días. Esta tarde entro la fragata Sabina de Vera-Cruz y la Habana, con tres millones y medio de pesos en moneda y barras.

espanhola, ao mesmo tempo que viabiliza uma projeção das Províncias Unidas às margens europeias.

Um último ponto interessante a ser destacado nas matérias supramencionadas é o método com que elas são repassadas. A primeira notícia da edição 71 da gazeta, aponta como fonte o jornal inglês *The Times*, permitindo-nos cogitar que o acesso à essa informação tenha sido facilitado, devido à circulação de marinheiros, oficiais, navios mercantes e corsários nativos da Grã-Bretanha pela região do Rio da Prata. Outra possibilidade é a de que a proximidade entre o governo buenairense e os representantes britânicos na América – principalmente, o Lorde Strangford – propiciava uma facilidade no acesso aos periódicos europeus, ou ingleses. Ainda nessa questão de fonte de informação, é possível identificarmos uma proximidade entre a Inglaterra e a Coroa Espanhola, também. Considerando a moderação da conduta britânica em relação aos espanhóis e suas colônias, após o fracasso das invasões no Rio da Prata²⁹³, o fato de coexistirem navios da armada espanhola e navios britânicos no mesmo porto nos induz a pensar em uma relação muito mais comercial do que de alinhamento político entre ambos os governos.

Além disso, fica evidente o emprego do corsário para atuar como espião e interceptador de informações adversárias, fato que contribui com as hipóteses levantadas anteriormente, no caso das informações sobre as operações do Governo monarquista de Lima. Apesar do texto tratar de um caso buenairense, compreensível a ideia de que a prática era corriqueira em vários outros governos que patrocinavam corsários. Segundo apontado por Feliciano Gámes Duarte, em sua tese, “Nesta guerra, o controle de informações era tão ou mais importante que a mesma velocidade e artilharia dos navios. Em ambos os bandos se deram multiplicidade de ações para obter a informação mais fidedigna sobre o adversário”²⁹⁴. Para exemplificar sua afirmação, o autor cita o caso dos irmãos Pierre e Jean Laffite, corsários que atuaram na guerra anglo-americana e, posteriormente, juntos aos insurgentes mexicanos entre 1814 e 1816, mas que, após um deles – Pierre – ser capturado por Juan Mariano Picornelli, passaram a atuar como principais agentes de informações do governo Espanhol, radicados nos EUA²⁹⁵. Outros documentos veiculados pela Gaceta de Buenos Aires evidenciam essa mesma necessidade de

²⁹³ CAMARGO. op. cit. 1996.

²⁹⁴ DURTE. op. cit. 2004. p. 378.

“En esta guerra el control de la información era tan importante o más que la misma velocidad y artillería de los buques. En ambos bandos se dieron multiplicidad de acciones para obtener la información más fidedigna sobre el adversario”

²⁹⁵ Ibidem. p. 380 – 384.

informações na parte sul do continente, bem como reforçam a ideia do uso de corsários para a realização da coleta

A Santa Providência que sempre protege a justiça está nos trazendo através de nossos bravos corsários sobre Cádiz as correspondências dos líderes espanhóis no extremo norte de nosso continente. Recebemos os documentos de Porto Rico que o bergantim Leonida trouxe ao seu tribunal e é o 3º. desta classe que caiu em nossas mãos. Os muito interessantes boletins do exército libertador de Caracas que transportamos, e que podem ser vistos em seus originais nesta gráfica, concorreram para solenizar a festa de nosso ilustre PATRONO SÃO MARTINHO com sua publicação no teatro, e saudações gerais da artilharia e sinos desta cidade. Bendito para sempre seja o Deus da Pátria que tão generosamente derrama sua beneficência. Não queremos atrasar o júbilo patriótico dessas notícias que confirmarão os infinitos documentos que serão vistos em ordem mais cronológica no Desengaño. (Tradução livre do autor)²⁹⁶

É possível encaixar o objetivo apontado por Duarte como a primeira das cinco etapas indicadas por Comissoli no processo de espionagem: *coleta de informações, espionagem, análise de informações, contra-espionagem e operações clandestinas*; da mesma forma que é viável compreender o corsário como o agente informante. Essa prática era propícia para a proteção física e ideológica, bem como para o fortalecimento das ações dos indivíduos envolvidos nos conflitos²⁹⁷, visto que, conforme fica claro a partir dos periódicos, a interceptação de informações viabilizava ações de contra-ataque e reforçava as narrativas de cunho ideológico. Todavia, “não se tratava apenas de indagar sobre a situação de cada um dos contendores, também era importante atuar através das linhas inimigas; compra de armas, navios e testamentos eram os principais objetivos destas ações”, fato que pode ser associado às redes de informação formadas por agentes consulares e armadores de navios corsários, estabelecidos dentro e fora de Buenos Aires²⁹⁸.

No contexto aqui apresentado, portanto, fica evidente a importância e distinção dos espaços fluviais. Enquanto a região da Bacia Platina concentra uma disputa interna entre Montevideu e Buenos Aires, tendo a proximidade territorial como fator determinante do modus

²⁹⁶ BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edição Extraordinária. Buenos Aires, 11 de nov. 1816.

LA Santa Providencia que siempre protege à la justicia nos va trayendo por nuestros bravos corsarios sobre Cadiz los correos de los mandatarios españoles en los extremos del norte de nuestro continente. Hemos recibido los pliegos de Puerto Rico que conducia á su corte el bergantin Leonida y es el 3º. de esta clase que ha caido en nuestras manos. Los muy interesantes boletines del exército libertador de Caracas que trasladamos, y pueden verse originales en esta imprenta, concurrieron á solemnizar la festividad de nuestro inclito PATRON SAN MARTIN con su publicacion en el teatro, y saludo general de la artilleria y campanas de esta ciudad. Bendito para siempre el Dios de la Patria que con tanta generosidad derrama su beneficencia. No queremos retardar al jubilo patriotico estas noticias que confirmaràn los infinitos documentos que con mas orden cronologico se veran en el Desengaño.

²⁹⁷ COMISSOLI, Spies and Espionage in the Iberian Atlantic. **Oxford Research Encyclopedia – Latin American History**. 23 of Feb. 2021.

²⁹⁸ DUARTE. op. cit. 2004. p. 378 – 380.

“no sólo se trataba de indagar sobre la situación de cada uno de los contendientes, también era importante actuar tras las líneas enemigas; compra de armas, buques y voluntades eran los principales objetivos de estas acciones”

operandi empregado pelos governos e pelos corsários em questão, o Atlântico funciona como um espaço dúbio, uma vez que está livre de jurisdições estatais, mas cheio de fronteiras políticas, representadas pelas bandeiras dos navios que o preenchem e, dessa forma, o fluxo variado de corsários, atuando sob diferentes pavilhões, também aponta para um paradoxo de que o patriotismo e o nacionalismo nascentes dependem de instrumentos externos ao território de origem.

“Os que vão e vem”. Assim podemos definir a atuação dos corsários insurgentes na construção da inteligência das Províncias Unidas. Os que vão e vem, que transitam pelas águas, pelas redes comerciais e políticas, e pelas jurisdições. E por sua natureza transeunte, “De alguma maneira [...] haviam atravessado a fronteira”, atribuindo de circulação uma série de informações pertinentes na construção da soberania política da Região a qual representavam²⁹⁹.

²⁹⁹ SOLA CASTAÑO, Emilio. Los que van y vienen. Marineros, espías y rescatadores de cautivos en la frontera mediterránea. In: G. M. Pedro; S. C. Emilio; V. C. Germán. **Renegados, viajeros y trãnsfugas**. Comportamientos heterodoxos y de frontera en el siglo XVI. Madrid: Fugaz Ediciones, 2000. p. 69.

“Los que van y vienen”

“De alguna manera, [...] habían franqueado la frontera”

III – SOBRE HOMENS DE MAR E HOMENS DE TERRA

*Empezó por ser corsario, concluyó siendo pirata
[...] Por malvado que sea un hombre queda
siempre en el fondo de su alma algo que nos
impide renegar de la humanidad.*

(Manuel Alonso)³⁰⁰

A bordo da corveta *Hércules*, em frente a cidade de Montevidéu, o então Comandante das Forças Marítimas de Buenos Aires, D. Guillermo Brown, descrevia, em 19 de maio de 1814, as ações desempenhadas pelos corsários sob seu comando, para a contenção da Esquadra montevideana inimiga, que saíra daquela cidade com o objetivo de fazer corso aos portenhos. Em seu relato, Brown dá conta de que os montevidéanos saíram em 14 do corrente, em um grupo formado pelas corvetas *Mercúrio*, *Mercedes*, *Neptuno*, e *Paloma*, pelos bergantins *S. José*, *Hyena*, e *Cisne*, por uma goleta, a *Balandra de Castro*, pelo falucho *Fama* e pelo lugre *S. Carlos*; enquanto os seus, embora sem data e porto de saída, navegavam ao encalço dos inimigos, em uma armada constituída pelas corvetas *Hércules*, *Balfast*, *Agteable* e *Zéfir*, pelo bergantim *Nancy*, pela goleta *Juliet*, e pela sumaca *Santísima Trinidad*. Embora em desvantagem numérica, os corsários de Buenos Aires logo assumiram o controle da situação, graças à estratégia de Brown de buscar o afastamento da orla da cidade de Montevidéu e às condições do vento e das marés naquele dia.

Empenhada em perseguir os inimigos que fugiam, a Esquadra de Brown varou noite adentro, na virada do dia 14 para o dia 15, a ponto de desferir alguns disparos contra o *Hyena*, fazendo-o dispersar-se dos demais navios e virar presa fácil. Todavia, a perseguição não acabava ali. Conforme Brown, “Ocupamos toda a manhã do dia 15 para perseguir o inimigo com ventos fracos, [...] À uma da tarde, ancoraram as Esquadras e, às 8 da noite, como fosse escuro e o vento se chamasse ao N.E. o inimigo se levantou e correu o quanto o vento lhe permitia.”³⁰¹ Após perder o inimigo de vista, os corsários de Brown somente puderam continuar a perseguição no amanhecer do dia 16, quando descobriram a direção destes, em virtude do

³⁰⁰ ALONSO, Manuel. *El Gíbaro*. (Spanish Edition). San Juan: Terranova Editores. Edição do Kindle, 2011

³⁰¹ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 109. ed. Buenos Aires, 2 de jun. 1814.

“Ocupamos la mañana del 15 en perseguir al enemigo con vientos flojos, [...] A la una de la tarde anclaron las dos Esquadras, y á las 8 de la noche como fuese oscura [sic], y el viento se llamase al N. E el enemigo se levó y corrió quanto al viento le permitía.”

envio da sumaca *Santísima Trinidad* para uma varredura. Mantendo-se no rastro, após reunidas as embarcações, retomaram a perseguição, por volta de 2 horas da tarde, fazendo fogo ao inimigo, quando a distância entre eles assim permitia, “até às 10, em cuja hora, estando a frente dos nossos navios, o Hercules alcançou os Navios inimigos que se encontravam na retaguarda, lhes fez duas descargas e colocou aquela parte da Esquadra inimiga em tal confusão que, em poucos minutos, o Bergantim S. José e as Corvetas Neptuno e Paloma se renderam.”³⁰²

Vendo parte da frota apresada, o resto das embarcações montevidéanas tentaram a fuga para o porto daquela cidade, sendo perseguidas mesmo assim. Destas, somente a corveta *Mercúrio*, o falucho *Fama* e o lugre *S. Carlos*, conseguiram escapar, graças aos tiros de canhão da praça de Montevideú, que impediram a aproximação dos corsários buenaireses. Perseguidas pela Esquadra de Brown, as naves restantes tentaram fuga para outro lado, quando viram a *Hércules* impedindo o caminho do porto, e assim foram apresadas também. “Deste modo, as Províncias do Rio da Prata conseguiram uma vitória completa, sobre uma força inimiga muito superior, que havia proposto nada menos do que cortar o pescoço de todo nós que estávamos na Esquadra, para o que a sua tripulação havia sido armada com longas facas, nas quais dificilmente se pode acreditar.”³⁰³

O relato termina com o pedido de Brown para que as autoridades tratem os aproximados 500 tripulantes apresados como prisioneiros de guerra, uma vez que “Usar de represália seria debilidade, e perdoar lhes será generosidade. A crueldade aumenta por atos de sua mesma natureza. Estes homens devem ser ensinados, melhor pelo bom exemplo, do que pela retaliação”³⁰⁴

O evento aqui evidenciado e sua atuação junto ao governo de Buenos Aires, renderam ao então Comandante corsário Guillermo Brown o título de Comodoro e a doação, por parte do governo local, da Corveta *Hércules*, ratificada em 7 de setembro de 1814³⁰⁵. Posteriormente, Brown entraria para a História, como primeiro o primeiro Almirante da força naval da Argentina. Todavia, o interessante de sua história de vida é que ele não era espanhol, ou mesmo

³⁰² BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 109. ed. Buenos Aires, 2 de jun. 1814.

“hasta las 10 en cuya hora hallandose á la cabeza de nuestros Buques la Hercules, alcanzó á los Buques enemigos que se hallaban á retaguardia, les hizo dos descargas, y puso aquella parte de la Esquadra enemiga en tal confusion que, a pocos minutos el Bergantin S. José y las Corvetas Neptuno y Paloma se rindieron”

³⁰³ Ibidem.

“De este modo las Provincias del Rio de la Plata han conseguido una completa victoria, sobre una fuerza enemiga muy superior que nada menos se habia propuesto, que cortar el pezcueso á todos los que estabamos en la Esquadra, á cuyo fin la tripulacion de la suya habia sido armada con largos cuchillos, cosa que apenas puede creerse.”

³⁰⁴ Ibidem.

“Usar de represalias sería debilidad, y perdonar les será generosidad. La crueldad se aumenta por actos de su misma naturaleza. Estos hombres deben ser enseñados, mas bien por el buen exemplo, que por la retaliacion.”

³⁰⁵ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 123. ed. Buenos Aires, 26 de mai. 1819.

um nativo hispano-americano, nem sequer era proveniente do continente em questão, pelo contrário, Guillermo Brown – William no original, em 1777, em Foxford, na Irlanda –, era um britânico que imigrou para os EUA, onde aprendeu o trabalho a bordo e, navegando durante 10 anos pelo Atlântico, se destacou a ponto de alcançar a patente de Capitão. Após contrair casamento com Elizabeth Chitty, em 1809, esse indivíduo migrou com sua família para a Região do Rio da Prata, estabelecendo-se, inicialmente em Montevideu e depois em Buenos Aires, onde pretendia comerciar. Com a eclosão dos conflitos de independência, vendo alguma oportunidade financeira e, talvez, nutrindo certo alinhamento ideológico uniu-se à guerra, como corsário e, posteriormente, oficial naval de Buenos Aires, vindo a falecer em 1857, após consolidar uma carreira de sucesso nas águas do Prata e do Atlântico³⁰⁶.

A história de Brown, ainda que de maneiras diferentes, se repete na Região Platina, quando olhado o período das independências. Como percebido em seções anteriores, as oportunidades para o desenvolvimento de atividades de curso patrocinadas por governos e políticos dessa região são históricas e crescentes à medida em que vão se acirrando os embates. Nesse sentido, vários são os indivíduos que imigram para o local, estabelecendo-se em busca de desenvolver o comércio e armar navios em curso para formar patrimônio e renda. Essas imigrações e a circulação desses grupos na região e fora dela tendem a mexer com a estruturação da sociedade, influenciando-a em maior ou menor grau. Pensando nisso, o presente capítulo tem por objetivo analisar as interações entre os grupos sociais portenhos e os corsários estabelecidos e atuantes na região do Rio da Prata. Para tanto, dividir-se-á o texto em três momentos: em uma primeira abordagem, executar-se-á um estudo historiográfico da construção política da cidade de Buenos Aires; em seguida, com base em trabalhos historiográficos, como os realizados por Halperín Donghi e Gabriel Di Meglio, bem como com pesquisas em fontes primárias como as edições da Gaceta de Buenos Aires e os relatos do mineralogista oitocentista John Mawe, executar-se-á o exercício de identificação dos grupos presentes na sociedade portenha politizada; e por último, continuando a análise empírica das gazetas e acrescentando a elas alguns documentos do Arquivo General de la Nación, evidenciar-se-á as relações entre as atividades de curso empregadas pelo governo beligerante em questão e as classes existentes na sociedade apresentada. Neste terceiro ato, buscar-se-á, ainda, contemplar os grupos sociais externos à sociedade portenha e à Região Platina. É objetivo deste texto buscar nesses

³⁰⁶ ARGENTINA.GOB.AR. **Almirante Guillermo Brown.** Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/armada/historia-naval/heroes-navales/almirante-guillermo-brown>. Acesso em: 02 de mai. 2022.

documentos como se dava a comunicação entre os grupos e em que grau havia influências de um e outro.

3.1 – A construção política da Cidade de Buenos Aires

O ano de 1810 foi um marco na história de boa parte dos domínios hispânicos na América, isso porque, foi durante esse período, e após ele, que eclodiram as diversas manifestações de cunho insurgente, de contrariedade ao reinado francês sobre a metrópole espanhola e, ao mesmo tempo, ao governo exercido pela Junta Central de Governo Provisório, organizada em Cádiz, na Espanha, que viriam a se transformar em movimentos de independência, logo em seguida.³⁰⁷

Uma dessas manifestações mais significativas para o panorama da época, pode ser definida como o movimento ocorrido em 25 de maio de 1810, na cidade de Buenos Aires, então capital do Vice-Reino do Rio da Prata. Dado o fato de que essa urbe era de extrema importância e cobiça tanto para os espanhóis peninsulares, quanto para os portugueses, ingleses e americanos que por ali circulavam e conduziam seus negócios, a declaração de um Governo Provisório poderia, além de dificultar o acesso aos benefícios que essa região tinha para oferecer, significar o encurtamento do caminho para a independência, fato que assustava tanto espanhóis, quanto portugueses.³⁰⁸

Entretanto, engana-se quem pensa que as decisões que deram início à construção da sociedade e do governo buenairense foram tomadas de imediato. Isso porque, antes, durante e após o movimento ocorrido em maio daquele ano, o desenvolvimento da ideia de um governo independente, ainda que provisório e alinhado com a metrópole espanhola – em um primeiro momento –, foi lento, gradual e com uma série de fatores, internos e externos, que tiveram que ser considerados e, muitas vezes, solucionados, para o sucesso do projeto.

Um desses fatores é, conforme aponta o historiador argentino Tulio Halperin Donghi em sua obra *Revolución y Guerra: formación de una elite dirigente en la Argentina criolla*, a própria revolução de maio de 1810. Segundo ele, esse movimento não pode ser entendido como algo que se deu de maneira espontânea, nem pode ser interpretado como fruto de um sentimento geral de todos os setores da sociedade, mas sim como uma ideia surgida no seio de um número seleto de pessoas, geralmente parte das elites crioulas, que, com a queda do monarca e a consequente insuficiência da política da Junta Central, desenvolveram-se, ao longo dos anos,

³⁰⁷ PIMENTA. op. cit. 2005. p. 08.

³⁰⁸ Ibidem. p. 08-09.

