

Os caminhos fluidos do curso insurgente: uma análise da atuação dos corsários do Prata revolucionário do século XIX*

The fluid paths of the insurgent privateering: an analysis of the performance of the privateers of the revolutionary Prata of the 19th century

Eduardo Sartoretto

Mestrando em História pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Graduado em História pela Universidade de Passo Fundo (UPF).

RESUMO

O presente artigo tem por objetivo analisar as manifestações das hostes marítimas insurgentes, focalizando a extensão geográfica e o modus operandi dessas atuações, bem como a repercussão dessas ações nas sociedades hispano-americanas. Para alcançarmos nosso objetivo, dividiremos as trajetórias entre interiores e exteriores, abrangendo a Região Platina e o Atlântico, utilizando-nos 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 nos permitirá entender a extensão atlântica dos conflitos hispano-americanos.

PALAVRAS-CHAVE: Corsários; Rio da Prata; Buenos Aires; Independências; História Atlântica

ABSTRACT

*This article aims to analyze the manifestations of the insurgent maritime hosts, focusing on a geographic extension and the modus operandi of these actions, as well as the repercussion of these actions in Spanish-American societies. To reach our objective, we will divide the trajectories between interiors and exteriors, covering the Platinum Region and the Atlantic, using the analysis of correspondence exchanged between governments, officers, captains, as well as the relations of entry and exit of ships in the vicinity of the port of Buenos Aires, recorded in the periodical editions of the *Gazeta de Buenos Aires* and the *Gazeta Ministerial de Buenos Aires*, during the years 1814 and 1819. In addition to understanding these groups, the exercise will allow us to understand the Atlantic extension of the Spanish-American conflicts.*

KEYWORDS: Privateers; Rio de la Plata; Buenos Aires; Independence; Atlantic History

*Artigo recebido em 25 de janeiro de 2022 e aprovado para publicação em 01 de abril de 2022.

Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 18, nº 35, p. 24-44 – 2022.

Na abertura de seu artigo “Strange Sovereignty”, a historiadora Lauren Benton introduz-nos ao 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 domésticos (BENTON, 2012. p. 2). Sua relevância, no entanto, estende-se, ainda mais, para nós, ao apresentar-se como parte de uma história marítima atlântica.

A embarcação em questão saiu de Cádiz com direção a 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 a serviço de políticos insurgentes da América do Sul. 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 apreendida, 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*, segundo 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 absolvido. (BENTON, 2012; NOONAM, 1977; BRYANT, 2015).

A história do *Antelope* e do *Arraganta* nos oferece um vislumbre da importância do espaço atlântico para as sociedades da época. Todavia, o fato mais interessante, para este 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 nos 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 ilustram, 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 contratava (BENTON, 2012). Pensando nisso, o presente artigo tem por objetivo analisar a atuação de corsários, empregados pelas forças insurgentes da hispano-américa, dando maior foco e atenção à extensão geográfica e ao *modus operandi* desses grupos, bem como à

repercussão dessas ações nas sociedades hispano-americanas. Para tanto, dividiremos nossa análise em dois momentos: incursões interiores e incursões exteriores; abrangendo a Região Platina e o Atlântico e utilizando-nos 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 nos permitirá aprofundar nossa compreensão sobre a extensão atlântica dos conflitos hispano-americanos.

OS ANTECEDENTES DO CORSO INSURGENTE

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, 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 práticas (AZEVEDO, 2002. p. 128; SILVA; SILVA, 2009. p. 328-331). No entanto, para o período estudado, a essa definição, podem ser acrescentados outros elementos.

Em sua tese de doutorado, o historiador espanhol Feliciano Gámez Duarte definiu a atividade corsária da seguinte forma: “El corso era la manera de hacer la guerra en el mar propia de los Estados que carecían de una marina de guerra” (DUARTE, 2004. p. 151). A colocação do autor aponta para algumas particularidades do uso do

curso durante o período independentista hispano-americano. Temos, então, 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 inimigas (BENTON, 2012; DUARTE; 2004. p. 43; idem, 2001).

Todavia, 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 grupos envolvidos nos conflitos, como veremos a seguir.

