

Geopolítica portuária e as Independências no Prata*

Port geopolitics and the independences on the River Plate

Fernando da Silva Camargo

Professor da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL). Doutor em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS).

RESUMO

Tópicos de natureza geopolítica estiveram intimamente vinculados às decisões estratégicas tomadas pelos diferentes agentes políticos e econômicos atuantes nos anos finais do antigo regime ibérico na região platina (1778 a 1810) e nos princípios do período revolucionário (1810-1820). Esses mesmos agentes e seus papéis são abordados neste trabalho, mas de forma a dar centralidade à questão territorial e portuária da bacia hidrográfica do Rio da Prata, com suas peculiaridades e parcialidades, estabelecendo a importância das cidades-porto para a sobrevivência e consolidação das formações políticas rebeldes.

PALAVRAS-CHAVE: Rio da Prata; portos; corso; geopolítica; independências

ABSTRACT

Topics of geopolitical nature were closely linked to the strategic decisions taken by the different political and economic agents active in the final years of the old Iberian regime in the river Plate region (1778 to 1810) and in the beginning of the revolutionary period (1810-1820). These same agents and their roles are addressed in this work, but in order to give centrality to the territorial and port issues of the of the River Plate basin, with its peculiarities and partialities, defining the importance of the port-cities for the survival and consolidation of the rebel political formations.

KEYWORDS: *River Plate, ports; privateering; geopolitics; independences*

MARINHARIA NO PRATA ANTES DA REVOLUÇÃO DE MAIO

A Marinha – tanto de guerra quanto mercante – espanhola postada no Rio da Prata, antes das guerras da independência, possui dois momentos distintos, determinados pelo papel e importância atribuídos aos portos platinos por determinações administrativas metropolitanas.

Um deles, mais ligado à administração dos áustrias, teve seus contornos definidos pelas restrições de comércio impostas pelo sistema de *flotas y galeones* e a consequente adstrição de somente três portos aptos para comércio intercolonial e com a Espanha europeia.

Esse momento foi substituído, já na administração borbônica, pela constituição do Vice-Reinado do Rio da Prata, em 1776, e a publicação do Alvará de Livre Comércio de 1778. Ambas as decisões administrativas conduziram a um tríplice incremento: o aumento espontâneo do comércio legal e, por óbvio, da Marinha Mercante legalizada; melhorias

*Artigo recebido em 08 de março de 2022 e aprovado para publicação em 04 de abril de 2022.

Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 18, nº 35, p. 10-23 – 2022.

da infraestrutura portuária para dar vazão àquele aumento; e o reforço da Marinha militar para proteger os interesses locais e da Coroa naqueles negócios.

Sobre o incremento das atividades mercantis, cabe ressaltar que não há elementos para quantificar a totalidade das práticas ilícitas, o contrabando, pela escassez de fontes não oficiais e pelo motivo de que essas mesmas fontes oferecem debilidades relativas à furtividade dos atos e ao fato de as autoridades estarem muitas vezes envolvidas com a ação contrabandista.

Sobre a melhoria dos portos e do controle aduaneiro, um exemplo foi a inclusão de Montevideú, além da capital vice-reinal Buenos Aires, no sistema de livre comércio, a partir de 1779, conforme Hernán Silva:

Tanto la ubicación geográfica como las condiciones portuarias dieron preferencia a Montevideú frente a Buenos Aires, y de ahí que rápidamente se extendieran en aquella zona las medidas de control destinadas a organizar adecuadamente el tráfico y a evitar el contrabando (SILVA, 1993, p. 17).

Alguns portos platinos foram estabelecidos cedo, ainda no século XVI, tais como Asunción, Santa Fé e Corrientes, entretanto, eram portos de rio e todos, exceto a partir do século XVII, em sequência, ou seja, para uma mercadoria vinda dos altos hidrográficos da região platina alcançar o oceano precisava passar por uma sucessão de outros portos. Buenos Aires, apesar de ser um porto num rio cuja extensão lhe concede características marítimas, mais que fluviais, se ressentia dos problemas dos bancos de areia móveis comuns no Rio da Prata. Montevideú, nesse sentido, mesmo incorrendo em alguns desses problemas, era mais próximo ao mar aberto – o Atlântico encontra o Prata na altura

de Maldonado – e sua baía mais protegida e navegável que qualquer dos demais.

Quanto ao reforço da Marinha de Guerra, esse era um dos pontos mais lembrados entre as distintas reformas que levou a cabo o Rei Carlos III, alterando desde as maneiras como eram preparados os corpos de oficiais, a organização estrutural da Marinha e o incremento dos navios e aumento de seu poder de fogo.

Em 1779, mesmo ano da incorporação oficial do porto de Montevideú, iniciou-se o conflito com a Inglaterra, tendo havido polêmicas sobre a real capacidade de enfrentamento entre as Armadas espanhola e inglesa. Nas palavras de Casado (1957, p. 149): “Se comprende, sin embargo, la desesperación de nuestros marinos ante el hecho cierto de poseyendo la supremacia en el mar, fuéramos burlados por los ingleses em combates parciales”. De qualquer modo, o conflito forçou um retorno temporário ao sistema de comboios e diminuição, também temporária, das atividades mercantis pelos portos de Buenos Aires e Montevideú, devido à vocação de *foreland* dos mesmos.