Idem. op. cit. 2006. p. 79.

DI MEGLIO. op. cit. 2010. p. 268.

de modo a destacarem-se junto à política, difundindo, assim, a ideia independentista em meio à toda população.³⁰⁹

Essa difusão de ideias, entretanto, somente foi possível graças a militarização da província – iniciada entre os anos de 1806 e 1807, com as invasões britânicas dos territórios hispânicos na Região Platina – que possibilitou o enquadramento e a mobilização política das camadas mais pobres da sociedade buenairense do período, bem como a destituição do Vice-rei Baltasar Hidalgo de Cisneros.³¹⁰

Para o historiador Alejandro Martín Rabinovich, em seu texto, registrado na revista *Anuario Facultad Ciencias Humanas*, publicada em 2014, ao longo de uma discussão sobre a obra de Halperin Donghi, citada anteriormente, “os militares patriotas se transformaram rapidamente no primeiro estamento do novo Estado. Porque em tempos de uma guerra de independência, onde tudo estava em jogo, seu saber técnico era indispensável e seu prestígio era muito superior ao dos demais funcionários civis.”³¹¹ Nesse sentido, considerando o fato de que a maioria da população estava nos quartéis, como parte das tropas, a utilização destas no início do Governo Provisório, foi considerado, por Alejandro e Halperin Donghi, como estratégico, uma vez que

Neste contexto, a capacidade de convocar a tropa para dirimir as lutas políticas internas se mostraria rapidamente como decisiva. Os motins, as revoluções, e o que hoje chamaríamos de golpe de Estado, passaram a formar parte do repertório cotidiano da vida política facciosa do período. Ninguém estava mais bem preparado para esses lances que os altos oficiais militares. (Tradução livre do autor)³¹²

Esse aspecto militar, característico do Governo exercido pelas elites crioulas na cidade de Buenos Aires, também pode ser identificado durante a tarefa de análise das correspondências enviadas pelo representante inglês na Ibero-america, Lorde Strangford, ao Governo de Buenos Aires. Em uma das cartas trocadas entre o governo provincial e o diplomata inglês, datada do dia 10 de agosto de 1810, é possível identificar, em meio ao apelo feito ao representante da

³⁰⁹ DONGHI, Tulio Halperin. **Revolución y guerra**: formación de una elite dirigente en la Argentina. Buenos Aires: Siglo XXI, 1994. p. 160 – 167.

³¹⁰ Ibidem. p. 160 – 167.

RABINOVICH, Alejandro M. Primero guerra, luego revolución. Halperin Donghi y el proceso de militarización del Río de la Plata. *Anuario Facultad Ciencias Humanas*. n. 11. v. 11. p. 01 – 06. Diciembre. 2014. p. 02 – 03.

³¹¹ RABINOVICH. op. cit. 2014. p. 04.

“[...] los militares patriotas se transformaron rápidamente en el primer estamento del nuevo Estado. Porque en tiempos de una guerra de independencia donde todo estaba en juego, su saber técnico era indispensable y su prestigio era muy superior al de los demás funcionarios civiles.”

³¹² Ibidem. loc. cit.

En este contexto, la capacidad de convocar a la tropa para dirimir las luchas políticas internas se mostraría rápidamente como decisiva. Los motines, las revoluciones y lo que hoy llamaríamos golpes de Estado pasaron a formar parte del repertorio cotidiano de la vida política facciosa del período. Nadie estaba mejor preparado para estos lances que los altos oficiales militares.

Inglaterra para a manutenção das relações comerciais e do apoio às decisões de fidelidade do governo buenairense em relação ao rei Fernando VII, que “A Junta pediu ao governo inglês, em ofícios anteriores, armamentos numerosos, pois havendo abundância de homens, com aqueles auxílios ficariam estas províncias no estado de sustentar sua justiça, e sua conveniência, que por fortuna se encontra intimamente ligada à da nação inglesa.”³¹³ Muitas outras, ainda, fazem menção às forças milicianas ali existentes, bem como às intervenções, realizadas por essas à comerciantes e/ou navios suspeitos de obstruírem as leis.

Outro fator/aspecto, que também precisa ser levado em conta quando fala-se de criação do Governo de Buenos Aires, é a questão do destaque da ex-capital do Vice-Reino da Prata perante o resto do mundo, principalmente com relação às potências da Europa. Sobre isso, a historiadora argentina Marcela Ternavasio, em seu trabalho intitulado *Buenos Aires y el orden político posrevolucionario: De la Roma republicana a la nueva Argirópolis*, aponta para uma série de mudanças ocorridas em Buenos Aires, desde o período da queda do rei Fernando VII até a instituição da constituição e a criação da federação da Argentina. Como o próprio nome aponta, a autora divide essas mudanças em três etapas: A Roma republicana (entre os anos de 1810 e 1820); A Atenas do Prata (entre os anos de 1820 e 1829); e a Santa Federação (a partir do ano de 1829). Cada uma das etapas diz respeito à um momento específico da política externa e de governo empregada em Buenos Aires. Entretanto, à esta análise cabe apenas o primeiro momento apontado pela autora.

Segundo a autora, o panorama político buenairense que antecede a revolução era de descaso das autoridades peninsulares, como pode-se perceber na fala a seguir:

Tanto durante as invasões inglesas quanto nos eventos que se seguiram à crise da monarquia entre 1808 e 1810, Buenos Aires parecia se comportar mais como o epicentro de um governo marginal [...] do que como a capital de um grande vice governo. Naquele momento, as autoridades do vice-reino que viviam em Buenos Aires não pareciam tão preocupadas em governar o vasto território que possuíam sob sua tutela enquanto administravam as disputas internas que enfrentavam os corpos coloniais dentro do perímetro menor da cidade e seus arredores mais próximo, incluindo Montevideú. [...] primeiro, que Buenos Aires foi levada ao status de capital há apenas trinta anos e, em segundo lugar, que, ao contrário dos dois grandes capitais vice-reinóis – México e Lima – Buenos Aires exibia pobreza – em todas as dimensões imagináveis do termo – que pode ser representada em um fato convincente: até 1776

³¹³ Archivo General de la Nación. op. cit. 1941. p. 25.

“La Junta há pedido al gobierno ingles en anteriores oficios armamentos numerosos, pues habiendo abundancia de hombres, con aquellos auxilios quedarian éstas provincias en estado de sóstener su justicia, y su conveniencia, que por fortuna se halla intimamente ligada á la de la nacion inglesa.”

A Junta pediu ao governo inglês em ofícios anteriores armamentos numerosos, uma vez que há abundância de homens, com esses auxílios ficariam essas províncias em condições de manter sua justiça e sua conveniência, que felizmente está ligada à da nação inglesa. (Tradução livre do autor).

a cidade tinha apenas um governador, um cabildo e quatro departamentos oficiais com catorze funcionários. (Tradução livre do autor).³¹⁴

Apesar do descaso das autoridades peninsulares, Buenos Aires desenvolveu-se de maneira exorbitante durante o período das Reformas Bourbonicas. Segundo aponta Ternavasio, a cidade duplicou sua população durante as três décadas em que durou o Vice-Reino, passando de vinte mil habitantes para cerca de quarenta mil, sem contar o fato de que grupos mercantis estrangeiros muito poderosos, após a instituição do Regulamento de Comércio Livre, datado de 1778 – que habilitou o comércio legal no porto de Buenos Aires –, acabaram por acrescentar suas riquezas à Província.³¹⁵

Entretanto, conforme salienta a autora, a partir dos eventos que ocorreram entre 1808 e 1810, identifica-se uma mudança com relação à marginalidade e ao descaso, explicitados anteriormente, em Buenos Aires. Isso graças ao fato de que, em 1810, ao liderar a criação de um governo autônomo em relação à metrópole, as elites crioulas, juntamente com as milícias buenaienses, se precipitaram em empreender um projeto que visava a busca do reconhecimento desse governo, bem como a conquista de seu próprio Vice-Reino, formado pelos demais governos autônomos. Para essa conquista, os revolucionários utilizaram-se das mesmas técnicas utilizadas durante as reformas bourbonicas: centralização do poder, redução dos corpos intermediários e, principalmente, o uso da força militar.³¹⁶

A partir desse momento, visualiza-se novo dilema na construção do Governo buenaiense: a divisão entre as elites revolucionárias. O historiador argentino Gabriel Di Meglio, em seu artigo intitulado *Algunas claves de la Revolución en el Río de la Plata (1810 – 1820)*, aponta para a existência de pelo menos dois grupos distintos de pensamento entre as elites crioulas, já no ano de 1810. Um desses grupos, considerado por ele mais radical, era liderado pelo secretário da Junta de Governo Provisório, fundador e dono do jornal buenaiense *La Gaceta*, Mariano Moreno. Assim como Moreno e seu jornal, o grupo defendia a ideia de desvinculação completa

³¹⁴ TERNAVASIO, Marcela. Buenos Aires y el orden político posrevolucionario: De la Roma republicana a la nueva Argirópolis. In: CHUST, Manuel; FAQUEST, Ivana (Eds). **La Patria no se hizo sola: Las Revoluciones de Independencia iberoamericanas**. Madrid: Elece, Industria Gráfica S. I. 2012. p. 71 – 72.

Tanto durante las invasiones inglesas como en los acontecimientos sucedidos luego de la crisis de la monarquía entre 1808 y 1810, Buenos Aires pareció comportarse más como epicentro de una gobernación marginal [...] que como capital de un gran virreinato. En esa coyuntura, las autoridades virreinales residentes en Buenos Aires no parecían estar tan preocupadas por gobernar el amplísimo territorio que tenían bajo su tutela como sí en administrar las disputas internas que enfrentaron a los cuerpos coloniales dentro del más reducido perímetro de la ciudad y su entorno más cercano, incluido Montevideo. [...] en primer lugar, que Buenos Aires había sido elevada a la condición de capital hacía apenas treinta años y, en segundo lugar, que a diferencia de las dos grandes capitales virreinales –México y Lima– Buenos Aires exhibía una pobreza –en todas las dimensiones imaginables del término– que puede graficarse en un dato contundente: hasta 1776 dicha ciudad contaba solo con un gobernador, un cabildo y cuatro reparticiones oficiales con catorce empleados.

³¹⁵ Ibidem. p. 73.

³¹⁶ Ibidem. loc. cit.

com o soberano espanhol e instauração de uma nova ordem vigente, a fim de promover a reinstalação da liberdade, da razão e da justiça universais. O outro grupo, em contrapartida, é considerado pelo historiador como um grupo mais conservador/moderado. Esse, por sua vez, formado e agrupado em torno do presidente da Junta, o comandante dos Patrícios, Cornelio Saavedra, era contrário às ideias de Moreno, uma vez que acreditava não serem necessárias rupturas maiores do que as que já haviam sido feitas.³¹⁷

A cisão ocorrida em meio aos revolucionários, originou também uma série de disputas internas pelo poder político de Buenos Aires. Utilizando-se das milícias militares a seu dispor, em 1811, os saavedristas promoveram uma mobilização popular para a expulsão dos partidários das ideias de Moreno. Essa prática inaugurada ali, tornar-se-ia corriqueira e característica nos Governos da Província para pressionar e remover os governos considerados inimigos. Ainda no mesmo ano, porém, após o fracasso das forças do exército enviadas para ocupar o Alto Peru, a Junta de Governo acabou por ser destituída, sendo substituída, em setembro daquele ano, por um novo Governo, em forma de Triunvirato.³¹⁸

O Triunvirato recém-instalado herdou uma situação bélica cada vez mais complexa. Diante dessa situação, conforme afirma Di Meglio, o Governo foi bastante moderado ao tomar suas posições políticas e, por isso, foi pressionado pelo grupo morenista, que acabou organizando-se de modo a formar a chamada *Sociedad Patriótica*, liderada pelo radical Bernardo de Monteagudo. A Sociedade Patriótica acabou fundindo-se com a *Logia Lautaro*, uma sociedade secreta criada por alguns oficiais americanos que lutaram contra Bonaparte para no exército espanhol, cujos dirigentes eram Carlos de Alvear y José de San Martín. Em outubro de 1812, a Logia derrubou o governo, novamente utilizando-se de uma mobilização de tropas e de membros do baixo povo, e criou o Segundo Triunvirato.³¹⁹ Os planos da Logia para o governo era ganhar a guerra contra os inimigos da revolução e, então, declarar a independência absoluta, mantendo o centralismo.³²⁰

Para tanto, decidiu-se concentrar o poder e substituir o Triunvirato pela figura do Diretor Supremo. O governo da Logia,

Em 1813, convocou representantes das províncias para um congresso com o objetivo de sancionar uma constituição. Esta Asamblea del Año XIII tomou uma série de medidas importantes: proclamou a liberdade de ventres, por meio da qual todos os filhos de escravos iam nascer livres a partir de então; suspendeu o tributo indígena; deixou de jurar fidelidade a Fernando VII; aboliu os títulos de nobreza e a inquisição; proibiu a tortura. Se esperava que declarasse a independência, porém a mudança da

³¹⁷ DI MEGLIO, Gabriel. op. cit. 2010. p. 269.

³¹⁸ Ibidem. p. 270.

³¹⁹ Ibidem. p. 270 – 271.

³²⁰ Ibidem. p. 271.

situação na Europa, onde Bonaparte começou a ser derrotado, fez que os deputados pausassem a marcha, esperando o que poderia acontecer. (Tradução livre do autor)³²¹

Apesar do investimento maciço nas forças militares, o Governo buenairense não obteve êxitos em subjugar os demais governos provisórios para conquistar seu próprio vice-reino. Segundo Di Meglio, o maior sucesso que as elites crioulas buenairenses tiveram foi a conquista da cidade de Montevidéu, baluarte contrarrevolucionário do sul do continente, em janeiro de 1814, o que impediu a chegada das tropas espanholas no Rio da Prata. Apesar disso, havia uma forte resistência à dominação buenairense no território montevideano. Liderados por Artigas, desde 1811, um grupo de revolucionários se opunha a qualquer tipo de dominação, em prol de uma independência de fato. Essas ideias exerciam influência para além da Província de Montevidéu e, por esse motivo, o autor argumenta que, em 1815, o território revolucionário estava partido em dois.³²² Sobre essas afirmações, a autora argentina, Marcela Ternavasio argumenta:

Desta perspectiva, o Rio da Prata flutuou, entre 1810 e 1816, entre a autonomia e as propostas independentistas que somente na segunda data se concretizaram ao declarar-se a independência das Províncias Unidas da América do Sul. [...] A grandiloquente expressão América do Sul, ao mostrar a afirmação de uma identidade americana encorajada pelas guerras de independência, refletia a profunda incerteza a respeito de qual seria a geografia que eventualmente seria incluída junto à nova ordem política liderada por Buenos Aires. (Tradução livre do autor).³²³

Com a declaração da independência das Províncias Unidas da América do Sul, Buenos Aires garantia um papel de destaque frente aos demais governos revolucionários, entretanto, variáveis como a divergência de ideias, a continuidade das guerras pela independência e a incerteza com relação à distribuição de poder entre os governos que davam forma a esse projeto, acabaram levando-o à falência. Assim sendo, conforme aponta Ternavasio, no ano de 1820, o território que compreendia o antigo Vice-Reino do Rio da Prata e as Províncias Unidas da

³²¹ DI MEGLIO, Gabriel. op. cit. 2010. p. 271.

En 1813 convocó a representantes de las provincias a un congreso con el objetivo de sancionar una constitución. Esta *Asamblea del año XIII* tomó una serie de medidas importantes: proclamó la libertad de vientres, por medio de la cual todos los hijos de esclavos iban a nacer libres a partir de entonces; suspendió el tributo indígena; dejó de jurar fidelidad a Fernando VII; abolió los títulos de nobleza y la inquisición; prohibió la tortura. Se esperaba que declarara la independencia, pero el cambió de situación en Europa, donde Bonaparte empezó a ser derrotado, hizo que los diputados pausaran la marcha a la espera de qué podía ocurrir.

³²² DI MEGLIO, Gabriel. op. cit. 2010. p. 71 – 72.

³²³ TERNAVASIO. op. cit. 2012. p. 76.

Desde esta perspectiva, el Río de la Plata fluctuó entre 1810 y 1816 entre la autonomía y las propuestas independentistas que solo en la segunda fecha se concretaron al declararse la independencia de las Provincias Unidas de Sud América. [...] La grandilocuente expresión Sud América, a la vez que mostraba la afirmación de una identidad americana alentada por las guerras de independencia, reflejaba la profunda incertidumbre respecto a cuál sería la geografía que finalmente quedaría incluida en el nuevo orden político liderado desde Buenos Aires.

América Latina encontrava-se esfacelado em diversos governos autônomos provinciais, que somente após quatro décadas selariam sua união sob o nome de República Argentina.³²⁴

Dessa maneira, segundo a autora, os eventos ocorridos entre os anos de 1810 e 1820 apontam para o fato de que Buenos Aires não conseguiu legitimar-se como a capital de uma ordem centralizada e dominada por ela, apesar de empreender diversos esforços para conquistar militar e politicamente o território do antigo vice-reino. Nem os congressos constituintes, nem as campanhas libertadoras desenvolvidas nas diferentes frentes militares puderam diminuir as disputas pela soberania derivada da crise monárquica. Um dado comum a toda América hispânica, mas que no caso rio-platense derivou para uma fragmentação sem precedentes após 1820, quando o poder central, representado pelo Diretório, literalmente desapareceu ao ser derrotado pelas forças federais do litoral.³²⁵

3.2 – Uma estimativa populacional da sociedade portenha

Dentro desse panorama de tentativas de construção política da cidade portenha, outro fator que a ser considerado é a organização social ali presente. Segundo apontado por Tulio Halperín Donghi, ainda no século anterior, quando Buenos Aires gozava do título de capital do Vice-reino do Rio da Prata, era possível dividir a região vice-reinal em duas partes: litoral e interior; cada uma delas partindo de uma configuração social geral – agrupamento social realizado através da constituição de castas (espanhóis peninsulares, descendentes, mestiços, negros, indígenas) –, para divisões características populacionais próprias³²⁶, conforme é possível identificar no trecho a seguir:

A sociedade rio-platense ainda vê a si mesma como dividida por linhas étnicas. No Litoral, a escravidão coloca quase todos os povoadores de origem africana dentro de um grupo submetido a um regime jurídico especial; na Buenos Aires de 1778, os negros escravos dominavam um setor de atividades que – não sem risco de anacronismo – é caracterizável como classe baixa. Mas mesmo aqui, onde a população negra é outro imigrante recente, aparecem – inclusive ao estabelecer-se no vice-reino – homens de cor que conseguiram estabelecer-se em níveis sociais mais altos; artesãos e comerciantes donos eles mesmos, às vezes, de escravos. No Interior – como já se viu – uma parte muito importante da população africana conseguiu emancipar-se do regime escravista. Nesta região de mais antiga prosperidade, onde os negros são procurados desde o século XV para preencher a lacuna demográfica causada pelo colapso da população indígena, estamos presenciando um momento mais avançado do processo que apenas começou a ser vivenciado no Litoral. Em ambos os setores é evidente que a existência da escravidão não é suficiente para encurralar os africanos nos níveis sociais e de atividade a que estavam destinados. (Tradução livre do autor)³²⁷

³²⁴ TERNAVASIO. op. cit. 2012. p. 76 – 77.