Em sua tese, o historiador Daniel Calixto Garrido (2016) faz uma análise das ordenações de corso hispânicas, emitidas pela Coroa entre os anos de 1356 e 1801. Fica evidente, em seu levantamento, a existência do que compreendemos, aqui, como uma cultura hispânica de contratação de agentes corsários, para atuarem segundo os interesses da Coroa. 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 América. Porém, é no início do século XIX, que essa interação fica ainda mais evidente, abrangendo a porção platina do continente, que “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”. Entre os atos em resposta a essa deficiência na defesa local, temos a compra e armação (com tripulações pagas mensalmente¹) da Goleta francesa

Carolina e do Bergantim estadunidense *Antílope*², a fim de proteger o estuário platino, sinalizando uma maior incisão das ordenanças de 1801, na região (DUARTE, 2004. p. 87).

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 hispano-americana”, publicado na revista *Caravelle* (1990), o historiador Carlos Vidales aponta para o fato de que “[...] 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” (VIDALES, 1990. p. 247-248). 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 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 1808. 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 XIX (SECRETO, 2016). No entanto, sua importância vai além destes, visto que, conforme aponta a historiadora Maria Verónica Secreto, “O ciclo corsário das guerras napoleônicas

ainda se estendeu até (con)fundir-se com o ciclo das independências” (SECRETO, 2016. p. 436).

Os Estados Unidos, por sua vez, “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” (VIDALES, 1990. p. 251). O fim desses conflitos e das disputas entre estadunidenses e britânicos deixou para trás embarcações armadas para guerra, portos de construção de navios e recepção de mercadorias e, o mais importante, tripulações treinadas e experientes nas atividades corsárias, desempregadas e ociosas. Esse fato que foi sabiamente aproveitado pelos grupos insurgentes, que, em parceria com os locais, acabaram por reutilizar os espaços 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 Platina (VIDALES, 1990. p. 151; DUARTE, 2004. p. 267-277; DESIDERATO, 2019. p. 33-42).

Essa proximidade e convivência das sociedades hispano-americanas com a prática corsária, desde muito antes da eclosão dos conflitos pela independência, é o que torna o corso na região algo distinto do corso 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 corso, 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 corso (PUERREYDON, 1816; DUARTE, 2004; BENTON, 2012; SARTORETTO, 2017).

O PRATA INTERNACIONALIZADO

Como visto até o momento, a presença de corsários na região do Rio da Prata não é algo exclusivo do século XIX. Ademais das justificativas já mencionadas, atribuímos esse fato a um motivo, ainda maior: a região em que concentramos nossos estudos, desde seus primeiros sinais de colonização, ainda no século XVI, traz consigo um caráter internacionalizado, visto que, em sua área, concentra-se uma importante fronteira ibero-americana, palco de disputas políticas e coloniais entre súditos e funcionários hispânicos e lusos (CAMARGO, 1996. p. 31-34; SARTORETTO, 2017. p. 15-20). Além disso, devido à sua localização estratégica, a Bacia Platina foi de extrema relevância para as sociedades que ali se prosperaram, já que garantiu o desenvolvimento social e econômico dessa região. Suas águas, e de seus afluentes, possibilitaram a navegação de embarcações de grande porte, responsáveis pelo transporte da prata proveniente das minas de Potosí e, ainda, dos mais variados produtos locais destinados à exportação; além de, geralmente, ser a porta de entrada e saída para o comércio de produtos importados que circulavam ao longo de toda América Espanhola. Características, essas, que foram responsáveis pela atração de diversos olhares externos ao continente e seus colonizadores, desde muito cedo (CAMARGO, 1996; PRADO, 2017; SARTORETTO, 2017).

No entanto, é no período de agravamento da crise colonial e de eclosão das guerras pela independência, já no século XIX, que essa internacionalização da região se torna mais acentuada (PRADO, 2017. p. 139-144). Em uma análise das en-

tradas estrangeiras no porto de Montevideu, entre os anos de 1805 e 1822, o historiador Fabrício Prado chega a registrar, em sua tabela, um total de 525 embarcações nos três primeiros anos do período revolucionário (1810-1812). Se avançarmos alguns anos para contemplarmos o período de nosso trabalho, a tabela de Prado notifica a entrada de 166 navios no porto montevidense, entre 1817 e 1819, sendo o ano de 1819, um ano subnotificado. Ainda, os números aumentam, consideravelmente, após 1820, permitindo-nos especular sobre a relação desse aumento com a eclosão dos conflitos entre rio-platenses e luso-brasileiros (PRADO, 2017. p. 144).