³²⁵ Ibidem. p. 77.

³²⁶ DONGHI. op. cit. 1994. p. 15 – 75.

³²⁷ Ibidem. p. 52.

Essa divisão realizada pelo historiador é corroborada quando se leva em consideração os relatos realizados pelo mineralogista britânico John Mawe, quando viajando pelo território portenho a serviço do Príncipe Regente de Portugal, D. João VI, descreve a seguinte observação em seu *Travels in the interior of Brazil, particularly in the gold and diamonds districts of that country, by authority of the prince regent of Portugal, including a voyage to the Rio de la Plata, and a historical sketch of the Revolution of the Buenos Ayres*, sobre a situação da capital em 1807:

“As várias raças que compõem a população são as seguintes:

1. Espanhóis ou europeus legítimos. Em Buenos Ayres existem cerca de três mil; no interior o número é insignificante, exceto em Potosí, que, sendo um país mineiro, contém muitos;
2. Crioulos; descendentes legítimos de espanhóis ou europeus.
3. Mestiços, descendentes de pais europeus e índios.
4. Índios, quase todos com alguma mistura de sangue espanhol.
5. Misturas marrons de africanos e europeus.
6. Mulatos de vários graus. (Tradução livre do autor)³²⁸

Em meio a esta organização, como já mencionado anteriormente, Buenos Aires era, então, “basicamente, uma cidade comercial e burocrática, com atividades complementares (artesaniais e primárias) destinadas a atender a demanda alimentada, em primeiro lugar, por quem vive da administração e do comércio”³²⁹, que seguia a tradicional divisão social litorânea das castas,

La sociedad rioplatense aún se ve a sí misma como dividida por líneas étnicas. En el Litoral la esclavitud coloca a casi todos los pobladores de origen africano dentro de un grupo sometido a un régimen jurídico especial; en la Buenos Aires de 1778 los negros esclavos dominan el sector de actividades que – no sin riesgo de anacronismo– es caracterizable como de clase baja. Pero aun aquí, donde la población negra es demás reciente inmigración, aparecen – incluso al establecerse el virreinato – hombres de color que han logrado ubicarse en niveles sociales más altos; artesanos y comerciantes dueños a veces ellos mismos de esclavos. En el Interior –se ha visto ya – una parte muy importante de la población africana ha logrado emanciparse del régimen de esclavitud. En esta región de prosperidad más antigua, donde los negros han sido buscados desde el siglo XV para colmar el vacío demográfico provocado por el derrumbe de la población indígena, asistimos a un momento más avanzado del proceso que sólo ha comenzado a vivirse en el Litoral. En uno y otro sector es evidente que la existencia de la esclavitud no es suficiente para arrinconar a los africanos en los niveles sociales y de actividad a los cuales fueron destinados.

³²⁸ MAWE, John. *Travels in the interior of Brazil, particularly in the gold and diamonds districts of that country, by authority of the prince regent of Portugal, including a voyage to the Rio de la Plata, and a historical sketch of the Revolution of the Buenos Ayres*. London: Longman, Husrt, Rees, Orme and Brown, 1812. p. 39.

The various races which compose the population are as follow;

1. Legitimate Spaniards or Europeans. In Buenos Ayres there are about three thousand; in the interior the number is very trifling, except in Potosi, which, being a mining country, contains many.
2. Creoles ; legitimate descendants from Spaniards or Europeans.
3. Mestizos, the offspring of European and Indian parents.
4. Indians, almost all of whom have some mixture of Spanish blood.
5. Brown mixtures of Africans and Europeans.
6. Mulattos of various degrees.

³²⁹ DONGHI. op. cit. 1994. p. 41.

mas possuía características próprias em relação a algumas delas, como os artesãos, que “Em Buenos Aires – graças à existência de um mercado local mais amplo e de exigências diferenciadas – o setor artesanal pode subsistir mediante o contato direto com seu público consumidor”; os acadêmicos, cuja carreira era entendida como um dos meios que facilitavam a ascensão social; e os comerciantes, que, ainda que pese a clássica relação entre comércio e política, fortemente presente na estrutura do Vice-reino do Prata, ao firmarem-se na região, aproveitando-se da facilitação do comércio, acabavam por buscar a ascensão social por meios independentes desta relação, principalmente através das carreiras acadêmicas.³³⁰

Também os setores mais baixos da sociedade, no período apontado pelo autor, possuíam alguma diferença quando olhados sob a ótica portenha, uma vez que “a proporção de escravos entre os que se dedicam às atividades próprias desse setor é esmagadoramente alta”, fato que contribuía para a manutenção de um grupo marginal de brancos desempregados, cuja existência preocupava as autoridades em momentos de crise, visto a possibilidade de um aumento constante e de possíveis levantes descontentes, a ponto de serem tomadas medidas de precaução³³¹.

Nesse sentido,

a sociedade urbana conserva fortes características estamentárias; aqui como no Interior os elementos novos que se incorporam aos setores altos têm sua origem principalmente no exterior, na metrópole; ao contrário, a ascensão econômica e social dentro da estrutura local é muito difícil. E por mais que esses elementos novos sejam aqui mais independentes com respeito à administração vice-reinal, suas atitudes são essencialmente conservadoras. (Tradução livre do autor)³³²

A característica da sociedade portenha apontada por Halperín Donghi, para o período do Vice-reino, não só é comprovada, quando consideradas as anotações realizadas por Mawe sobre suas experiências na cidade, como reforçada como parte cultural da mesma, visto que os documentos apontam para um período posterior à virada do século, às invasões inglesas e, de

“[...] básicamente, una ciudad comercial y burocrática, con actividades complementarias (artesanales y primarias) destinadas a atender la demanda alimentada en primer término por quienes viven de la administración y el comercio”

³³⁰ DONGHI. op. cit. 1994. p. 60 – 61.

“En Buenos Aires – gracias a la existencia de un mercado local más vasto y de exigencias más diferenciadas – el sector artesanal puede subsistir mediante el contacto directo con su público consumidor”

³³¹ Ibidem. loc. cit.

“[...] la proporción de esclavos entre los que se dedican a las actividades propias de ese sector es abrumadoramente alta”

³³² Ibidem. p. 61 – 62.

[...] la sociedad urbana conserva fuertes caracteres estamentarios; aquí como en el Interior los elementos nuevos que se incorporan a los sectores altos tienen su origen principalmente en el exterior, en la metrópoli; por el contrario, el ascenso económico y social dentro de la estructura local es muy difícil. Y por más que esos elementos nuevos sean aquí más independientes con respecto a la administración virreinal, sus actitudes son esencialmente conservadoras

certo modo, ao início do enfraquecimento da influência metropolitana sobre a região colonial. Em sua análise, Mawe aponta que para a compreensão da organização da comunidade buenairense, “é necessário pressupor que pretendo classificá-las, não por graus de nascimento, classe ou profissão, mas pela estimativa relativa em que se situam em termos de propriedade ou utilidade pública.”³³³. Para tal, o mineralogista divide a população em 6 classes distintas: os comerciantes; os proprietários de imóveis e terras; os artesãos; os funcionários públicos, os militares e/ou milicianos; e o clero.

Considerados pelo Mineralogista como a última classe em grau de importância social, em 1807, o clero é registrado em seu relato como um grupo de, pelo menos, mil indivíduos, distintos dos demais grupos “pelo aprendizado, honra e probidade dos frades”³³⁴.

Em quinto lugar nesta escala, estão alocadas as forças militares. Apesar de sua colocação, os indivíduos pertencentes a esta classe, como já exposto aqui, possuíam grande importância dentro da sociedade, visto que foram forças milicianas, que viriam a originar os militares, as responsáveis pela defesa do território durante as invasões inglesas e, posteriormente, encabeçaram as batalhas pela expansão territorial e independência, chegando a fazer parte de uma elite política, juntamente com outras classes dessa lista³³⁵.

O quarto lugar da lista de Mawe vai para o grupo dos funcionários públicos, divididos à época do relato entre espanhóis e *criollos*, sendo os primeiros detentores de cargos mais altos e mais rentáveis e os demais, ocupando cargos menores³³⁶. A regra colocada pelo mineralogista, mudará após a eclosão dos conflitos de independência e a presença dos espanhóis nos cargos públicos e políticos tenderá a diminuir, substituída pelos locais. Da mesma forma, é possível dizer que a importância social desse grupo, bem como a do grupo dos militares, tende a subir algumas posições, uma vez que o processo em que mergulham os governos hispano-americanos é principalmente político e militar.

O terceiro grupo é composto por artesãos, como pedreiros, carpinteiros, alfaiates e sapateiros, que, embora trabalhem arduamente e recebam grandes salários, raramente adquirem propriedades. Os jornaleiros geralmente são pessoas de cor; os senhores, em sua maioria, genoveses, e universalmente estrangeiros, pois os espanhóis desprezam esses negócios e não podem se rebaixar a trabalhar com negros ou mulatos. Muitas das classes inferiores derivam a subsistência desses e de outros empregos de natureza

³³³ MAWE. op. cit. 1812. p. 40.

“[...] it is necessary to premise that I mean to class them, not by degrees of birth, rank, or profession, but by the relative estimation in which they stand in point of property or public usefulness”

³³⁴ Ibidem. p. 43.

“by their learning, honour, and probity from the friars”

³³⁵ Em seu trabalho *¡Viva el bajo pueblo!*, o historiador Gabriel Di Meglio compreende que o processo posterior ao ato de 25 de maio de 1810, abriu margens para a formação de uma elite política formada por militares, periodistas, advogados e comerciantes.

³³⁶ Ibidem. p. 42.

semelhante; aqui estão queimadores de cal, lenhadores, curtidores, carreteiros etc. Os carregadores livres constituem um corpo numeroso de homens; vagueiam pelas ruas para carregar e descarregar carroças e carregar fardos, mas são tão ociosos e dissolutos que nenhum homem pode depender de seus serviços por uma semana; quando têm um pouco de dinheiro, bebem e jogam, e quando estão sem um tostão, às vezes se dedicam ao furto. (Tradução livre do autor)³³⁷.

Como é possível constatar, esse grupo é basicamente a base da sociedade portenha, compreendida por Di Meglio como parte da plebe, ou do baixo povo, ou seja, os grupos que se dedicavam a atividades não especializadas, a vasta maioria dos trabalhadores manuais pobres, mendigos e pessoas pobres que viviam em casas de caridade, enfim, a grande massa da sociedade portenha³³⁸.

Seguindo com sua narrativa, John Mawe aponta como segundo grupo em sua escala os proprietários e subdivide-o em proprietários de terra e proprietários de imóveis. Diferentemente da classe dos funcionários públicos e da classe de comerciantes, essa categoria traz como atores principais os súditos *criollos*, isso porque, segundo aponta o interlocutor, “em geral são crioulos, pois poucos europeus empregam seus fundos na construção ou na compra de terras, até que tenham realizado uma fortuna para viver, o que normalmente ocorre quando eles estão muito avançados na vida, de modo que seus estabelecimentos passam imediatamente nas mãos de seus sucessores”³³⁹. Pode-se compreender, partindo da análise exposta pelo britânico, que a incidência maior de hispano-americanos do que de espanhóis nativos nesse ramo se desse em virtude da rentabilidade desse tipo de investimento. Como já salientado, a cidade portenha tinha como principal característica suas relações comerciais e seu porto, importante ponto de circulação de mercadorias e metais da Bacia do Prata, logo, é viável considerar que as pessoas que buscavam uma rentabilidade e lucro maiores e mais rápidos se estabelecessem nesse ramo, desvalorizando os demais. Essa interpretação é corroborada quando, ao voltar-se para os escritos de Mawe, encontra-se a seguinte colocação: “Os simples proprietários obtêm tão pouca

³³⁷ MAWE. op. cit. 1812. p. 42.

The third class is composed of handicraftsmen, such as masons, carpenters, tailors, and shoe-makers, who, although they work hard and receive great wages, seldom realise property. The journeymen are usually people of colour; the masters for the most part Genoese, and universally foreigners, for the Spaniards despise these trades, and cannot stoop to work along with negroes or mulattos. Many of the lower orders derive subsistence from these and other employments of a similar nature ; here are limeburners, wood-cutters, tanners, curriers, &c. The free porters constitute a numerous body of men; they ply about the streets to load and unload carts, and carry burdens, but they are so idle and dissolute, that no man can depend on their services for a week together; when they have a little money, they drink and gamble, and when penniless, they sometimes betake themselves to pilfering.

³³⁸ DI MEGLIO, Gabriel. **¡Viva el bajo pueblo!** La plebe urbana de Buenos Aires y la política entre la Revolución de Mayo y el Rosismo. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2007. p. 39 – 70.

³³⁹ MAWE. op. cit. 1812. p. 41.

“[...] for few Europeans employ their funds in building, or in the purchase of land, until they have realised a fortune to live upon, which commonly takes place when they are far advanced in life, so that their establishments pass immediately into the hands of their successors”

receita de suas posses que geralmente estão em dívida com seus comerciantes; seus ganhos são comumente absorvidos pelos monopolistas, e não tendo um magistrado para representá-los, eles se encontram desprovidos de recursos eficazes contra o erro e a extorsão”³⁴⁰; ou seja, para galgar espaço e crescer socialmente, através do ramo imobiliário, era necessário investir pesado e conquistar um monopólio.

Da mesma forma, o retorno financeiro proveniente do ramo de terras não era o mais satisfatório. Novamente, é possível entender essa condição a partir da consideração do status da cidade e da separação do espaço provincial em interior e litoral, apresentado por Halperín Donghi. Entretanto, para além dessas ponderações, o mineralogista aponta que “As preocupações da agricultura neste país são tão deficientes e mal regulamentadas, que o proprietário de uma propriedade que realmente vale 20.000 dólares mal consegue subsistir dela”³⁴¹, ponto que coincide em parte com a ideia da existência de um descaso da península para com essa parte da colônia por longo período³⁴². Assim sendo, apesar de classificados como o segundo grupo em importância social, pelo britânico, “Esses homens estão tão deprimidos e empobrecidos que, não obstante a importância de sua vocação e a utilidade pública de seus trabalhos, são classificados entre as pessoas de menor importância na sociedade”³⁴³.

Apontada pelo interlocutor como a primeira das classes de sua escala, é possível supor-se que os comerciantes não somente fossem os mais importantes para a economia e sociedade portenha, como também os mais numerosos. Essa categoria subdividia-se em vários seguimentos, sendo os mais destacados, os comerciantes que faziam transações além-mar. Entre esses, Mawe aponta que “As casas mais importantes são quase todas filiais de algum estabelecimento europeu; poucos dos crioulos têm comércio regular”³⁴⁴, fato corroborado por Donghi, quando se refere à Buenos Aires pós 1778: “la mayor parte de los mercaderes porteños son consignatarios de casas españolas (y en más de un caso parientes de los comerciantes

³⁴⁰ MAWE. op. cit. 1812. p. 41

“The simple landholders derive so little revenue from their possessions, that they are generally in debt to their tradesmen; their gains are but too commonly engrossed by the monopolists, and having no magistrate to represent them, they find themselves destitute of effectual resources against wrong and extortion”

³⁴¹ Ibidem. loc. cit.

“So defective and illregulated are the concerns of agriculture in this country, that the proprietor of an estate really worth 20,000 dollars can scarcely subsist upon it”

³⁴² SARTORETTO, Eduardo. “**Tengo el Honor de ser el Más Obediente y Humilde Servidor de Vuestra Excelencia**”: uma análise das movimentações e práticas de corso e pirataria na Região do Rio da Prata (1810 – 1822). 2017. Monografia (Curso de História). Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2017. p. 14 – 21.

³⁴³ MAWE. op. cit. 1812. p. 42.

“These men are so depressed and impoverished that, notwithstanding the importance of their calling, and the public usefulness of their labours, they are ranked among the people of least consequence in society”

³⁴⁴ Ibidem. p. 40.

“The more considerable houses are almost all branches of some European establishment; few of the Creoles have any regular trade”

peninsulares de los que dependen, o con los que permanecen íntimamente ligados”³⁴⁵. A diferença entre a quantidade de comerciantes hispânicos em relação à quantidade de *criollos* pode ser justificada pela falta de oportunidades para os últimos, visto que os primeiros possuíam redes pré-definidas de comércio. Além disso, conforme apontado por Prado, ao final da década de 1770, Montevideu tornara-se o principal porto atlântico do estuário platino, fator que pode ser visto como contributivo para o precário contingente de comerciantes portenhos autônomos, uma vez que desviava o grande comércio de Buenos Aires, repassando somente embarcações menores e derivados dos navios aportados nos deques monteviduanos³⁴⁶. Todavia, conforme afirma Gabriel Di Meglio, esse cenário tende a se modificar com a autorização do livre comércio e, posteriormente, com a eclosão dos conflitos pela independência, uma vez que as elites hispânicas acabarão por ser substituídas por grupos estrangeiros que se estabelecem na região, favorecendo a permanência dos grupos comerciantes locais.³⁴⁷

Apesar da mudança social iniciada com a eclosão dos conflitos de independência, a partir de 1810, e, principalmente, da substituição de uma elite fidalga espanhola por uma elite *criolla* nos principais setores da sociedade, a estrutura apresentada por Mawe, em 1807, ainda pode ser considerada, se observadas outras fontes. Em uma breve análise dos registros das doações realizadas para a construção e manutenção da Biblioteca Pública de Buenos Aires, datados do ano de 1810 e publicados em quatro edições da Gaceta de Buenos Aires, é possível estabelecer-se a seguinte relação entre os doadores:

Tabela 6 – Número de doadores da Biblioteca Pública de Buenos Aires referente ao ano de 1810, separados por classes.³⁴⁸

Classes	Nº de membros
Comerciantes	15 doadores
Proprietários	3 doadores
Acadêmicos³⁴⁹	14 doadores
Políticos e func. Públicos	30 doadores

³⁴⁵ DONGHI. op. cit. 1994. p. 42.

³⁴⁶ PRADO. op. cit. 2017. p. 136 – 139.

³⁴⁷ DI MEGLIO. op. cit. 2007. p. 40 – 41.

³⁴⁸ As informações obtidas nas edições do periódico não estão devidamente completas, por esse motivo, o presente trabalho tomou a liberdade de realizar outras pesquisas a fim de complementá-las. Para os nomes evidenciados nas listas de doadores, cujas descrições de possíveis cargos não constavam, foram realizadas pesquisas de cunho biográfico breve, na tentativa de identificar as trajetórias de cada indivíduo, usando como principal ferramenta as páginas da própria Gazeta de Buenos Aires e, ainda, o site da Real Academia de História da Argentina, disponível no seguinte endereço: <https://www.rah.es/>. O grupo das pessoas sem informações, além de ser o maior dos conjuntos aqui estipulados, também é formado por indivíduos cuja pesquisa realizada não conseguiu levantar nada relevante sobre.

³⁴⁹ Para a carreira de acadêmicos, considera-se nesta pesquisa os indivíduos que atuavam como médicos, professores, doutores e advogados.