Se somarmos a esses números os números de entrada registrados no porto buenairense, é possível ampliarmos, ainda mais, a nossa compreensão acerca dessa internacionalização e da dinâmica de circulação de navios na Região do Rio da Prata. Tomando o ano de 1818 como exemplo – do período abrangido por nossa pesquisa, o ano com o maior número de entradas registradas no porto de Montevideu, 109 embarcações atracadas, segundo o trabalho de Prado –, é possível contabilizarmos um total de 185 entradas³, registradas entre os dias 4 de janeiro e 31 de dezembro. Esses registros, ainda, contabilizam um total de 169 embarcações⁴, das quais 17 possuem mais de uma passagem pelo porto de Buenos Aires, 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 1 – Número de embarcações 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 embarcações	22	18	12	15	11	15	10	11	17	17	19	18
Total	185 embarcações ancoradas											
Média mensal	Aproximadamente 15,42 embarcações											

Fonte: *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições: Edições 53 a 103

Os dois primeiros e os dois últimos meses do ano são os que apresentam um maior volume de lançamentos de embarcações 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 contabilizados nesses quatro meses apresentam um contingente de 79 embarcações aportadas – cerca de 47% do número total registrado nesse mesmo ano –, divididas em, pelo menos, 9 pavilhões diferentes. Inglaterra, Províncias Unidas do Rio da Prata 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 responsáveis⁵.

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

Pavilhão	Nº de embarcações	% aprox.
Inglaterra	69 navios	41,56%
Províncias Unidas	32 navios	18,07%
Estados Unidos	15 navios	09,03%
Portugal	16 navios	09,03%
França	14 navios	08,43%
Espanha	13 navios	07,83%
Holanda	2 navios	01,20%
Suécia	2 navios	01,20%
Dinamarca	1 navio	0,60%
Hamburgo	1 navio	0,60%
Rússia	1 navio	0,60%
Sardenha	1 navio	0,60%
Sem pavilhão	2 navios	01,20%
Total	169 navios	

Fonte: *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições: Edições 53 a 103

Assim como o exemplo anterior, nessa tabela a Inglaterra de modo incontestável possui o maior número de embarcações navegando sob sua bandeira. O fato pode ser creditado às relações amistosas que os britânicos mantinham com as autoridades da região, em virtude de interesses comerciais, bem como à relevância do império inglês na atividade marítima (CAMARGO, 1996). A segunda colocação, ocupada pelas 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 re-

gistrados sob o pavilhão das Províncias Unidas provinham de regiões próximas e/ou do continente americano⁶; 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 americano⁷.

Apesar de sua importância comercial na região (PRADO, 2017) 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 Montevideú. 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 das Províncias Unidas⁸.

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 dos meses exemplificados anteriormente, o Bergantim *Palmira* e a Goleta *Quael*, ambos ingleses, aparecem nos registros tendo, não somente mais de uma viagem, mas, também, mais de uma 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 representada⁹.

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

Tabela 3 – Procedência das embarcações registradas no porto de Buenos Aires, em 1818.¹⁰

Procedência	Nº de embarcações	Procedência	Nº de embarcações
Aberk	1 registro	Wilmington	1 registro
Antuérpia	1 registro	Cabo de São Vicente	2 registros
Bahía de Todos os Dantos	1 registro	Jamaica	2 registros
Boston	1 registro	San Valério	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	Burdeux	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
Samalo	1 registro	Montevideú	41 registros
Sem procedência definida	6 navios		

Fonte: *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições: Edições 53 a 103

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, diferente do que se esperaria, dado que a maioria das embarcações circulantes são inglesas, o maior emissor de navios à cidade portenha é sua própria vizinha, a cidade de Montevideú, com 41 registros em sua incumbência, seguida por Rio de Janeiro, com 32, e Liverpool, com 26.

Se resgatarmos a tabela de Prado (2017) sobre as entradas no porto de Montevideú e acrescentarmos a ela a informação de que, 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 Montevideú; 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 Montevideú, em três anos foi 166; e b) as cidades de Buenos Aires e Montevideú constituíam-se partes importantes para o comércio na região em que estavam loca-

lizadas, muitas vezes servindo como itinerário e posto de parada de navios em rotas comerciais – fator que ajuda a explicar as sucessivas tentativas de incorporação da cidade de Montevideú aos domínios do governo portenho.

DISPUTAS DE ESPAÇO E A GUERRA DE CORSO 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 a 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, Montevideú 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 Gervasio 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 causas (DUARTE, 2004; BENTON, 2012; SARTORETTO, 2017; WINTER, 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 do corso. Ainda em 1812, por exemplo, é possível ver essa disputa protagonizada por Montevideu e Buenos Aires, sendo noticiada, de maneira bastante acentuada, nos periódicos da época:

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 cosas cantan el triunfo de la tiranía. ¡Cobardes se acerca ya el tiempo de vuestro exterminio, estremeceos!¹¹

Levando em consideração o contexto vivenciado por ambas as cidades, durante o período – auge dos conflitos pelo protagonismo na Região do Rio da Prata, com direito a bloqueio naval infligido a Buenos Aires, por Montevideu (SARTORETTO, 2017) –, a narrativa e a indignação, eviden-

ciadas 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 pensarmos nele 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 aniquilação do empresário 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 serve (DUARTE, 2004. p. 149).

Assim, apesar de podermos 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 liberação, ou não regulamentação, da atuação dos corsários montevidianos. 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 embarcacion del trafico del rio, que navegue con patente de la Junta de Buenos-Ayres, para donde quiera que fuese, será buena presa, contando desde el dia de la publicacion de la guerra, al gobierno revolucionario de Buenos-Ayres”, da mesma maneira que “[...] 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 suficientisimo para salir”¹², sem que para tanto houvessem declarados limites ou

direcionamentos de conduta para a efetivação desses apresamentos.

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:

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 pacíficos 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 haciéndolo 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 Rivadavia. - Por mandado de S. E. D. Jose Ramon Basavilbaso, escribano de gobierno y guerra.¹³

A ascensão escalonada do emprego das atividades corsárias, de forma bilateral, ao longo dos anos, aponta para um projeto de militarização do espaço platino, com o intuito de proteção dos domínios de cada governo. Se nos voltarmos às edições da *Gaceta de Buenos Aires*, publicadas entre os anos de 1814 e 1819, é possível vermos essas incitações às atividades corsárias, iniciadas, timidamente, ainda em 1810, ganharem proporções e importância destacadas para o desenvolvimento estratégico e militar dos governos locais¹⁴. 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 a Buenos Aires e Sacramento, no dia 9 de julho de 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 Martin 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 artillería de calibre de á 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 éles, y á la gran subordinacion con que se hallan educados, se les debe el feliz éxito de esta accion."¹⁵

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 naturalização da atividade de corso, como parte importante de um projeto que visa, para além da supramencionada proteção territorial, a 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 “La noche del seis me hice á la vela con toda mi Partida y dos marineros de los Corsarios y con quienes salí comboyado”. Embora a atuação coadjuvante desses marítimos não

seja algo exclusivo do período analisado – o historiador Hernán Asdrúbal Silva, em seu trabalho *El curso 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 (SILVA, 2006. p. 1590) –, 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:

“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 conduxeron 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.”¹⁶

Ao que tudo indica, a Estância atacada estava sob jurisdição portenha e, talvez, por esse motivo, os corsários montevidanos foram tachados como piratas. As informações contidas na coluna contribuem de maneira importante para nosso 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 região¹⁷.