Militares	23 doadores
Clero	18 doadores
Sem informação	31 doadores
Total de doadores	111 doadores
Nº de doadores que transitam entre classes	23 doadores

Fonte: Gazeta de Buenos Aires, edições extraordinárias referentes aos dias 25 de setembro, 2 de outubro, 23 de outubro; e edição 24, de 15 de novembro de 1810.

É evidente, a partir dessa primeira tabela, a existência de uma estrutura organizacional da sociedade que remonta àquela proposta por Mawe, mesmo após a eclosão dos conflitos. Todavia, algumas ressalvas e explicações se fazem necessárias. Primeiramente, é impossível afirmar que o cenário apresentado pelos dados expostos correspondesse à totalidade das atividades e grupos da ex-capital do Vice-Reino do Prata, uma vez que a fonte da qual as informações foram retiradas pressupõe uma elite letrada de indivíduos, cujas doações apontam para interesses particulares em relação à Biblioteca pública. Ponto manifestado pelo historiador Gabriel Di Meglio, o acesso ao letramento distinguia a plebe e as elites econômicas desde o período colonial³⁵⁰, todavia, é possível encarar essa informação muito mais como um elitismo político do que econômico, a partir dos movimentos de maio de 1810, fator que não necessariamente significava a interrupção na circulação das ideias independentistas. Em verdade, como aponta o historiador William Acree,

[...] a ênfase recém-semeada na importância da palavra impressa – promovida como um sinal tangível de legitimidade – começou a abrir uma nova esfera pública que incentivava uma maior interação entre as elites letradas (que podiam exercer o poder através da tecnologia da comunicação). e aqueles (alfabetizados ou não) que ocupavam posições inferiores na hierarquia social, como negros livres, mulheres e escravos. Bibliotecas públicas e festas patrióticas foram exemplos de novos espaços de encontro.³⁵¹

Outro ponto a ser ressaltado é a mudança da terceira classe. O pesquisador, à época, apontava os artesãos como o grupo em terceiro grau de importância para organização da cidade de Buenos Aires, ao suprimir este grupo, substituindo-o pelo grupo dos acadêmicos, a pesquisa não desconsidera a existência e importância dele para o meio, mas compreende, partindo da ideia de que o meio acadêmico propiciava a ascensão social e política, que os estudiosos podem

³⁵⁰ DI MEGLIO. op. cit. 2007. p. 44.

³⁵¹ ACREE, William. **La lectura cotidiana: cultura impresa e identidad colectiva en el Río de la Plata, 1780 – 1910**. 1. Ed. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Prometeo Libros, 2013. p. 29

[...] el énfasis recién sembrado en la importancia de la palabra impresa – promovida como un signo tangible de legitimidad – comenzó a abrir una nueva esfera pública que alentó una mayor interacción entre elites letradas (que podían ejercer el poder a través de la tecnología de lo escrito) y aquellos (alfabetizados o no) que ocupaban posiciones inferiores en la jerarquía social, como los negros libres, las mujeres y los esclavos. Las bibliotecas públicas y las celebraciones patrióticas fueron ejemplos de nuevos espacios de reunión.

ocupar esse lugar, uma vez que não necessariamente precisavam descender de classes fidalgas para angariarem espaço e prestígio dentro da sociedade política emergente; além de representarem a característica supramencionada da sociedade platina, no final do XVIII e início do XIX, de aproximação com o letramento.

Quem também representa o período aqui analisado é o grupo dos funcionários públicos e políticos, que depois da categoria sem informações, é o conjunto com o maior número de membros, configurando-se, também, como a maior classe entre as descritas na estrutura de Mawe.

Tabela 7 – *Número total de doadores da Biblioteca pública de Buenos Aires, referente ao ano de 1810, separados por homens e mulheres.*

Total de doadores	111 doadores
Nº de mulheres	3 doadoras
Nº de homens	108 doadores

Fonte: Gazeta de Buenos Aires, edições extraordinárias referentes aos dias 25 de setembro, 2 de outubro, 23 de outubro; e edição 24, de 15 de novembro de 1810.

Uma segunda informação oferecida pelos documentos consultados é sobre a participação das mulheres na política local. Conforme já exposto na citação de Acree, as mulheres portenhas ocupavam posições inferiores na hierarquia política da época, todavia, a explosão das ideias revolucionárias não as excluía como um todo, uma vez que elas também se apresentavam como financiadoras desses movimentos³⁵².

Tabela 8 – *Número de indivíduos que transitam entre várias classes durante sua trajetória.*³⁵³

Classes	Nº total de membros	Nº das subcategorias dentro da classe principal
Comerciantes	10 doadores	2 acadêmicos; 8 func. Públicos e políticos; 4 militares

³⁵² A pesquisa realizada apresenta três mulheres: Doña Juana Mauricia de Castro, dita esposa de D. Joaquin de la Iglesia; Doña Manuela de Castro, que apesar da falta de informações sobre, acredita-se ter alguma relação com a figura anterior; e Doña María Josefa Chaves, esposa/viúva do então Tenente-coronel D. Manuel Fernandes. Das três mulheres apresentadas, duas delas não estão diretamente relacionadas à uma figura masculina, no documento; fato que não inviabiliza a existência de algum vínculo parental, como é o caso de María Josefa Chaves. A existência desses possíveis vínculos, todavia, não anulam a atuação pertinente dessas figuras e viabilizam a ideia exposta de expansão dos ideais independentistas por toda a sociedade, uma vez que cada uma realizou, respectivamente, a seguinte doação (a primeira das três mulheres, representada por seu marido) para a biblioteca: uma onça de ouro; várias madeiras para as estantes da Biblioteca e mais 6 pesos e 2 reales; e 8 pesos e 2 reales.

³⁵³ Se somados os números de todas as categorias é possível chegar ao total de 49 indivíduos, destoando da contagem inicial de 23 membros; da mesma forma, se somadas as subcategorias dentro de cada classe, haverá distinção entre os valores principais apresentados. Mediante isso, se faz necessário o esclarecimento de que em ambos os casos existem personagens que desempenharam mais de duas carreiras, podendo, por exemplo, acumular a carreira de político, militar, comerciante e acadêmico, ao mesmo tempo.

Proprietários	2 doadores	2 militares
Acadêmicos	9 doadores	2 comerciantes; 3 func. Públicos e políticos; 5 clero.
Políticos e func. públicos	14 doadores	8 comerciantes; 3 acadêmicos; 7 militares
Militares	9 doadores	4 comerciantes; 2 proprietários; 1 acadêmico; 7 func. Públicos e políticos;
Clero	5 doadores	5 acadêmicos

Fonte: Gazeta de Buenos Aires, edições extraordinárias referentes aos dias 25 de setembro, 2 de outubro, 23 de outubro; e edição 24, de 15 de novembro de 1810.

Por último, mas não menos importante, quando analisado somente o número de indivíduos que transitam pelas classes é possível identificar a existência de grande circulação e/ou atuação variada por parte desses indivíduos. Se somados os números de membros de cada classe, expostos na Tabela 3, chega-se ao total de 49 indivíduos, 26 a mais do que pressupõe a contagem da primeira tabela. Essa diferença pode ser interpretada como o número de vezes que o grupo alterna sua categoria, embora não corresponda a uma estimativa individual de cada membro.

Outro ponto interessante de ser observado a partir desta tabela são os números apresentados nas categorias de comerciantes; funcionários públicos e políticos; e militares. Quando comparados à primeira tabela, as colocações por número de membros se alteram um pouco, levando a categoria de militares, apresentada como a segunda mais densa na tabela 1, a assumir o terceiro lugar, empatada com os acadêmicos, enquanto a categoria dos comerciantes sobe para o segundo lugar. Esse quadro ascendente da classe evidencia mais uma vez a característica comercial da região de Buenos Aires, reforçando a importância atribuída por John Mawe à categoria, uma vez que todos os comerciantes contabilizados na tabela também atuam em outros grupos, sendo a maioria deles políticos. A hegemonia da classe dos funcionários públicos e políticos, em ambas as tabelas, pode ser atribuída a dois fatores: a) à politização da sociedade, decorrente do período de crise do antigo regime, iniciado ainda no final do século XVIII, com as reformas borbônicas, a difusão das ideias iluministas e a revolução francesa, da criação das Juntas de Governo Provisório, ainda em 1808, e da eclosão dos conflitos de independência por toda a América Hispânica, pós-1810; e b) à incorporação de profissionais de outras categorias à vida pública.

Dentro do cenário viabilizado pelas fontes consultadas, a união de comerciantes, militares, funcionários públicos e políticos em um grupo social majoritário e transversal, além de reforçar as principais características de formação da região platina, também ajuda a compreender com mais facilidade a relação entre essa sociedade e os grupos corsários, principalmente quando levado em conta o fato de que estes estiveram presentes ali desde antes

das invasões britânicas, e que conforme apontado no capítulo anterior foram conformados, muitas vezes, a partir de grupos envolvidos comercial, política ou militarmente com as guerras do Atlântico norte, sendo mais fortemente evocados na região analisada a partir dos decretos emitidos entre o final de 1816 e começo de 1817.

3.3 – A guerra, o povo e os corsários

Além da mudança nas estruturas sociais e do impulsionamento da escrita, já apontados acima, a eclosão dos conflitos de independência trouxe consigo uma mudança na organização da diplomacia hispano-americana. A narrativa e a interpretação dos eventos vivenciados foram sendo conduzidas e exportadas conforme os interesses de cada grupo. Conforme apontado por Caitlin Fitz, em seu *Our sister republics: The United States in na Age of American Revolutions*, durante os anos que perduraram os conflitos, alguns poucos insurgentes imigraram para os Estados Unidos e embora, enquanto governo, a confederação buscasse pela neutralidade a fim de manter o comércio ativo com ambos os lados do conflito, enquanto grupos sociais, a presença e as narrativas importadas pelos rebeldes hispano-americanos e sul-americanos, garantiu uma mudança na opinião daquela sociedade³⁵⁴. “Então, eles convenceram editores e escritores a replicar essas histórias para leitores curiosos de todo o país, emoldurando e alimentando as histórias que os espectadores dos EUA estavam começando a contar a si mesmos sobre a onda de revoluções que agitou a parte sul do globo”³⁵⁵.

Ademais do apoio e das histórias veiculadas pelos periodistas, o trabalho realizado pelos insurgentes que chegaram à parte norte do continente também garantiu e angariou, em meio a comemorações e brindes aos rebeldes sul-americanos³⁵⁶, embarcações, munições e pessoas para a manutenção do conflito. Um exemplo desse movimento pode ser visto quando considerada a trajetória do capitão Thomas Taylor, apresentada por David Head em pelo menos dois de seus artigos³⁵⁷. Taylor, nascido em Delaware, teria imigrado para a região das Províncias Unidas do Prata, assim que os governos começaram a declarar independência; uma vez ali, naturalizou-se

³⁵⁴ FITZ, Caitlin. **Our sister republics: The United States in the Age of American Revolutions**. New York/London: Liveright Publishing Corporation, 2016. p. 45 – 72.

³⁵⁵ Ibidem. p. 45

“Then, they convinced editors and writers to replicate those stories for curious readers the nation over, framing and fueling the tales that U.S. onlookers were beginning to tell themselves about the wave of revolutions that churned the southern part of the globe”

³⁵⁶ Fitz aponta para o fato de que “Entre 1810 e 1815, os mestres de brindes do 4 de julho eram duas vezes mais propensos a falar da América do Sul (que geralmente não incluía o México e a Flórida) do que da América espanhola”, muito como resultado da atuação dos imigrantes sul-americanos e da veiculação parcial das notícias sobre a guerra.

³⁵⁷ HEAD. op. cit. 2008.

Idem. op. cit. 2013.

cidadão local e começou a atuar como corsário para o Governo de Buenos Aires. Em sua atuação o capitão ficou encarregado de angariar ainda mais forças para o Governo do Prata. “Carregando meia dúzia de encomendas, Taylor desembarcou em Annapolis em janeiro de 1816, fez seu caminho para Baltimore e começou a procurar um navio e homens com pensamentos semelhantes para lutar contra as revoluções hispano-americanas dos Estados Unidos”³⁵⁸. Chegando lá, conforme aponta Head,

Taylor localizou um navio e equipou-o como um corsário, embora o cruzeiro tenha terminado mal quando a tripulação encenou um motim. Implacável, Taylor se reagrupou com um plano mais ambicioso para sua próxima comissão. Ele encontrou investidores em Baltimore dispostos a comprar um novo navio e equipá-lo como corsário. Incluídos no grupo estavam Joseph Karrick, diretor de uma seguradora e comerciante com negócios na Europa e no Caribe; Joseph Snyder, dono de uma mercearia e fornecedor; Joseph W. Patterson, filho mais novo do príncipe comerciante de Baltimore, William Patterson; Matthew Murray, ex-xerife do Condado de Baltimore; John Sands, um alfaiate mercante; e John S. Skinner, o postmaster de Baltimore, bem como advogado, jornalista e amigo de Thomas Jefferson e James Madison. Com suas conexões com Buenos Aires legitimando todas as capturas que o navio faria, Taylor prometeu que “faria uma fortuna para qualquer preocupação que pudesse equipá-la. . . e isso em alguns meses.” (Tradução livre do autor)³⁵⁹

Da mesma forma que Taylor e Brown, outros indivíduos envolvidos com o curso insurgente acabaram por buscar se estabelecer enquanto cidadãos de Buenos Aires. Um deles, o português José Almeida, já era grande conhecido dos Estados Unidos quando se juntou ao curso no Prata. Naturalizado estadunidense em Baltimore, em 1796, Almeida construiu seu nome como capitão corsário durante a guerra contra a Inglaterra e, uma vez findada esta, buscou continuar como corsário nos conflitos hispano-americanos, conhecendo Thomas Taylor e assim se associando ao Governo de Buenos Aires. Uma vez como corsário, a naturalização veio como forma de aprimorar sua atuação e auxiliar as justificativas apresentadas nos tribunais de presas³⁶⁰.

³⁵⁸ HEAD. op. cit. 2013. p. 162.

“Carrying a half dozen commissions, Taylor landed at Annapolis in January 1816, made his way to Baltimore, and began looking for a ship and likeminded men to fight the Spanish American revolutions from the United States”

³⁵⁹ Ibidem. p. 166.

Taylor located a ship and fitted it out as a privateer, though the cruise ended badly when the crew staged a mutiny. Undeterred, Taylor regrouped with a more ambitious plan for his next commission. He found investors in Baltimore willing to purchase a new vessel and fit it out as a privateer. Included in the group were Joseph Karrick, an insurance company director and merchant with dealings throughout Europe and the Caribbean; Joseph Snyder, a grocery store owner and Chandler; Joseph W. Patterson, youngest son of the Baltimore merchant prince William Patterson; Matthew Murray, former sheriff of Baltimore County; John Sands, a merchant-tailor; and John S. Skinner, the postmaster of Baltimore as well as a lawyer, journalist, and friend of Thomas Jefferson and James Madison. With his connections to Buenos Aires legitimizing any captures the vessel would make, Taylor promised that it would “make a fortune for any concern who would fit her out . . . and that in a few months.”

³⁶⁰ ORENSTEIN, Jeffrey. Joseph Almeida: Portrait of a Privateer, Pirate & Pantiff, part I. **The Green Bag: An Entertaining Journal of Law**. v. 10, n. 3. p. 306 – 328. 2007.

Idem. Joseph Almeida: Portrait of a Privateer, Pirate & Pantiff, part II. **The Green Bag: An Entertaining Journal of Law**. v. 12, n. 1. p. 35 – 52. 2008.

Assim como a própria utilização da atividade corsária, essa busca pela naturalização, pelo estabelecimento e prosperidade familiar de oficiais e marujos dos corsários que atuavam pelos Governos da região do Rio da Prata, não é algo específico do período da independência. É o caso do contador da embarcação San Francisco Xavier, o Buenos Aires, Pedro del Caño, que em primeiro de abril de 1801 faz a seguinte interpelação ao então membro do Consulado do Comércio de Buenos Aires e possível político, à época, D. Martín de Alzaga:

Meu caro senhor, no que falei à vossa mercê sobre a atribuição da doadora desta que é minha esposa. Se servir à vossa mercê dar-lhe Vinte pesos por mês a começar no dia primeiro de abril. E se por algum motivo me decidir, dar alguma outra coisa mais, poderá vossa mercê dar-lhe, que com meus salários, satisfarei as quantias que minha [incompreensível] esposa recebeu, e se eu chegar a falecer, ela poderá cobrar os salários, se forem devidos, porque esta é a minha vontade. (Tradução livre do autor)³⁶¹

A resposta que segue dá conta do atendimento do pedido de Del Caño,

Buenos Aires, 19 de Maio de 1801

Em atenção ao que solicita o acima mencionado contador do Bergantim San Francisco Xavier, pseudônimo, o Buenos-Ayres. Liberem-se mensalmente à D.a Martina Cabresa, vinte pesos dos cinquenta pesos que estão atribuídos ao referido Contador, seu marido, e a este respeito se faça sua nota, desde o primeiro do passado mês de Abril.

Belgrano. (Tradução livre do autor)³⁶²

Ainda nesse sentido e utilizando-se do cargo como contador para realizar esse tipo de função, Pedro del Caño também atuava em favor de outros marujos do San Francisco Xavier, como são os casos do Prático Benito Lomba e do Mordomo do navio, Josef Maria Late, cujas petições e respostas, respectivamente, foram

Benito Lomba, Prático do Bergantim Nomeado San Francisco Xavier, pseudônimo de Buenos Ayres, próprio do Real Tribunal do Consulado. Deixa à sua esposa, Dona Maria Tereza de Jesus, à conta, os trinta e cinco Pesos mensais que este tribunal lhe atribuiu pelo emprego que goza no expressado Navio. O que fica notado desde o primeiro de Abril de mil oitocentos e um =

Buenos Aires, 7 de Maio de 1801

Liberem-se mensalmente, em favor de Dona Maria Tereza de Jesus os quinze dezessete pesos, quatro reales em parte da metade do soldo que goza seu marido,

³⁶¹ Archivo General de la Nación. Sala IX 04-08-02. División Colonia – Sección Gobierno Consulado de Bs As. 1800 – 1807.

Mui señor mio en lo que hable à vm. sobre la àsignacion la dadora de esta que es mi esposa. Se ha de servir vm. darle Beinte pesos mensuales y principio esta d.e el primero de Abril. Y si por algun à caso me decidase, alguna cosa mas podra vm. darle, que con mis salarios, satisfare las cantidades que mi [incompreensível] Esposa haiga recibido, y se llega sé fallecer, podra esta cobrar los sueldos, si tuvieren vencidos, que por ser esta mi voluntad

³⁶² Ibidem.

B.s A.s, Mayo 19 de 1801

En atencion à lo que solicita el arriba firmado contador del Bergantin S.n Fran.co Xavier, alias, el Buenos-Ayres. Librensele mensualmente à D.a Martina Cabresa veinte pesos de los cinquenta pesos que le estan assignados al referido Contador, su marido, y a este respecto hagasele su afunte, desde primero del pasado Mes de Abril.

Belgrano

Benito Lomba, empregado na qualidade de Prático no Bergantim San Francisco Xavier, próprio desde Consulado. Ficando a outra metade para os resultados até o regresso de seu marido, o que de outra forma se faça seus ajustes. (Tradução livre do autor)³⁶³

[...]

José Maria Late. Mordomo e despenseiro do Bergantim Nomeado San Francisco Xavier, Pseudônimo de Buenos Aires, próprio do Real Tribunal do Consulado, deixa à sua Esposa Dona Maria Baldovinos a quantidade de quinze pesos mensais atribuídos desde o primeiro de Abril, como conta no livro de Fazenda do expressado Navio, e para que conte o assina a bordo da citada embarcação ancorada nas Balizas de Buenos Aires, em 8 de Abril de 1801.

Buenos Aires, 7 de Maio de 1801

Mediante o fato de que a atribuição que fez José Maria Late à sua mulher Ana Maria Baldovinos é metade dos trinta pesos que ele ganhou na qualidade de mordomo do Bergantim San Francisco Xavier, próprio deste Consulado, liberem-se pela Contadoria mensalmente, contando desde o 1º de Abril, em favor da referida Ana Maria Baldovinos. (Tradução livre do autor)³⁶⁴

Em todos os casos, é possível identificar a existência de um vínculo terrestre dos homens do mar, manifestado pela figura de suas respectivas mulheres. Embora não seja explicitado nos documentos aqui apresentados, é viável considerar, com base na trajetória de outros personagens na mesma condição, como o próprio Guillermo Brown³⁶⁵, que as beneficiárias destas petições também carregassem a responsabilidade de manter uma prole, fato que pode viabilizar o compromisso de 40, 50 ou até 100% da renda desses indivíduos, conforme manifestado nas petições de cada um.

³⁶³ Archivo General de la Nación. Sala IX 04-08-02. División Colônia – Sección Gobierno Consulado de Bs As. 1800 – 1807.

Benito Lomba Practico del Bergantin Nombrado San Fran.co Xavier Alias de Buenos Ayres propio del R.l Trivunal del Consulado. Deja à su esposa D.a Maria Tereza de Jesus, à conta los treinta y cinco Pesos mensuales que este trivunal le asignado por el empleo que goza en el expresado Buque. Lo que queda notado d.e el primero de Abril de mil ochocientos y uno =

B.s Ay.s 7 de Mayo de 1801

Librense mensualm.te à favor de D.a M.a Teresa de Jesus los quinze diez y siete pesos, cuatro rl.s imparte de la mitad del sueldo que goza su marido Benito Lomba empleado en calidad de Practico en el Bergantin S.n Xav.r, propio de ese Consulado. Quedando la otra mitad para las resultas ht.a el regreso de su marido, o q.e en otra forma se le haga su ajustes.

³⁶⁴ Ibidem.

Josef Maria Late. Mayordomo y despensero del Bergantin Nombrado S.n Fran.co Xavier Alias de Buenos Ayres propio del R.l Trivunal del Consulado, deja a su Esposa D.a Ana Maria Baldovinos la cantidad de quinze Pesos mensuales àsignados d.e el primero de Abril, como conta en el livro de Asienda del expresado Buque, y para que conte lo firma a bordo del citado Bajel al ancla en las Balisas de Buenos Ayres a 8 de Abril de 1801.

B.s Ay.s 7 de Mayo de 1801

Mediante o q.e la asignacion q.e ha hecho José M.a Late a su mujer Ana Maria Baldovinos es la mitad de los treinta p.os q.e ha ganando [sic] en calidad de mayordomo del Bergantin S.n Xavier propio de este Cons.do librense p.r la Contaduria mensuam.te contando desde 1º de Abril anterior a favor de la referida Ana Maria Baldovinos

³⁶⁵ Durante sua trajetória como habitante e corsário do Governo de Buenos Aires, Brown e sua esposa Elizabeth Chitty tiveram vários filhos, sendo eles Elizabeth, nascida em 1810; Guillermo, nascido em 1812; Ignacio Estanislao, nascido em 1815; Martina García Rosa Josefa Estanilada de Jesús, nascida em 1815; Eduardo, nascido em 1816-1854; entre outros. Mais informações disponíveis em: <https://es-academic.com/dic.nsf/eswiki/551444>; e <https://www.geni.com/people/Admiral-William-Brown/6000000003206509852>.

Todavia, não eram só com vínculos consanguíneos que se estabeleciam os corsários na região. Se existiam indivíduos estrangeiros interessados em se instalar e obter a cidadania dispensada pelas autoridades do Prata para fazer corso, também existiam portenhos dispostos a atuar como financiadores e mediadores desses indivíduos. Aqui, a configuração da sociedade de Buenos Aires, apontada anteriormente, tem grande importância, uma vez que os financiadores e armadores das embarcações corsárias eram pessoas da elite social local³⁶⁶. Se resgatadas as informações da última tabela e consideradas como elite as três classes com maior número de adeptos é possível entender a dinâmica das redes de relacionamento dos indivíduos corsários, uma vez que é compreensível que a parte financiadora das empresas de corso era a parcela mais abastada, politizada e militarizada. À essa ideia, pode-se acrescentar as informações fornecidas pelos registros de presas e de entradas e saídas do porto de Buenos Aires, entre os anos de 1817 e 1819:

Tabela 9 – *Relação de navios corsários, presas, capitães e armadores.*

Corsário	Capitão	Consignatário	Presas
Congreso	D. José Armida	D. David Cortes de Forest	Leona
Congreso	D. José Armida	D. David Cortes de Forest	San Andres
Congreso	D. José Armida	D. David Cortes de Forest	Nra. Sra. de Gracia
Congreso	D. José Armida	D. David Cortes de Forest	Carlota
Congreso	D. José Armida	D. David Cortes de Forest	Sereno
Congreso	D. José Armida	D. David Cortes de Forest	Los tres amigos
Congreso	D. José Armida	D. David Cortes de Forest	Tenerife
Congreso	D. Ezra Brew	D. Juan Pedro Aguirre	San Francisco de Asis
Congreso	D. José Joaquín de Almeyda	D. Juan Pedro Aguirre	-
Congreso	Tomas Traske	D. Juan Pedro Aguirre	Diana
Congreso	Tomas Traske	D. Juan Pedro Aguirre	Hermosa María
Congreso	Guillermo Barrs	D. Juan Pedro Aguirre	San Francisco de Paula
Congreso	José Miers	D. Juan Pedro Aguirre	Mariana
Independencia	D. Miguel Ferreres	D. Juan Pedro Aguirre	San José y Animas
Independencia	D. Miguel Ferreres	D. Juan Pedro Aguirre	Nra. Sra. del Rosario
Independencia	D. Miguel Ferreres	D. Adan Guy	Teresa
Independencia	D. Miguel Ferreres	D. Adan Guy	Nra. Sra. de Mercedes
Independencia	D. Miguel Ferreres	D. Adan Guy	Nra. Sra. de las Dolores
Independencia	D. Miguel Ferreres	D. Adan Guy	Nra. Sra. del Buen Suceso
San Martin	D. Isaac W. Martin	D. John Higginbotham	Teresa

³⁶⁶ DUARTE. op. cit. 2004. p. 171 – 180.

San Martin	D. Isaac W. Martin	D. John Higginbotham	Nra. Sra. de Mercedes
San Martin	D. Isaac W. Martin	D. John Higginbotham	Bergantin Santo Cristo de la Salud
San Martin	D. Isaac W. Martin	D. John Higginbotham	Gran Pará
San Martin	D. Isaac W. Martin	D. John Higginbotham	Carolina
San Martin	Jprague	D. John Higginbotham	Jesus
Tucuman	D. Francisco Fouruer	D. Juan Pedro Aguirre	Iris
Tucuman	D. Carlos Funier	D. Juan Pedro Aguirre	Rosario
Tucuman	Mr. Pores Willam	D. David Cortes de Forest e companhia	Veloz
Tucuman	Mr. Pores Willam	D. David Cortes de Forest e companhia	-
Tucuman	D. Julian Chebas	D. David Cortes de Forest e companhia	María Josefa
Tucuman	Juan Melet (cabo de presa)	Linch Zimmerman e companhia.	Brillante
Moteczuma	D. Jorge Ross	D. Jorge Macfarlanes	Nra. Sra. del Carmen
Moteczuma	D. Jorge Ross	D. Jorge Macfarlanes	Carmen y Animas
Moteczuma	D. Jorge Ross	D. Jorge Macfarlanes	Minerva
Moteczuma	D. Jorge Ross	D. Jorge Macfarlanes	Tagle
Moteczuma	D. Jorge Ross	D. Jorge Macfarlanes	Comercio
Independencia del Sud	Ramon Torres y Conde	D. Adan Guy	La Aventurera
Independencia del Sud	D. Diego Chailot	D. Adan Guy	San Buenaventura
Independencia del Sud	D. Diego Chailot	D. Adan Guy	Concepcion
Independencia del Sud	D. Diego Chailot	D. David Cortes de Forest	Independencia del Sud ³⁶⁷
Vigilancia	Juan Crisóstomo de Urquiza	D. Adan Guy	Santo Tomas
Vigilancia	D. George H. Ross	D. Adan Guy	-
Vigilancia	George Row	D. Adan Guy	-
Vigilancia	George Row	D. Adan Guy	Diligente
Constitución	-	D. Guillermo Ford	Castilla
Constitución	D. Santiago Smith	D. Guillermo Ford	Paloma
Constitución	Mr. Mathews Pardes	D. Guillermo Ford	Santisima Carmen
Zephir	D. Tomas Teles	D. Guillermo G Miller	Monserrat
Zephir	D. Tomas Teles	D. Guillermo G Miller	Divina Pastora
Tupac Amaru	D. Marcena Monson	D. David Cortes de Forest	Triton
Tupac Amaru	Juan Magdfadole	D. David Cortes de Forest e companhia	Santo Christo

³⁶⁷ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 44. ed. Buenos Aires, 8 de nov. 1817.

N.º 17. En la misma fecha fue declarado por buena presa al bergantin corsario *Independencia del Sud* del mando de su comandante D. Diego Chailot el 30 de Julio próximo pasado cuyo buque fue dirigido a este rio, y el cabo de presa lo hizo para un puerto de Inglaterra: cuya solicitud entabló D. David Forest, como apoderado del expresado corsario *Independencia*.

Invencible	D. David Fewett	D. David Fewett e D. David Cortes de Forest	Santander
Invencible	D. David Fewett	D. David Fewett e D. David Cortes de Forest	Tita
Rio de la Plata	Clemente B. Durril	D. John Higginbotham	Gerona
Rio de la Plata	Martin Suvet	D. John Higginbotham	-
General San Martin	-	D. John Higginbotham	María Josefa
General San Martin	-	D. John Higginbotham	Paraguay
Union	David Miler	Juan Pedro Aguirre	Cristina
Union	D. Guillermo Brown	D. John Higginbotham	Trinidad
Hércules	D. Guillermo Brown	-	Consequência
Trinidad	D. Guillermo Brown	-	Consequência
Alcon	D. Hipolito Buchard	-	Consequência
Potosí	D. Juan Chaces	-	Ciencia
La pescadora	D. Ebenizer It Mix	D. Juan Pedro Aguirre	-
Alerta	Daniel Chaitor	D. Adan Guy	-
Criollo de Buenos Ayres	Timoteo Bernardo (cabo de presa)	D. Guillermo P. Ford	Carmen
Puerreydon	D. Samuel Smith (cabo de presa)	D. John Higginbotham	San Jose
Mangoré	-	-	Nra. Sra. del Buen Suceso

Fonte: *Gaceta de Buenos Aires*. Edições: 43; 44; 45; 46; 47; 48; 49; 50; 51; 53; Extraordinária de 27 de março de 1818; 66; 92; 93; 96; 98; 99; 100; 102; 110; e 134.

Ainda que vasta, a tabela traz um número limitado de embarcações corsárias e de armadores. Se comparados com os capitães, o número de armadores é consideravelmente menor, isso porque dos 45 indivíduos³⁶⁸ contabilizados na tabela acima, 36 deles são marujos (capitães e cabos de presa), ou seja, os armadores são apenas 20% do todo. Ainda, quando observados os nomes dos membros dessa classe é possível constatar um monopólio do empreendimento que condiz com o que é apontado por Feliciano Gámes Duarte, em sua tese: “Os principais armadores portenhos foram David De Forest, Jorge Macfarlane, Juan Pedro Aguirre, Adan Guy, Juan Highinbothon, Vicente Anastasio Echevarría, Guillermo P. Ford e José Joaquim de Almeida, entre outros”³⁶⁹.

³⁶⁸ Para chegar a esse resultado, a pesquisa considera os indivíduos Jorge Ross e George H. Ross, como personas diferentes. Apesar da pesquisa empenhada, não houve sucesso em constatar de maneira mais precisa essa informação. Parte-se, portanto, da ideia de que esses indivíduos atuaram como corsários em embarcações diferentes, pertencentes a armadores diferentes.

³⁶⁹ DUARTE. op. cit. 2004. p. 171 – 172.

“Los principales armadores porteños fueron David De Forest, Jorge Macfarlane, Juan Pedro Aguirre, Adán Guy, Juan Highinbothon, Vicente Anastasio Echevarría, Guillermo P. Ford y José Joaquín de Almeyda entre otros”

Tabela 10 – Número de embarcações corsárias por armador.

Armadores	Embarcações corsárias
Juan Pedro Aguirre	1 – Congreso; 2 – Tucuman; 3 – Independencia; 4 – Union; 5 – Pescadora;
John Higginbotham	1 – San Martín; 2 – General San Martín; 3 – Rio de la Plata; 4 – Union; 5 – Puerreydon;
David C. de Forest	1 – Congreso; 2 – Independencia del Sud; 3 – Tupac Amaru; 4 – Tucuman;
Adan Guy	1 – Vigilancia; 2 – Independencia del Sud; 3 – Independencia; 4 – Alerta;
Guillermo P. Ford	1 – Constitución; 2 – Criollo de Buenos Ayres
David Fewett ³⁷⁰ e David C. Forest	1 – Invencible
Linch Zimmerman	1 – Tucuman
Jorge Macfarlanes	1 – Motezuma
Guillermo G. Miller	1 – Zephir
Sem informações	1 – Alcon; 2 – Hércules; 3 – Trinidad; 4 – Potosí; 5 – Mangoré

Fonte: *Gaceta de Buenos Aires*. Edições: 43; 44; 45; 46; 47; 48; 49; 50; 51; 53; Extraordinária de 27 de março de 1818; 66; 92; 93; 96; 98; 99; 100; 102; 110; e 134.

Dos citados por Duarte, somente Vicente Anastasio Echevarría não aparece na tabela e nas fontes consultadas; José Joaquín Almeyda, por sua vez, se apresenta como capitão da *Congreso*, armada por Juan Pedro Aguirre. Além dos colocados pelo autor como principais, as fontes ainda fornecem nomes como Linch Zimmerman, David Jewett e Guillermo G. Miller.

Entre esses indivíduos, pode ser destacado o papel de Juan Pedro Aguirre, que na tabela aparece como armador de 5 corsários e cuja trajetória no ramo pode ser resumida de maneira simples como um empresário bem-sucedido, que chegou a armar entre cinco e sete embarcações tanto em Baltimore, quanto em Buenos Aires, além de ter adquirido cerca de 3 dezenas de patentes de curso em branco, cuja utilização não chegou a ser feita³⁷¹. Social e comercialmente, no entanto, Aguirre se apresenta de maneira mais ampla, atuando não apenas em uma, mas nas três principais classes destacadas na Tabela 3. Nascido em 1781, Aguirre atuou como militar na Legião dos Patrícios e resistiu às tentativas de invasão inglesa, em 1807; também operou como

³⁷⁰ Leia-se David Jewett, nascido em 1784 nos Estados Unidos, foi um militar e marinheiro local durante as guerras Anglo-Americanas, que em 1815 chegou em Buenos Aires a fim de oferecer seus serviços e experiência como corsário. Entre seus feitos como agente desse governo, esta a visita às Ilhas Malvinas e o hasteamento da bandeira do Governo de Buenos Aires e reclamação do território para o mesmo. Maiores informações em: TESLER, Mario D. *Expedición de David Jewett a las Islas Malvinas, 1820-1821*. Disponível em: https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar:8443/bitstream/handle/11185/4662/RU074_08_A006.pdf?sequence=1&isAlloWed=y. Acesso em: 11 de mai. 2022.

³⁷¹ DUARTE. op. cit. 2004. p. 173 – 174.

político a partir de 1810, quando ocupou o cargo de *alcaide del cuartel n° 8*, nomeado pela Primeira Junta; em 1811 chegou a trabalhar como juiz na Comissão de Segurança Pública e chegou a participar de uma missão diplomática, ao lado de Diego Saavedra, filho de Cornélio Saavedra, para os Estados Unidos, na tentativa de conseguir ajuda e armamentos para a resistência aos espanhóis. Em 1815 foi nomeado tenente-coronel da Milícia Cívica de Infantaria da Capital e participou da Comissão de Guerra, substituindo Blás José Pico, em 1816. Entre 1816 e 1819, também atuou como armador de corsários, ocupação que, pode-se especular, foi facilitada graças às suas experiências militares, políticas e diplomáticas anteriores³⁷².

Outro nome interessante, David C. de Forest, também foi um armador bem-sucedido em sua tarefa. Segundo aponta Feliciano, naturalizado portenho em 1812, De Forest chegou a receber 53 patentes de corso do Governo de Buenos Aires, mas, mais do que isso esse indivíduo “destacou-se, além disso, por outras questões em nada alheias ao corso, já que interveio como agente de Buenos Aires nos Estados Unidos e, neste posto, realizou contato com muitos corsários e armadores norte-americanos aos quais proveu de patentes”³⁷³.

Em ambos os casos, sua atuação e ligação junto ao Governo na sociedade portenha também é vista em outras situações. Além de político, militar e agente de corso, Aguirre também atuou como comerciante na cidade de Buenos Aires. Quando consideradas as listas com a relação das embarcações que adentraram o porto da cidade, é possível identificar embarcações comerciais que circulavam o Atlântico para comerciar, como é o caso do “Bergantim americano Jun: procedente de Baltimore, de onde saiu em 12 de Agosto último, sob o comando de seu capitão Juan Treff: carregamento 21300 pés de tábua de pino sob a consignação de D. Juan Pedro Aguirre”³⁷⁴, ou, ainda, do “Bergantim Nacional Aurora, despachado para Portos Estrangeiros por seu dono D. Juan Pedro Aguirre, sob o comando de seu capitão Francisco Neto, carregamento de 31 fardos, 14 caixotes, 18 fardos e 3 baús de mercadorias, 6 barris de tinta e 20 fanegas de carbono”³⁷⁵.

³⁷² SIEGRIST, Nora. **Juan Pedro Julián de Aguirre**. (Artigo online) In: Real Academia de la Historia. Disponível em: <https://dbe.rah.es/biografias/75068/juan-pedro-julian-de-aguirre>. Acesso em 11 de mai. 2022.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edições: 43; 44; 45; 46; 47; 48; 49; 50; 51; 53; Extraordinária de 27 de março de 1818; 66; 92; 93; 96; 98; 99; 100; 102; 110; e 134.

³⁷³ DUARTE. op. cit. 2004. p. 172.