Ao mesmo tempo em que sofria com ataques ao território de seu domínio, o Governo de Buenos Aires desprendia 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

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 día 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 à 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 à 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 *Consequencia* 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 envíen 50 quintales de pólvora gruesa, de que estaba en mucha necesidad de resultas de los suplementos hechos al ejército de Quito.¹⁸

No trecho, vemos a incidente atuação dos corsários insurgentes no território hispano-americano, representada através da

esquadra do corsário das Províncias Unidas, William Brown. Novamente, é possível identificarmos 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. O texto ainda nos 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, podemos 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 a 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 facilmente 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 de los Corsarios armados y despachados de Lima para batir à los de Buenos Ayres” que evidencia uma expedição de cinco embarcações, comportando um total de 1.038 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,

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 à otro buque mas casi le cupo igual suerte. Este arrojò 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 à la salida de nuestros buques del Callao se tomaron à la Fragata *Conseqüencia* 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.¹⁹

Alguns pontos podem ser evidenciados a partir desse trecho. As notícias apresentadas pela gazeta advêm de um jornal abertamente monarquista, da época, induzindo-nos a cogitar duas hipóteses: a de que a 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

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.²⁰

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 contra-ofensivas, advindos do Capitão da frota William Brown, foram essenciais para a obtenção do resultado favorável aos grupos portenhos.

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:

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 Peninsula, 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.

¡Què 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.”²¹

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 1817²². Fica em destaque, ainda, a estratégia empregada para subjugar o inimigo. O afastamento do corsário em relação ao seu ponto de origem, ou ao território de seus contratantes, e sua aproximação relativa à costa gaúcha, 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 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 ano:

Cadiz 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.)²³

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 do curso. 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. Da mes-

ma 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 e Grã-Bretanha (visto a inatividade dos navios britânicos, frente aos ataques corsários aos navios espanhóis), que visasse desestabilizar as forças marítimas do governo 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 conflitos (DUARTE. 2001. p. 35-44; ARIZABALDO. 2010. p. 258-262; DUARTE. 2004. p. 282-292.)

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

El mismo papel junio 12.

Cadiz 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 capitan en 100 rs. y la tripulacion de ambos buques arribò aquí. Conforme à las declaraciones dadas por el capitan, á poca distancia del corsario que lo apresó á èl, estaba cruzando otro buque de 22 cañones salido de Buenos-Ayres en 44 dias. Esta tarde entro la fragata Sabina de Vera-Cruz y la Habana, con tres millones y medio de pesos en moneda y barras.²⁴

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 projéteis 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.

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 a essa informação tenha sido facilitado devido à circulação de marinheiros, oficiais

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 facilidade no acesso aos periódicos europeus. 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 Prata (CAMARGO, 1996), 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 de o texto tratar de um caso buenairense, é possível afirmar que a prática era corriqueira em vários outros governos que patrocinavam corsários. Ainda, o fato de as informações interceptadas serem destacadas e anexadas na íntegra ao periódico, somente revela a relação do mesmo com o governo e o posicionamento político vigente na cidade, mas isso é outra história.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como visto até aqui, a Região Platina, por seu espaço geográfico estratégico e potencial econômico, desde sempre atraiu olhares estrangeiros, de modo que, ainda em meados do século XVIII ostentava a presença constante de não hispânicos em suas águas. Essa característica, aliada à tradição imperial espanhola de contratação de corsários, permitiu aos in-

divíduos locais uma familiarização com esse contingente e, devido à constante circulação desses agentes do estuário, o Rio da Prata do século XIX deve ser entendido como espaço internacionalizado.

Da mesma forma, ademais do emprego político-militar das forças corsárias, encabeçado pela Coroa hispânica até o início dos anos 1800, com a eclosão dos conflitos de independência, esses grupos alcançaram um status maior dentro dos próprios governos insurgentes. Atuando de maneira a auxiliar, servir e/ou encabeçar as guerras pela independência, 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, eram forças mercenárias que desempenhavam uma série de papéis estratégicos no contexto em que estavam inseridas. Ao fim e ao cabo, os corsários eram instrumentos de projeção de poder e influência dos governos que os contratavam.

Por último, mas não menos importante, no contexto analisado, o Atlântico funciona como um espaço dúbio, contestado, uma vez que é livre de jurisdições estatais, mas cheio de fronteiras políticas, representadas pelas bandeiras dos navios que o preenchem e disputam seu espaço.

FONTES

- Gaceta de Buenos Aires*. 1. ed. Buenos Aires, 3 de abr. 1812.
Gaceta de Buenos Aires. 62. ed. Buenos Aires, 7 de jul. 1813.
Gaceta de Buenos Aires. 90. ed. Buenos Aires, 16 de mar. 1814.
Gaceta de Buenos Aires. 112. ed. Buenos Aires, 2 de jul. 1814.
Gaceta de Buenos Aires. 27. ed. Buenos Aires, 28 de out. 1815.
Gaceta de Buenos Aires. Edição Extraordinária. Buenos Aires, 24 de mai. 1816.
Gaceta de Buenos Aires. 71. ed. Buenos Aires, 7 de set. 1816.
Gaceta de Buenos Aires. 75. ed. Buenos Aires, 5 de out. 1816.
Gaceta de Buenos Aires. 42. ed. Buenos Aires, 25 de out. 1817
Gaceta de Buenos Aires. 53. ed. Buenos Aires, 10 de jan. 1818.
Gaceta de Buenos Aires. 134. ed. Buenos Aires, 11 de ago. 1819.
Gaceta Ministerial del Gobierno de Buenos Aires. 5. ed. Buenos Aires, 8 de mai. 1812.

REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, Antonio Carlos do Amaral. *Dicionário de nomes, termos e conceitos históricos*. 3. ed. São Paulo: Editora Nova Fronteira, 2002.
- BENTON, Lauren. *A Search for Sovereignty: Law and Geography in European Empires, 1400 – 1900*. New York: Cambridge University Press, 2010.
- BENTON, Lauren. *Strange Sovereignty. 20/10 El mundo atlántico y la modernidad Iberoamericana, 1750 – 1850*. n. 1. ed. 1. Noviembre. 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.
- 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.

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.

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.

GARRIDO, Daniel Calixto. *Las Ordenanzas de Corso y el Marco de Actuación Corsario*. 2016. Tese (Doutorado Em História). Universidad Carlos III, Madrid, 2016.

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.

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.

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.

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

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.

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.

SILVA, Hernán Asdrúbal. EL corso 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.

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.

NOTAS

¹Essa informação pode ser conferida na División Colónia – Sección Gobierno Consular de Bs As. 1800 – 1807, do Archivo General de la Nación, Sala IX 04-08-02, em Buenos Ayres, Argentina.

²Apesar 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.

³Se faz necessário esclarecer que, para uma melhor análise dos documentos disponíveis, optamos pela supressão dos avisos prévios de ancoramento e das inscrições repetidas de embarcações, que ocorrem, muitas vezes, em edições diferentes do mesmo periódico. No primeiro caso, buscamos identificar o registro dos navios referidos nos avisos, sempre buscando tomar nota do lançamento com o maior número de informações – nome da embarcação, procedência, capitão, carregamento, consignatário. Seguindo essa lógica, para o segundo caso, optamos pela supressão dos documentos incompletos, ou parciais.

⁴Das 169 embarcações contabilizadas, é possível identificar 12 classes de naves diferentes, sendo elas: 2 balandras; 2 barcas; 85 bergantins; 1 chalupa; 4 corvetas, 3 cúteres; 3 deates; 31 fragatas; 18 goletas; 3 polacras; 1 queche e 16 sumacas.

⁵BUENOS 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.

⁶Em sua maioria, os navios procedem de Montevideú, mas há registros de embarcações provenientes do Rio de Janeiro e de Parnagua.

⁷BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*, 1818. Edições 53 à 103.

⁸Ibidem.

⁹BUENOS 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.

¹⁰Se 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.

¹¹BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 1. ed. Buenos Aires, 3 de abr. 1812.

¹²BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. Edição extraordinária. Buenos Aires, 8 de abr. 1811.

¹³ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 1. ed. Buenos Aires, 3 de abr. 1812.

¹⁴ 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 a 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 este artigo, excluímos os termos *pirataria*, *pirata* e *piratas*, por não corresponderem ao nosso objetivo.

¹⁵ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 62. ed. Buenos Aires, 7 de jul. 1813.

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

¹⁷ 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>.

¹⁸ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. Edição extraordinária. Buenos Aires, 24 de mai. 1816

¹⁹ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. Edição extraordinária. Buenos Aires, 24 de mai. 1816.

²⁰ Idem.

²¹ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 75. ed. Buenos Aires, 5 de out. 1816.

²² Idem. 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.

²³ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 71. ed. Buenos Aires, 7 de set. 1816.

²⁴ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 71. ed. Buenos Aires, 7 de set. 1816.