“se destacó además por otras cuestiones en nada ajenas al corsarismo, ya que intervino como agente de Buenos Aires en los Estados Unidos y, desde ese puesto, trabó contacto con muchos corsarios y armadores norteamericanos a los que proveyó de patentes”

³⁷⁴ BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 51. ed. Buenos Aires, 27 de dec. 1817.

“Bergantin americano Jun: procedente de Baltimore, de donde salió el 12 de Agosto último al mando de su capitán Juan Treff: cargamento 21300 pies de tabla de pino à la consignacion de D. Juan Pedro Aguirre”

³⁷⁵ BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edição Extraordinária. Buenos Aires, 27 de mar. 1818.

Da mesma forma, na edição 54 da Gazeta de Buenos Aires, emitida em 17 de janeiro de 1817, é possível visualizar-se o seguinte anúncio na sessão de avisos: "D. David C. Deforest pede para comprar um terreno povoado de 15 a 20 léguas quadradas a cerca de 40 ou 50 léguas da cidade: quem o tiver à venda, ver disse o Sr. na casa do Sr. D. Juan Ramon Balcarce em frente à imprensa das crianças enjeitadas"³⁷⁶, pode-se especular que o interesse pela propriedade estivesse ligado com a necessidade de estabelecimento na região, para si e para sua família, embora mais tarde regressaria aos EUA, quando sua arrecadação com o corso diminuísse³⁷⁷.

Sua participação social ainda se estende às listas de doadores da Biblioteca Pública de Buenos Aires, registradas no ano de 1818. Juan Pedro Aguirre aparece na edição 74 do periódico, datada de 10 de junho daquele ano, doando 17 pesos à instituição, enquanto David C. De Forest aparece na edição de número 72, do dia 27 de maio, doando 102 pesos.

A presença e participação desses indivíduos nessas listas e em outros registros que os apontam como comerciantes, militares e políticos; bem como a trajetória de alguns marinheiros como William Brown, José Almeida e Thomas Taylor, estabelecidos e naturalizados portenhos, ainda que por um tempo, viabiliza a ideia da importância dos corsários para a sociedade, para além de sua utilidade política e bélica. Assim como os armadores podem ser encarados como membros da classe de comerciantes, estabelecida na sessão anterior, os tripulantes das embarcações corsárias, oficiais ou não, também podem ser incorporados à sociedade, seja como militares, políticos ou membros da plebe, apontada por Di Meglio; interpretação reforçada quando considerado o anúncio realizado na edição 21 do periódico portenho, datada de 24 de maio de 1817: "O facultativo que gostar de embarcar-se como cirurgião em um corsário que está para zarpar será auxiliado para isso; e considerado em classe oficial, tomará suas partes respectivas de presa"³⁷⁸. É viável, portanto, estabelecer que tanto a repercussão das ações desses agentes que circulavam rios e mares quanto sua interação social, influenciavam e auxiliavam a manutenção da estrutura civil que embasava o Governo de Buenos Aires.

Para além de sua interação com a sociedade portenha, armadores e corsários interagiam diretamente com outros grupos sociais do exterior, de diversas maneiras. Continuando na

"Bergantin Nacional Aurora despachado para Puertos Extranjeros por su dueño D. Juan Pedro Aguirre al mando, de su capitán Francisco Neto cargamento, 31 fardos 14 caxones 18 bultos, y 3 baules de generos, 6 barriles de pintura, y 20 fanegas de carbono"

³⁷⁶ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 54. ed. Buenos Aires, 17 de jan. 1818.

"D. David C. Deforest solicita comprar un terreno poblado de 15 á 20 leguas quadradas á cosa de 40 ó 50 leguas de la ciudad: quien tuviere à venta véase con dicho Sr. en casa del Sr. D. Juan Ramon Balcarce frente à la imprenta de niños expósitos"

³⁷⁷ DUARTE. op. cit. 2004. 173.

³⁷⁸ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 21. ed. Buenos Aires, 24 de mai. 1817.

"El facultativo que gustase embarcarse de cirujano en un corsario que esta para zarpar, será auxiliado para ello; y considerado en clase de oficial, tomará à este respecto sus partes de presa"

Região do Rio da Prata e tomando a rivalidade entre Buenos Aires e Montevideu como exemplo, é possível identificar atos que afetavam as sociedades em ambos os lados. Especificamente tratando do curso insurgente, é possível ler a seguinte informação, proveniente de uma comunicação remetida pelo oficial Blás José Pico ao Poder Executivo das Províncias Unidas do Rio da Prata, datada do dia 9 de novembro de 1813 e veiculada na edição de número 80 da Gaceta de Buenos Aires:

Neste momento, acabo de receber notícias das Higuieritas e Víboras, em que me avisam com data de ontem, que catorze Embarcações inimigos dos que haviam entrado Guasú acima, desciam em direção ao Porto de Martin García.

Também, sou avisado pelo Tenente D. Joaquim Lima que um Corsário saído da Capital havia apresado uma Balandrinha inimiga, carregada de lenha, com quatro homens de tripulação, dos quais me remeteu dois, havendo ficado o Dono do Corsário com os restantes; estes declaram que a expedição sob o comando do Coronel Luaces havia saído de Martín García com destino ao Arroio Ibicuy, para carnear e prover-se de Cavalos, o que parece ser comprovado pela volta dos Barcos que diziam ir trabalhar os quarteis telhados de palha na Ilha, para conduzir os enfermos que têm na Praça de Montevideu e que aguardavam mais tropa para atacar a Punta Gorda ou outro ponto da Costa.

Estas notícias me obrigam a tomar as mais sérias medidas para a defesa desta Praça e suas Margens, convocando toda a Milícia que eu tinha adiado anteriormente, calculando que posso reunir um número considerável de todas as armas. (Tradução livre do autor)³⁷⁹

As informações contidas nessa correspondência dão conta de vários pontos importantes para a compreensão da interação dos corsários com as sociedades platinas. Em primeiro lugar, fica claro que o momento de beligerância local exige das tropas envolvidas um monitoramento constante da região, seus moradores e possíveis movimentações suspeitas. Em segundo lugar, é destacada a importância estratégica de locais no interior do continente, como a Ilha de Martin Garcia, para ambos os lados do conflito, manifestada nos interesses de dominação espacial, mas, ainda, em interesses triviais como o reabastecimento dos suprimentos das embarcações. Se considerada verdadeira a informação recebida por Pico, pode-se estabelecer que este era o

³⁷⁹ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 80. ed. Buenos Aires, 24 de nov. 1813.

En este momento acabo de recibir partes de las Higuieritas, y Viboras en que me avisan con fecha de ayer que catorce Buques enemigos de los que habian entrado Guasú arriba, baxaban con direccion hacia el Puerto de Martin García.

Tambien se me avisa por el Teniente D. Joaquin Lima que un Corsario salido de la Capital habia apresado una Balandrita enemiga cargada de leña con quatro hombres de tripulacion, de los quales me ha remitido dos habiendose quedado el Patron del Corsario con los restantes; estos declaran que la expedicion al mando del Coronel Luaces habia salido de Martin Garcia con destino al Arroyo Bicuy [sic] á carnear y proveerse de Caballos, lo que parece comprobarse por la vuelta de los Buques que en la Isla se decia iban á trabajar Quarteles techados de paja para conducir los enfermos que tienen en la Plaza de Montevideo, y que aguardaban mas tropa para atacar á Punta Gorda ú otro punto de la Costa.

Estas noticias me obligan á tomar las mas serias medidas para la defensa de esta Plaza y sus Costas, convocando toda la Milicia que ya de antemano tenía aplazada, calculando que puedo reunir hasta un número considerable de toda arma.

principal interesse da expedição avistada e, também, que na ilha de Martin Garcia haveria indivíduos ou grupos responsáveis pelo acolhimento e auxílio desses navios; grupos alinhados às políticas de Montevideu. Por último, é fato a prontidão das tropas buenaireses em agir para desestruturar as ações adversárias, demonstrando, conseqüentemente, que estavam acostumadas com esse tipo de movimentação, bem como mantinham-se sempre desconfiadas em relação aos demais. Os corsários ali envolvidos tornavam-se parte crucial do processo, uma vez que suas ações afetavam diretamente a população estabelecida na ilha, ao inviabilizar seu abastecimento, através do apresamento das embarcações que o transportavam.

Além-mar, essa interação entre as sociedades e os grupos corsários também se manifestava, conforme é possível ler no decreto expedido pelo monarca Fernando VII, em 8 de fevereiro de 1816, veiculado pela Gazeta de Madrid, em 13 daquele mesmo mês, e reproduzido na edição de número 78 da Gaceta de Buenos Aires, do corrente ano:

São já muito graves e extensos os prejuízos e danos que causam ao estado em geral e a todos meus amados e fiéis vassallos, em particular, os navios armados pelos insurgentes ou rebeldes de meus domínios da América, em todos aqueles mares, interceptando a navegação e comércio, impedindo o trato frequente e estreito, que em todos os aspectos é conveniente para alguns irmãos com outros, e para os pais com seus filhos, estabelecidos neste e naqueles países, e finalmente introduzindo armas e munições de guerra nos diferentes pontos, em que pelo destino continua o fogo da rebelião e desobediência à minha autoridade soberana, e também da ingratidão aos meus benefícios e promessas paternas, com que alimentam o fogo que os consome, e sujeitos a um estado de guerra, que deve ser como foi para um muito tempo, desconhecido naqueles países. (Tradução livre do autor)³⁸⁰

Como de costume, é identificável a atuação corsária na tarefa de interceptação, apresamento e bloqueio comercial de navios pertencentes aos governos inimigos. Essas táticas, além de eficazes para garantir o sustento dos corsários, serviam como artifício de opressão e intimidação de partidários e comerciantes que se encontrassem do outro lado, garantindo o definhamento gradual do Estado adversário, tanto política, quanto econômica e socialmente. O definhamento daquelas sociedades, em virtude do contato e da atuação dos corsários insurgentes é observado em outros momentos, quando em uma matéria do periódico *The London Cronicl*, reproduzida pelos portenhos, é

³⁸⁰ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 78. ed. Buenos Aires, 26 de out. 1816.

Son ya muy graves y dilatados los perjuicios y daños que causan al estado en general, y à todos mis amados y fieles vasallos en particular, los buques armados por los insurgentes ò rebeldes de mis dominios de América en todos aquellos mares, interceptando la navegacion y comercio, impidiendo el trato frecuente y estrecho, que por todos respetos conviene à unos hermanos con otros, y a los padres con sus hijos, establecidos en estos y aquellos países, è introduciendo al fin armas y municiones de guerra en los diferentes puntos, en que por fatalidad continúa el fuego de la rebelion y desobediencia à mi soberana autoridad, y tambien de la ingratitude à mis beneficios y paternales promesas, con lo cual nutren el incendio que los consume, y sujeta à un estado de guerra, que debiera ser como lo fuè por mucho tiempo, desconcido en aquellos países.

“Por cartas de um inglês respeitável, residente em Madrid, de 10 de Dezembro, é assegurado que a ideia da expedição de Cádiz é quimérica: e nem pode ser verificada em um ano. Que no dito porto não há nenhum transporte nem tropa, ainda, e que a miséria do erário obrigou a tomar medidas de espalhar as tropas existentes por todas as províncias, com o duplo objetivo de que as mantenham às suas custas, e estas cuidem dos efeitos do desgosto geral daquelas. De Cádiz saíram as duas únicas fragatas de guerra que se destinavam a perseguir os corsários que se atreveram apresentar-se à vista da torre, mas como não tinham víveres, entraram em Algeciras dois dias depois, sem haver tomado nenhum daqueles que perseguiam: não há esperança de que voltem a sair, pois tal medida foi adotada com o único propósito de silenciar o clamor do comércio.” (Tradução livre do autor)³⁸¹

Novamente, a situação dos espanhóis se apresenta crítica, tanto econômica quanto política e militarmente. Sem dinheiro para financiar a guerra aos corsários, tenta-se uma ação que funcionasse como cortina de fumaça para aplacar os ânimos dos comerciantes locais, todavia, nada tão eficaz e, certamente, nem um pouco duradouro. Nesse contexto, um dos grupos mais afetados são os cidadãos e comerciantes de Cádiz, cidade portuária de grande importância comercial, uma vez que “O comércio de Cádiz é um hospital de quebrados, mas de outra coisa: constantemente estão bloqueados por nossos corsários e ultimamente se apoderou deles o medo pelo aparecimento de uma fragata de 44 canhões, cujas manobras insidiosas indicavam um corsário atribuindo-se a Brown a sua conduta”³⁸².

Ao fim e ao cabo, a atuação e interação dos corsários insurgentes com as sociedades no exterior perpassa, principalmente, o fator econômico. A simples presença de corsários na região já afetava em parte a população dos governos inimigos, uma vez que demandava, destes, medidas de proteção cada vez maiores e mais eficazes, que consumiam parte da receita que, possivelmente provinha de impostos custeados pela população. Como já observado, cidades portuárias como Cádiz e Montevideu tinham sua interação intensificada, assim como os prejuízos aos comerciantes locais. Segundo aponta Duarte, “Entre 1816 e 1828 foram capturados 172 embarcações no Golfo de Cádiz, uma zona na qual a maioria destes barcos procedia ou se dirigia ao porto que dá nome ao golfo”³⁸³. Aliado a isso, o terror psicológico da

³⁸¹ BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edição Extraordinária. Buenos Aires, 18 de fev. 1817. Aspas originais do documento.

“Por cartas de un ingles respetable residente en Madrid de 10 de Diciembre se asegura que la idea de la expedicion de Cadiz es quimerica; ni puede verificarse en un año. Que en dicho puerto no hay ningunos transportes ni aun tropa, y que la miseria del erario ha obligado á tomar la medida de derramar por todas las provincias las tropas existentes, al doble objeto de que aquellas mantengan estas á sus expensas, y precaucionen éstas los efectos del disgusto general de aquellas. De Cadiz salieron las dos únicas fragatas de guerra que habia con destino à perseguir los corsarios que se atrevian ya á presentarse avista de la torre, mas como no tenian víveres, entraron à los dos días en Algeciras, sin haber tomado alguno de aquellos que salieron à perseguir: no hay esperanza que vuelban à salir, porque tal medida fue adoptada con el solo fin de acallar el clamor del comercio.”

³⁸² BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 79. ed. Buenos Aires, 15 de jul. 1818.

“El comercio de Cadiz es un hospital de quebrados mas que de otra cosa: constantemente están bloqueados por nuestros corsarios, y últimamente se habia apoderado de ellos el susto por la aparicion de una fragata de 44, cuyas maniobras insidiosas indicaban un corsario atribuyéndose à Brown su conducta”

³⁸³ DUARTE. op. cit. 2004. p. 348.

presença destes agentes insurgentes também era fator decisivo para minar a sociedade de seus adversários, fazendo com que, pouco a pouco, comerciantes e investidores do comércio ultramarino acabassem por desistir do ramo, como apontado por Feliciano e reforçado por uma notícia veiculada pela Gaceta de Buenos Aires, em 25 de outubro de 1817

Cartas de 1.º do corrente, de Cádiz, dizem que não menos que cinco corsários insurgente sob a bandeira de Buenos Aires estavam cruzando o porto, tão próximos que seus canhões podiam ser ouvidos sempre que fizessem uso deles. A junta de armamentos havia resolvido desarmar os barcos que haviam sido equipados para a defesa do comércio espanhol pois se consideravam inúteis não atrevendo-se a ir em busca do inimigo. Isso desanimou muito os monopolistas de Cádiz que estão vendo quase diariamente, da altura de suas casas, as presas de embarcações, em um tempo em que a esquadra espanhola não está no caso de oferecer proteção. (Tradução livre do autor)³⁸⁴

Para além do que se costuma levar em conta quando se trata de corsários – de que são um recurso político-militar de governos sem recursos para sustentar uma força naval estabelecida –, portanto, esse grupo é parte importante da sociedade dos governos com quem interage. Seja como parte delas, como no caso das classes portenhas, seja como uma ameaça a elas, como nos casos do exterior, constituem-se como um grupo de indivíduos cujas ações ajudam a construir e regular o comércio ultramarino; fomentam e abastecem o conflito, que progride ao longo do tempo; e oportunizam a transformação das sociedades que se relacionam.

“Entre 1816 y 1828 fueron capturados 172 buques en el Golfo de Cádiz, una zona en la que la mayoría de estos bajeles procedía o se dirigía al puerto que le da nombre al golfo”

³⁸⁴ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 42. ed. Buenos Aires, 25 de out. 1817.

Cartas de 1.º del corriente de Cadiz dicen que no menos que cinco corsarios insurgentes baxo la bandera de Buenos-Ayres estaban cruzando el puerto, tan cerca que sus cañones podrian ser oidos siempre que hiciesen uso de ello. La junta de armamento habia resuelto desarmar los barcos que habian equipado para la defensa del comercio español pues que se consideraban inútiles no atreviéndose à ir em busca del enemigo. Esto ha desanimado mucho á los monopolistas de Cadiz que están viendo casi diarias presas de buques desde las alturas de sus casas en un tiempo en que la esquadra española no está en el caso de ofrecerles proteccion

CONCLUSÃO

Quando pensadas as figuras do corsário, do pirata, do bucaneiro e do flibusteiro, é inevitável a associação imediata à cultura popular que, por meio de livros, filmes, séries e jogos, os representa como indivíduos cujos ideais e atuação estão livres de quaisquer influências do Estado e focados em seus interesses particulares. Que esse tipo de figura existiu, é indiscutível – basta olharmos brevemente para os clássicos personagens do início dos anos 1700, apontados por Daniel Defoe como “Facínoras, que eram o Terror do comércio mundial”³⁸⁵ –, todavia, a paixão com a qual eles são pintados, seja como anti-heróis ou como vilões contra o sistema, isso é questionável.

O estudo que se seguiu ao longo desta dissertação buscou a partir de uma distância temporal e geográfica dos indivíduos registrados por Defoe, apontar questões que contribuem para a constante desmistificação dessas figuras. Não mais é suficiente provar a existência da perpetuação das práticas da pilhagem em alto mar como modo de sustentação de grupos, ao longo dos séculos; também não basta a nós a comprovação dos vínculos desses indivíduos com instituições de poder como Estados e representantes políticos, uma vez que acreditamos que tais pontos já foram evidenciados por outros autores aqui referenciados. Tentamos aqui realizar, por meio da análise da vida e realizações desses grupos sob vários ângulos, uma exaltação de sua atuação para além do clássico emprego como força bélica auxiliar.

Ao longo destas páginas, traçamos uma narrativa focada na trajetória generalizada desses grupos. Sua origem, assim como a constituição das naves, como pudemos perceber, é bastante diversificada e antiga, remetendo-nos aos anos de 1356, quando do primeiro registro de contrato de corso realizado pela Coroa Hispânica, e 1674, quando do registro do primeiro documento com especificações sobre o corso no continente americano, fatos que contribuem, quando associados aos casos da época de ouro da pirataria, para a compreensão acerca da existência uma cultura de contratação de corsários compartilhada por diversas sociedades, governos e Estados.

Da mesma forma, quando observamos a região em que estão inseridos, bem como o contexto vivenciado no início do século XIX, é possível compreendermos alguns dos motivos que os levaram a dar sequência a esta cultura. A partir de nossa pesquisa, a Região Platina aparece como um espaço bastante disputado desde o início de sua colonização, tornando-se

³⁸⁵ DEFOE, Daniel. **A general History of the Pyrates**. Manuel Schonhorn (ed.). Mineola: Dover Publications, 1999. p. 26.

“Desperadoes, who were the Terror of the trading Part of the World”

palco de diversas disputas políticas, desde bem antes do início dos conflitos pela independência. Nesse momento, a maneira como a soberania configurava-se na Coroa Espanhola abriu margem para a construção de uma cultura mais voltada para os interesses particulares, ponto que é acirrado ainda mais com a liberação do comércio e o constante contato com comerciantes de origens não peninsulares, a partir da segunda metade do século XVIII. Ocorrências como as tentativas de invasão da região Platina, por parte dos ingleses, em 1806 e 1807, bem como a queda da família Bourbon e a criação de uma Junta Provisória de Governo, na metrópole, também contribuíram na construção da demanda por uma soberania local. Assim, quando da criação da Junta de Governo Provisório de Buenos Aires, em 1810, os locais já estavam familiarizados tanto com a ideia de uma soberania dividida, quanto com a cultura de promoção do curso, empreendida na região desde 1799.

A estrutura que suportou os conflitos fluviais empenhados pela Buenos Aires independentista é formada, portanto, de corsários ingleses, estadunidenses, franceses, locais e até ex-realistas. A eclosão das guerras de independência, permitiu que esses grupos – que enxergavam nas contendas ao sul do continente americano uma oportunidade de conquistar uma ascensão econômica, social e até política –, alcançassem um status maior dentro dos próprios governos insurgentes, do que aquele que lhes era atribuído pela Coroa Hispânica, até então. Enquanto agentes políticos-militares, não se distanciaram muito do papel de uma força marítima regular, atuando de modo a defender os interesses do Governo que os empregava em diversas frentes, desde as águas rasas dos afluentes do Rio da Prata, onde exerciam papel de patrulha e suporte às forças milicianas e militares, até o extenso e profundo mar do Atlântico, onde trabalharam como predadores eficientes das embarcações comerciais inimigas, levando, muitas vezes, as batalhas para próximo do campo adversário e, outras tantas, intimidando o inimigo de maneira eficaz, por meio de estratégias de ataque furtivo e invasões litorâneas. Todavia, a partir dos estudos realizados, entendemos que os corsários representaram mais do que isso, não podendo ser visto apenas como representantes de um Estado; é preciso entendê-los como o próprio Estado em águas internacionais, uma vez que para além de portarem os ideais contidos em seu pavilhão, suas ações estabelecem elos entre governos e demarcam espaço na rede política do período.

Se de um lado a pesquisa aqui empreendida nos guiou à conclusão de que os corsários representavam um elo entre os governos, mais do que um reforço político e militar, de outro, as análises documentais das declarações de curso emitidas pelo Governo de Buenos Aires também evidenciaram outra característica bastante interessante: a organização desses grupos. Estruturado a partir de uma mistura do que os historiadores Peter Linebaugh e Marcus Rediker

chamam de Estado Marítimo e o que Richard Braithwaite nomeia Hidrarquia, o curso do século XIX possui um caráter empresarial, uma vez que concentra uma configuração bastante complexa que atribui à atividade predatória um caráter empreendedor e comercial. Conhecida sua longínqua e variada origem dentro da cultura hispano-americana, é viável pensar que a atividade fosse encarada como uma tendência do período – guardadas as devidas proporções, tal qual ocorre atualmente com os perfis profissionais da internet e a eclosão de startups variadas –, uma solução encontrada por grupos que queriam continuar ganhando ou fazer fortuna a partir das instabilidades que a época lhes impunha.

Sua organização obedecia a uma hierarquia de poder dentro e fora das naves, mas ao contrário do exemplo estudado por Rediker e Linebaugh, trazia uma liberdade maior de manifestação dos interesses individuais de cada grupo/pessoa. Essa liberdade é manifestada tanto no financiamento das naves e das expedições, uma vez que não raramente este apresenta o fator das redes de contatos como chave para o sucesso dos empreendimentos – como é constatado nos casos de David Fewett, David Deforest, e Juan Pedro Aguirre³⁸⁶ –, quanto no firmamento contratual entre armadores, capitães, oficiais e tripulação, como visto nas alterações realizadas no documento do decreto para o curso, expedido em 1817. Dentro dessa hierarquia, ficou clara a distinção entre as classes. Marinheiros são diferentes de oficiais, tanto em número, quanto em tratamento recebido, e provavelmente pelo primeiro motivo elencado, como pudemos ver, as relações eram mantidas a pulso firme e leis severas com punições variáveis que incluíam desde a prisão até a pena capital; todavia, a existência de acordos, legislações, ou mesmo punições, não garantiam a completa pacificação das tripulações.

É possível apontar que a motivação que unia os interesses de todas as classes era o retorno financeiro. Quando bem-sucedida a empreitada, o investimento despendido era coberto e recompensado com parte dos lucros – segundo apontado por David Head, em uma parceria entre John Gooding e Thomas Hutchins para a armação de onze corsários lhes rendeu cerca de 521 mil dólares, em 1812, durante a guerra anglo-americana³⁸⁷; da mesma maneira, o soldo e as recompensas que eram previstas estimulavam as tripulações e oficiais a seguirem adiante. Todavia, a diferença retratada a partir dos pagamentos realizados à tripulação do San Francisco Xavier, reafirma a hierarquização das naves e a distinção das classes. É compreensível o estímulo à vida como marinheiro de corsário, quando considerado que, no mesmo navio, oficiais de tropa – grupos estranhos à vida marítima – recebiam pouco mais de 35% do valor pago à marinharia, enquanto a tropa não alcançava os 25% deste mesmo valor. A vida no mar

³⁸⁶ **Tabela 4** – *Relação de navios corsários, presas, capitães e armadores*

³⁸⁷ HEAD. op. cit. 2008. p. 06

exigia muito dos indivíduos que nela embarcavam; doenças e morte eram tripulantes presentes em todos os navios. E o navio, portanto, era capaz de funcionar como fábrica, abrigo, prisão, arma, escudo e fonte de lucro, configurando-se, como supramencionado, como um espaço universal e, ao mesmo tempo, *sui generis*.

O corso era um negócio que só existia a partir das práticas políticas e de guerra. Tal qual ocorria com os governos, a atividade também representava um elo entre os diversos nichos de uma, ou mais sociedades. Entre os documentos analisados, constatamos que os profissionais deste seguimento não só se relacionavam entre si e entre outros grupos embarcados, como também possuíam ligação com o continente. Tomando como exemplo a configuração social de Buenos Aires, ficou evidente que partes importantes da estrutura supramencionada eram membros de uma parcela daquela sociedade, seja como comerciantes, políticos, militares/milicianos, ou mesmo como gente comum. Enquanto profissionais, esses grupos também atuaram de modo a impulsionar o mercado local, tanto que, conforme constatou-se, a maior parte dos patrocinadores e armadores do corso, desempenhavam papel como comerciantes e políticos locais, injetando parte de seus lucros na própria sociedade, como vimos no caso das doações para a Biblioteca pública. Em contrapartida, enquanto indivíduos, os corsários desembarcavam de suas naves para viverem uma vida normal, como os demais cidadãos oitocentistas. Muitos deles, como é o caso de Guillermo Brown, possuíam famílias e elos afetivos que repercutiam de alguma forma em sua profissão, seja pela dependência financeira, seja pelo fato de seguirem suas carreiras no corso – o personagem em questão não só era casado e pai, enquanto atuava como comandante de corsários portenhos, como tinha, pelo menos, um irmão que o seguia como corsário.

Um último ponto bastante importante que se apresentou nesta pesquisa, foi a relação estabelecida entre esses corsários e os grupos adversários. É evidente que aqui, que enquanto faziam frente aos inimigos, em águas distantes, às portas da península, também se relacionavam de certo modo, com aquelas sociedades. Embora de um jeito diferente, os corsários também representaram esse elo entre as sociedades insurgentes e as sociedades realistas, atuando de modo a favorecer as primeiras, através da pilhagem e desvio das cargas direcionadas para o abastecimento das segundas.

Diante disso é possível estabelecer alguns parâmetros: 1) as fontes analisadas evidenciam uma atividade de corso bem distante daquela ação idealizada pela cultura popular em seus contos de piratas; 2) os grupos envolvidos nela, não são aventureiros, mas profissionais de áreas distintas, com ligações sociais internas e externas ao território que representam, buscando um meio lucrativo e conveniente, para o período em que estão inseridos, de garantir

o sustento próprio; 3) o emprego de corsários não era limitado a um único Estado, governo ou grupo político, pelo contrário, pode ser compreendido como uma tendência dos governos emergentes do XIX, bem como um auxílio dos Estados mais pobres da Europa; 4) o Atlântico funcionou como um espaço dúbio, uma vez que era livre de jurisdições estatais, mas cheio de fronteiras políticas, representadas pelas bandeiras dos navios que o preenchiam e, dessa forma, o fluxo variado de corsários, atuando sob diferentes pavilhões também aponta para um paradoxo de que o patriotismo e o nacionalismo nascentes dependem de instrumentos externos ao território de origem; e 5) mais do que um reforço militar, é possível estabelecer que os corsários funcionaram como um reforço social, servindo para difundir as ideias insurgentes por todo o Atlântico e também em meio às sociedades das quais faziam parte, sejam elas portenhas, estadunidenses, britânicas, espanholas.

O trabalho posto até aqui está concluído, todavia, ainda há pontos a serem explorados e/ou aprofundados. Por opção nossa, evitamos tratar sobre o assunto da camaradagem, matelotagem e vivência social nos navios, uma vez que nossas referências Daniel Calixto Garrido e Agustín Daniel Desiderato já o fazem, todavia, é um ponto que pode ser mais explorado futuramente, ampliando-se a abrangência para outras vivências marítimas, além dos corsários insurgentes. Da mesma forma, é interessante a exploração mais aprofundada, buscando a ampliação do espaço temporal e geográfico, da relação entre os corsários e as sociedades da Região Platina, explorando, principalmente, as nuances da vida dupla de um embarcado, enquanto marinheiro e cidadão local.

Entrando especificamente nas atividades navais desempenhadas por esses grupos, vale ressaltar que é possível e desejável o aprofundamento das relações entre corso e espionagem durante a guerra. Os estudos realizados por Feliciano Gámes Duarte nos deixam algumas pistas sobre a relação entre cônsules e armadores enquanto espiões de um governo, mas acreditamos ser possível estender isso aos navios e marujos corsários, para além do que já foi exposto neste trabalho.

Por último, mas não menos importante, ao longo deste trabalho, optamos por focar nas guerras independentistas da Hispano-América e na atuação dos corsários portenhas, mas acreditamos que é possível ampliar o escopo para outros horizontes e espaços temporais. É viável uma análise mais aprofundada da relação do emprego do corso nas guerras cisplatinas, ou ainda na região caribenha, durante os processos independentistas; e mesmo o estudo dos corsários após o fim da promoção do corso, em meados de 1850.

FONTES

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. **Correspondencia de Lord Strangford y de la estación naval británica en el Río de la Plata con el gobierno de Buenos Aires, 1810 – 1822**. Buenos Aires: Guillermo Kraft Ltda., 1941.

BUENOS AIRES. Archivo General de la Nación. Sala IX 04-08-02. División Colonia – Sección Gobierno Consulado de Bs As. 1800 – 1807.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edição Extraordinária. 25 de set. 1810.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edição Extraordinária. 2 de out. 1810.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edição Extraordinária. 23 de out. 1810.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 24. ed. 15 de nov. 1810.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edição extraordinária. Buenos Aires, 8 de abr. 1811.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 1. ed. Buenos Aires, 3 de abr. 1812.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 62. ed. Buenos Aires, 7 de jul. 1813.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 80. ed. Buenos Aires, 24 de nov. 1813.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 109. ed. Buenos Aires, 2 de jun. 1814.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 90. ed. Buenos Aires, 16 de mar. 1814.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edição extraordinária. Buenos Aires, 24 de mai. 1816.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 71. ed. Buenos Aires, 7 de set. 1816.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 75. ed. Buenos Aires, 5 de out. 1816.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 78. ed. Buenos Aires, 26 de out. 1816.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edição Extraordinária. Buenos Aires, 11 de nov. 1816.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 82. ed. Buenos Aires, 23 de nov. 1816.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edição Extraordinária. Buenos Aires, 18 de fev. 1817.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 21. ed. Buenos Aires, 24 de mai. 1817.

- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 42. ed. Buenos Aires, 25 de out. 1817.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 44. ed. Buenos Aires, 8 de nov. 1817.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 45. ed. Buenos Aires, 15 de nov. 1817.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 46. ed. Buenos Aires, 22 de nov. 1817.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 47. ed. Buenos Aires, 29 de nov. 1817.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 48. ed. Buenos Aires, 6 de dez. 1817.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 49. ed. Buenos Aires, 13 de dez. 1817.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 51. ed. Buenos Aires, 27 de dez. 1817.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 53. ed. Buenos Aires, 10 de jan. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 54. ed. Buenos Aires, 17 de jan. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 55. ed. Buenos Aires, 24 de jan. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 56. ed. Buenos Aires, 31 de jan. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 57. ed. Buenos Aires, 7 de fev. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 58. ed. Buenos Aires, 14 de fev. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 59. ed. Buenos Aires, 21 de fev. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 60. ed. Buenos Aires, 28 de fev. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 61. ed. Buenos Aires, 7 de mar. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 62. ed. Buenos Aires, 18 de mar. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. Edição Extraordinária. Buenos Aires, 27 de mar. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 64. ed. Buenos Aires, 1º de abr. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 65. ed. Buenos Aires, 8 de abr. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 66. ed. Buenos Aires, 15 de abr. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 68. ed. Buenos Aires, 29 de abr. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 69. ed. Buenos Aires, 6 de mai. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 70. ed. Buenos Aires, 13 de mai. 1818.

- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 71. ed. Buenos Aires, 20 de mai. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 72. ed. Buenos Aires, 27 de mai. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 73. ed. Buenos Aires, 3 de jun. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 74. ed. Buenos Aires, 10 de jun. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 75. ed. Buenos Aires, 17 de jun. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 76. ed. Buenos Aires, 24 de jun. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 77. ed. Buenos Aires, 1º de jul. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 78. ed. Buenos Aires, 8 de jul. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 79. ed. Buenos Aires, 15 de jul. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 80. ed. Buenos Aires, 22 de jul. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 81. ed. Buenos Aires, 29 de jul. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 82. ed. Buenos Aires, 5 de ago. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 83. ed. Buenos Aires, 12 de ago. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 84. ed. Buenos Aires, 19 de ago. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 85. ed. Buenos Aires, 26 de ago. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 85. ed. Buenos Aires, 26 de ago. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 87. ed. Buenos Aires, 9 de set. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 88. ed. Buenos Aires, 16 de set. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 89. ed. Buenos Aires, 23 de set. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 90. ed. Buenos Aires, 30 de set. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 91. ed. Buenos Aires, 7 de out. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 92. ed. Buenos Aires, 14 de out. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 92. ed. Buenos Aires, 14 de out. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 93. ed. Buenos Aires, 21 de out. 1818.
- BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 94. ed. Buenos Aires, 28 de out. 1818.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 95. ed. Buenos Aires, 4 de nov. 1818.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 96. ed. Buenos Aires, 11 de nov. 1818.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 97. ed. Buenos Aires, 18 de nov. 1818.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 98. ed. Buenos Aires, 25 de nov. 1818.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 99. ed. Buenos Aires, 2 de dez. 1818.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 100. ed. Buenos Aires, 9 de dez. 1818.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 101. ed. Buenos Aires, 16 de dez. 1818.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 102. ed. Buenos Aires, 23 de dez. 1818.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 103. ed. Buenos Aires, 30 de dez. 1818.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 104. ed. Buenos Aires, 6 de jan. 1819.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 110. ed. Buenos Aires, 17 de fev. 1819.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 116. ed. Buenos Aires, 31 de mar. 1819.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 120. ed. Buenos Aires, 5 de mai. 1819.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 123. ed. Buenos Aires, 26 de mai. 1819.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 134. ed. Buenos Aires, 11 de ago. 1819.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 150. ed. Buenos Aires, 8 de dez. 1819.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 123. ed. Buenos Aires, 26 de mai. 1819.

BUENOS AIRES. **Gaceta de Buenos Aires**. 139. ed. Buenos Aires, 15 de set. 1819.

CAÑO, Pedro del. **Certificación del pago hecho del primero de abril hasta el último de mayo de 1801**. In: Archivo General de la Nación. Sala IX 04-08-02. División Colonia – Sección Gobierno Consulado de Bs As. 1800 – 1807.

CAÑO, Pedro del. **Cuenta del gasto diario hecho en Buenos Aires para la subministracion de la tripulacion y mesa del Bergantin Corsario San Francisco Xavier Alias El Buenos Ayres**. 1801. In: Archivo General de la Nación. Sala IX 04-08-02. División Colonia – Sección Gobierno Consulado de Bs As. 1800 – 1807.
de mar. 1818.

LUCCOCK, John. **Notes on Rio de Janeiro, and the southern parts of Brazil; taken during a residence of ten years in that country, from 1808 to 1818**. London: Samuel Leigh, 1820. p. 138-169.

MAWE, John. **Travels in the interior of Brazil, particularly in the gold and diamonds districts of that country, by authority of the prince regent of Portugal, including a voyage to the Rio de la Plata, and a historical sketch of the Revolution of the Buenos Ayres.** London: Longman, Husrt, Rees, Orme and Brown, 1812.

PUEYRREDON, Juan Martin. **Decreto para el curso expedido en Buenos-Ayres el 18 de noviembre de 1816.** 1816. Disponível em:
<https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:578775/>.

PUEYRREDON, Juan Martin; IRIGOYEN, Matias de. **Marine laws and regulations of the United Provinces of the River Plate translated from the original given in the Fort of Buenos-Ayres may the 15th, 1817.** 1817. Disponível em:
<https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:578717/>.

Reflexiones que deben tenerse em cuenta para juzgar el suceso acaecido el dia nueve del corriente en este rio entre el corsario de este Estado nombrado el Atrevido del Sud con una corveta y un bergantin de guerra de S. M. F. Buenos Aires, 20 de nov. 1817.
Disponível em: <https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:579587/>. Acesso em: 27 de fev. 2021.

REFERÊNCIAS

ACREE, William. **La lectura cotidiana: cultura impresa e identidad colectiva en el Rio de la Plata, 1780 – 1910**. 1. Ed. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Prometeo Libros, 2013.

ACRUCHE, Hevelly Ferreira. O Rio da Prata, a independência e a abolição: perspectivas de liberdade dos escravos no além-fronteira. **Estudos Históricos**. v. 32. n. 66. p. 53 – 78. Rio de Janeiro. Jan/Abril. 2019.

ALMEIDA, Fábio Chang. O historiador e as fontes digitais: uma visão acerca da internet como fonte primária para pesquisas históricas. **Revista Aedos**. v. 3. n. 8. p. 09-30. Jan/Jun. 2011.

ARAUJO, George Zeidan. Ler, pesquisar e escrever história em tempos de internet: desafios e possibilidades. **Revista Tempo e Argumento**. Florianópolis, v. 6. n. 12, p. 151 - 164, mai./ago. 2014.

ARAÚJO, Hugo Flores Fernandes; LOPES, Quelen Ingrid. Adversidade e reivindicações dos homens do mar: dinâmicas em torno da cobrança de soldadas e protestos contra a ação corsária na marinha mercante lusa (c. 1788 – c. 1822). **Revista Mundos do Trabalho**, v. 14, p. 1 – 23, Florianópolis, 2022.

ARGENTINA.GOB.AR. **Almirante Guillermo Brown**. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/armada/historia-naval/heroes-navales/almirante-guillermo-brown>. Acesso em: 02 de mai. 2022.

ARIZABALDO, Pedro Campos. Trafalgar y su influencia en la independencia de Chile. **Revista de Marina**. v. 127. n. 916. Mai/Jun. 2010.

ARRIAGA-RODRÍGUEZ, Juan Carlos, Tres tesis del concepto frontera em la historiografia, In: LAVALLE, Gerardo Gurza. (coord.) **Tres miradas a la historia contemporánea**. México: Instituto Mora, 2012.

AZEVEDO, Antonio Carlos do Amaral. **Dicionário de nomes, termos e conceitos históricos**. 3. ed. São Paulo: Editora Nova Fronteira, 2002.

BASTOS, C. A. Demarcação de limites e circulação de informações em um espaço fronteiriço. A província de Maynas e a Capitania do Rio Negro em fins do século XVIII. In: Brito, A. J. I; ROMANI, C.; BASTOS, C.A. (orgs). **Limites Fluents**. Fronteiras e Identidades na América Latina (Séculos XVIII-XIX). Curitiba: Editora CRV, 2013.

BENTON, Lauren. **A Search for Sovereignty: Law and Geography in European Empires, 1400 – 1900**. New York: Cambridge University Press, 2010.

_____. Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism. **Comparative Studies in the Society and History**. v. 47. n. 4. Cambridge: Cambridge University Press. October. 2005.

_____. Strange Sovereignty. **20/10 El mundo atlántico y la modernidad Iberoamericana, 1750 – 1850**. n. 1. ed. 1. Noviembre, 2012.

_____. Toward a new legal history of piracy: maritime legalities and the myth of the Universal Jurisdiction. **International Journal of Maritime History**. v. 23. n. 1. June. 2011.

BLAKEMORE, Richard. Navigating culture: navigational instruments as cultural artefacts, c. 1550-1650. **Journal for Maritime Research**. v. 14. n. 1. p. 31 – 44. 2012.

_____. The Politics of Piracy in the British Atlantic, c. 1640-1649. **International Journal of Maritime History**. v. 25. n. 2. December. 2013.

BONHEMBERGER, Tiago Vinicius. “**Este coronel é dotado de prudência, moderação e acolhimento**”: Joaquim Xavier Curado e o governo da Ilha de Santa Catarina (1800-1805). 2021. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2021.

BRUYÈRE-OSTELLS, Walter. **História dos mercenários: de 1789 aos nossos dias**. Patrícia Reuillard (Trad). São Paulo: Contexto, 2012.

BRYANT, Jonathan M. **Dark places of the earth: the voyage of the slave ship Antelope**. New York/London: Liveright Publishing Corporation/W. W. Norton & Company Ltd., 2015.

CABALLOS, Esteban Mira. **El sistema naval del Império Español: armadas, flotas y galeones en el siglo XVI**. Edición electrónica: Punto de Vista Editores, 2015.

CAMARGO, Fernando. **Britânicos no Prata: caminhos da hegemonia**. Passo Fundo: Editora Universitária UPF, 1996.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. **História Marítima**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1980.

CARDIM, Pedro. «Nem tudo se pode escrever». Correspondencia diplomática e informação «política» en Portugal durante el siglo XVII. **Cuadernos de Historia Moderna**. Anejo IV: Cultura epistolar en la alta Edad Moderna. v. 30. p. 95 – 128. 2005.

CEBALLOS, Rodrigo. **Arribadas Portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição de Buenos Aires (c. 1580 – c. 1650)**. 2007. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2007.

CHIARAMONTE, José Carlos. Metamorfoses do conceito de nação durante os séculos XVII e XVIII. In: JANCSÓ, István (org). **Brasil: formação do Estado e da nação**. São Paulo: Hucitec. 2003.

CHIARAMONTE, José Carlos. **Nación y Estado en Iberoamerica: el lenguaje político en tiempos de las independencias**. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2004.

CHUST, Manuel; FRAQUEST, Ivana (Eds.). **La Patria no se hizo sola: Las Revoluciones de Independencia iberoamericanas**. Madrid: Elece, Industria Gráfica S. I. 2012.

COMISSOLI, Adriano. Soberania em território alheio: comandantes e espiões ibéricos nas fronteiras da América, séculos XVII e XIX. **Almanack**. n. 27. Guarulhos, 2021.

_____. Spies and Espionage in the Iberian Atlantic. **Oxford Research Encyclopedia – Latin American History**. 23 of feb. 2021.

CURSO H. **Como trabalha um Prático de Navios?**. 10 de out. 2016. Disponível em: <https://cursoh.com.br/blog/como-trabalha-um-pratico-de-navios/>. Acesso em: 19 de jul. 2021.

DESIDERATO, Agustín Daniel. **Los marineros de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata: sociabilidad, cotidianidad y resistencia (1815 – 1828)**. 2019. Dissertação (Mestrado em História). Universidad Nacional de San Martín, Buenos Aires, 2019.

DEWAR, Helen. Litigating Empire The Role of French Courts in Establishing Colonial Sovereignities. In: BENTON, Lauren; ROSS, Richard J (Ed.). **Legal Pluralism and Empires, 1500 – 1850**. New York: New York University Press, 2013.

DI MEGLIO, Gabriel. **¡Viva el bajo pueblo!** La plebe urbana de Buenos Aires y la política entre la Revolución de Mayo y el Rosismo. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2007.

_____. Algunas claves de la Revolución en el Río de la Plata (1810 – 1820). **Estudios Ibero-Americanos**. PUCRS. v. 36, n. 2, p. 266-287, jul./dez. 2010.

DEFOE, Daniel. **A General History of the Pyrates**. Manuel Schonhrn (Ed.). New York: Dover Publications. 2015.

DOBSON, Miriam. Letters. In: DOBSON, Miriam; ZIEMAN, Benjamin. **Reading Primary Sources: the interpretation of texts from 19th and 20th century History**. London: Routledge, 2008.

DONGHI, Tulio Halperin. **Reforma y disolución de los imperios ibéricos (1750-1850)**. Madrid: Alianza Editorial, 1985.

_____. **Revolución y guerra: formación de una elite dirigente en la Argentina**. Buenos Aires: Siglo XXI, 1994.

DUARTE, Feliciano Gámez. **El desafío insurgente**. Análisis del curso hispano-americano desde la perspectiva peninsular: 1812 – 1828. 2004. Tese (Doutorado em História). Universidade de La Rioja, Logroño, 2004.

_____. **Luchar contra el mar**. Edificar en el viento. La Compañía gaditana Viniegra, 1797-1829. Cádiz: Fundación de Cultura del Ayuntamiento de Cádiz, 2001.

FITZ, Caitlin. **Our sister republics: The United States in the Age of American Revolutions**. New York/London: Liveright Publishing Corporation, 2016.

GARRIDO, Daniel Calixto. **Las ordenanzas de corso y el marco de actuación corsario**. 2016. Tese (Doutorado em História). Universidad Carlos III, Madrid, 2016.

GÓMEZ, Antonio Castillo. “Como o polvo e o camaleão se transformam” Modelos e práticas epistolares na Espanha Moderna. In: BASTOS, M. H. C.; CUNHA, M. T. S.; MIGNOT, A. C. V. (Orgs.). **O destino das letras: história, educação e escrita epistolar**. Passo Fundo: UPF, 2002. p. 13 – 53.

GUERRA, François-Xavier. **Modernidad y independencias**. Ensayos sobre las revoluciones hispánicas. Madrid: Editorial MAPFRE, 1992.

GRANDIN, Greg. **O império da necessidade: escravidão, liberdade e ilusão no Novo Mundo**. Rio de Janeiro: Rocco, 2014.

GRIMSON, Alejandro. **La Nación en sus límites: contrabandistas y exilados en la frontera Argentina-Brasil**. Barcelona: Editorial Gedisa, 2003.

HEAD, David. A different kind of Maritime Predation: South American Privateering from Baltimore, 1816 – 1820. **International Journal of Naval History**. v. 7, n. 2, Aug. 2008. p. 3 – 9.

_____. New nations, new connections: Spanish American Privateering from the United States and the Development of Atlantic Relations. **Early American Studies**. v. 11, n. 1, p. 161 – 175. University of Pennsylvania Press, Winter, 2013. p. 165 – 168.

_____. **Privateers of the Americas: Spanish American Privateering from the United States in the Early Republic**. Athens: University of Georgia Press, 2015.

KERT, Faye M. ‘True, Publick and Notorious’: The Privateering War of 1812. London **Journal of Canadian Studies**. v. 28 n. 1, p. 53–67, 2021.

KRASELSKY, Javier G. Las corporaciones mercantiles y los comerciantes ingleses en el Río de la Plata Surgimiento, apogeo y declinación del Consulado de Buenos Aires, 1794-1821. **Varia Historia**. Belo Horizonte, vol. 36, n. 72, p. 639-678, set/dez 2020.

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. **A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

LOPES, André Pereira Leme. Virada digital? Pesquisa histórica no ciberespaço. **Tempo e Argumento**. Florianópolis, v. 10, n. 24, p. 136 – 169, abr./jun. 2018.

MARINHA DO BRASIL. **Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha**. Liberal: corveta. 1822. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dphdm/sites/www.marinha.mil.br.dphdm/files/liberalCorveta182s_0.pdf. Acesso em: 27 de fev. 2021.

MATTOS, Raimundo César de Oliveira. As cartas revelam – Analisando o oitocentos através da correspondência. In: XIV Encontro Regional da Anpuh-Rio – Memória e Patrimônio, 14, 2010, Unirio. **Anais**. Rio de Janeiro: Numem, 2010. 01 – 15.

MEDEIROS, Rostand. **Defensor de Pedro: O navio pirata brasileiro**. Tok de História. 22 de dez. 2017. Disponível em: <https://tokdehistoria.com.br/tag/defensor-de-pedro/>. Acesso em: 29 de jul. 2022.

MIGUENS, Silvia. **Breve história dos piratas**. 1. ed. Rio de Janeiro: Versal Editores, 2014.

NOONAN, John T. **The Antelope: The Ordeal of the Recaptured Africans in the Administrations of James Monroe and John Quincy Adams**. Berkeley: University of California Press, 1977.

NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na Crise do Sistema Colonial (1777 – 1808)**. 2. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1993.

ORENSTEIN, Jeffrey. Joseph Almeida: Portrait of a Privateer, Pirate & Pantiff, part I. **The Green Bag: An Entertaining Journal of Law**. v. 10, n. 3. p. 306 – 328. 2007.

ORENSTEIN, Jeffrey. Joseph Almeida: Portrait of a Privateer, Pirate & Pantiff, part II. **The Green Bag: An Entertaining Journal of Law**. v. 12, n. 1. p. 35 – 52. 2008.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Fronteiras Culturais em um mundo planetário: paradoxos da(s) identidade(s) sul-latino-americana(s). **Revista del CESLA**. n.8, p. 9 – 19, 2006.

PIMENTA, João Paulo G. Com os olhos na América espanhola: a independência do Brasil (1808 – 1822). **Cadernos do CHDD**. Brasília, DF. v. 4. n. Especial. p. 03 – 22. 2005.

_____. **Estado e nação no fim dos impérios ibéricos no Prata (1808 – 1828)**. São Paulo: Hucitec, 2006.

PRADO, Fabrício. A presença luso-brasileira no Rio da Prata e o Período Cisplatino. In: NEUMANN, Eduardo Santos. GRIJÓ, Luiz Alberto. (Org.). **O Continente em armas: uma história da guerra no sul do Brasil**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010. p. 79 – 80;

_____. Conexões Atlânticas: redes comerciais entre o Rio da Prata e os Estados Unidos (1790-1822). **Anos 90**. Porto Alegre. v. 24. n. 45. p. 133 – 152. Julho. 2017. p. 135 – 140.

_____. **Edge of Empire: Atlantic networks and revolution in Bourbon Río de la Plata**. Oakland: University of California Press, 2015.

RABINOVICH, Alejandro M. Primero guerra, luego revolución. Halperin Donghi y el proceso de militarización del Río de la Plata. **Anuario Facultad Ciencias Humanas**. n. 11. v. 11. p. 01 – 06. Diciembre. 2014.

REDIKER, Marcus. **Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and anglo-american maritime world, 1700-1750**. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.

_____. **Villains of all nations: Atlantic Pirates in the golden age**. Boston: Beacon Press, 2005.

REEDER, Tyson. **Smugglers, pirates and patriots: free trade in the age of revolution**. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2019.

REIS, João José. **Rebelião escrava no Brasil: A história do levante dos malês (1835)**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986.

REIS, José Carlos. O desafio historiográfico. In: REIS, José Carlos. **O desafio historiográfico**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2010.

RODRIGUES, Jaime. Um mundo novo no Atlântico: marinheiros e ritos de passagem na linha do equador, séculos XV-XX. **Revista Brasileira de História**. v. 33, nº 65, p. 235-276. São Paulo, 2013

_____. Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. **Revista Anos 90**. v. 22, n. 42, p. 295-324, Porto Alegre, dez. 2015.

RODRÍGUEZ TREVIÑO, Julio César. La red del corsario francés Juan Chevallier y sus presas angloamericanas en el Caribe durante las Guerras Navales (1796-1808). **América Latina en la Historia Económica**. v. 22, n. 1, jan. – abr., p. 115 – 149, 2015.

RODRÍGUEZ, Benjamín M. Una justicia no tan lejana: los comerciantes y el Tribunal del Consulado de Buenos Aires, entre su fundación y los primeros años independientes. **Revista de Historia del Derecho Sección Investigaciones**. n. 47, Buenos Aires: INHIDE, p. 149 – 170, enero-junio, 2014.

ROSS, Richard J.; STERN, Philip J. Reconstructing Early Modern Notions of Legal Pluralism. In: BENTON, Lauren; ROSS, Richard J (Ed.). **Legal Pluralism and Empires, 1500 – 1850**. New York: New York University Press, 2013.

SÁ-SILVA, J. R.; ALMEIDA, C. D.; GUINDANI, J. F. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**. v. 1. n. 1. p. 01 – 15. Julho. 2009.

SARTORETTO, Eduardo. **“Tengo el honor de ser el más obediente y humilde servidor de Vuestra Excelencia”**: uma análise das movimentações e práticas de corso e pirataria na Região do Rio da Prata (1810 – 1822). 2017. Monografia (Curso de História). Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2017.

_____. Pensamentos sobre Teoria, História e Verdade: reflexões sobre a historiografia do período independentista americano. **Revista História e Cultura**. v. 10. n. 1. p. 128-147. São Paulo: UNESP. Jul. 2021. Disponível em: <https://periodicos.franca.unesp.br/index.php/historiaecultura/article/view/3387>.

SECRETO, Maria Verónica. Territorialidades fluidas: corsários franceses e tráfico negreiro no Rio da Prata (1796-1799). Tensões locais-tensões globais. **Topoi**. Rio de Janeiro, v. 17, n. 33, p. 419 – 443, jul./dez. 2016.

SIEGRIST, Nora. Juan Pedro Julián de Aguirre. (Artigo online) In: **Real Academia de la Historia**. Disponível em: <https://dbe.rah.es/biografias/75068/juan-pedro-julian-de-aguirre>. Acesso em 11 de mai. 2022.

SILVA, Hernán Asdrúbal. EL curso rioplatense de fines del XVIII y principios del XIX. Una actividad sui generis. COLOQUIO DE HISTORIA CANARIO AMERICANA, 17, Gran Canaria. **Anais**. Espanha: 2006.

SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. **Dicionário de conceitos históricos**. 2. ed. 2º reimpressão. São Paulo: Contexto, 2009.

SIMEONOV, Simeon. The consular Caribbean: consuls as agents of colonialism and decolonisation in the revolutionary Caribbean (1795–1848). In: WEBB, Jack; et. al. (eds.). **Memory, Migration and (De)Colonisation in the Caribbean and Beyond**. London: University of London Press, 2019.

SLEMIAN, Andréa. “Para além da boa ordem”: o papel das constituições nas independências da América ibérica (c. 1810 – 1826). **Cadernos do CHDD**. Brasília, DF. v. 4. n. Especial. p. 23 – 47. 2005. p. 25;

SOLA CASTAÑO, Emilio. Detrás de las apariencias. Información y secreto en el Mediterráneo clásico del siglo XVI. In. SOLA CASTAÑO, Emilio; VARRIALE, Gennaro (eds.). **Detrás de las apariencias: información y espionaje (siglos XVI-XVII)**. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá/Servicio de Publicaciones, 2015.

_____. Los que van y vienen. Marineros, espías y rescatadores de cautivos en la frontera mediterránea. In: G. M. Pedro; S. C. Emilio; V. C. Germán. **Renegados, viajeros y trãnsfugas**. Comportamientos heterodoxos y de frontera en el siglo XVI. Madrid: Fugaz Ediciones, 2000.

SORDO, Vera Moya; SÁNCHEZ Yasir Armando Huerta; COUTO, José Herón Pedro. Capítulo II: El Sistema Naval Español durante el Virreinato: Flotas, Armadas y defensa costera en los siglos XVI-XVIII. In: **Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México: su desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución**. Tomo I. México: Secretaría de Marina-Armada de México Estado Mayor General Unidad de Historia y Cultura Naval Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2012.

STERN, Philip J. “Bundles of Hyphens”: Corporations as Legal Communities in the Early Modern British Empire. In: BENTON, Lauren; ROSS, Richard J (Ed.). **Legal Pluralism and Empires, 1500 – 1850**. New York: New York University Press, 2013.

TERNAVASIO, Marcela. Buenos Aires y el orden político posrevolucionario: De la Roma republicana a la nueva Argirópolis. In: CHUST, Manuel; FRAQUEST, Ivana (Eds.). **La Patria no se hizo sola: Las Revoluciones de Independencia iberoamericanas**. Madrid: Elece, Industria Gráfica S. I. 2012.

THOMPSON, E. P. **Senhores e Caçadores: A origem da Lei Negra**. Trad. Denise Bottmann. 2. Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

VIDALES, Carlos. Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispanoamericana. **Caravelle: L'Amérique latine face à la Révolution française**. n. 54. p. 247 – 262. 1990.

WINTER, Murillo Dias. **“Un periódico que no hable de política al presente, es lo mismo que un fusil sin cañon”**: imprensa periódica e a construção da identidade oriental (Província Cisplatina – 1821-1828). 2014. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2014.