Assim, ainda que tenha havido altos e baixos, é difícil contestar que as alterações administrativas impulsionadas por los Borbones, deu uma nova dimensão à prática oficial e legal de marinharia no Rio da Prata. A anterior lógica de controle obsessivo, portadora de uma certa “paranoia aduaneira”, foi acusada de promotora do atraso e da estagnação mercantil, inclusive entre aqueles revolucionários de primeira, em 1810, que pretendiam mais autonomia e não completa independência política.

A navegação das águas do Prata compreende desde as técnicas de construção até o processo de recrutamento, tanto mercantil como militar, passando pelas diferentes posturas de capitães e pilotos, para referir uma ínfima parte de um todo que está profundamente imbricado com a

vida colonial platina, e são de uma riqueza de temas ainda não tratados e de fontes ainda pouco utilizadas impressionantes. Todo esse universo não será tratado neste artigo, que estará mais focado na discussão geopolítica da questão portuária.

TRAFALGAR E AS INVASÕES INGLÊSAS

A partir de 1798, a situação da Marinha de Guerra espanhola sofreu mudanças radicais com a derrota luso-hispânica na Campanha do Rossilhão, movida pelas monarquias absolutas ibéricas contra o governo da Convenção revolucionária francesa e a consequente aproximação forçada entre França e Espanha. Obviamente, a Inglaterra, como maior desafiante da hegemonia continental europeia frente à França, decidiu aguilhoar, sempre que possível, o comércio exterior francês e de seus aliados – mesmo os forçados.

De tal aproximação resultou a constituição de uma super armada, definida pelos tratados de San Ildefonso, de 1796, e de Aranjuez, de 1800. De fato, a partir do segundo acordo, Napoleão Bonaparte determinou a incorporação, ainda que com bandeiras e capitaneamentos separados, da parte principal da Armada espanhola à francesa e a serviço de suas próprias agendas. Os ingleses moveram todos seus esforços para tomar pontos e portos estratégicos da França napoleônica e seus aliados – que variavam muito de um momento a outro.

O ano de 1805 ficou marcado pela Batalha de Trafalgar, ocorrida em outubro. Em retrospectiva, a rivalidade anglo-francesa de todo o século XVIII, geradora de várias guerras, atingiu uma espécie de ápice a partir da ascensão de Napoleão Bonaparte como cônsul – e depois imperador – dos franceses a partir de 1799. A inegável capacidade dos franceses sob a batuta do corso em amealhar recursos, territórios e aliados pelo uso de forças mi-

litares terrestres era checada pela capacidade inglesa de monitorar e controlar os espaços marítimos.

Napoleão passou a considerar a subjugação inglesa em combate a uma necessidade cada vez mais imediata. Para tanto, era necessário cruzar o mar, o que, mesmo num trecho relativamente curto como o Canal da Mancha, representava perigos imensos, dada a superioridade naval britânica. A Armada franco-espanhola a seu dispor precisava encontrar oportunidades favoráveis de combate para reduzir os riscos. Contudo, uma força inglesa foi destacada, sob o comando do Almirante Nelson, exclusivamente para vigiar e, quando possível, oferecer combate aos franco-espanhóis.

O combate ocorreu nas proximidades do porto de Cádiz e resultou num desastre completo para o Almirante francês Ville-neuve e seus comandados. De fato, a batalha resultou na perda de quase toda a força naval mais significativa que os dois países – Espanha e França – possuíam naquele momento. Décadas seriam necessárias para reconstituir o que fora perdido, e as intenções napoleônicas de invadir a Grã-Bretanha foram abruptamente interrompidas.

Por isso se compreende que o pós-batalha estimulou a prática de emissão de decretos e contra-decretos conhecidos genericamente como “Bloqueio Continental” e “Bloqueio Marítimo”, que eram, na verdade, simplesmente embargos contra os inimigos declarados ou mesmo nações amigas do adversário não beligerantes, de um ou outro lado. Na prática, determinou prejuízo para as práticas comerciais inglesas no continente europeu, abrindo, entretanto, um “mar” de novas oportunidades nas regiões que os europeus só conseguiam chegar em navios.

Os produtos advindos da jovem revolução maquinofatureira britânica podiam agora encontrar novos mercados, e o baixo custo de tais produtos exerceria uma

pressão imensa em prol da defesa do livre comércio, principalmente entre as colônias espanholas na América.

Simultaneamente, após o desastre franco-espanhol de Trafalgar, os mares ficaram mais abertos a possíveis empreitadas de conquista ou saques de áreas coloniais que estivessem sob pactos de amizade com a França napoleônica.

Um desses momentos foi a tomada da Cidade do Cabo, ao sul da África, em 1806, pelos holandeses. Esse fato espalhou o temor de que qualquer posição de aliados dos franceses e, portanto, os espanhóis, naquele momento, poderiam sofrer ataques anfíbios. Os portos do Rio da Prata esperavam uma situação semelhante desde o final do século XVIII.

A atuação no Cabo foi cofinanciada por uma mescla de interesses estatais e particulares, prática comum entre ingleses e holandeses desde o século XVII, pela atuação e presença militar das companhias comerciais das índias ao redor do mundo. Focados em movimentos rápidos de *raid*, toma e saque, os vitoriosos no sul da África voltaram sua atenção para outras presas que consideravam vulneráveis: Buenos Aires e Montevidéu estavam nessa lista.

Os ingleses lograram tomar Buenos Aires em junho de 1806, com remanescentes da mesma Esquadra e parte das tropas que participou das ações na Cidade do Cabo lideradas pelo Coronel Beresford. Entretanto, meses depois, as forças inglesas foram expulsas da cidade platina por uma força composta e liderada majoritariamente por *criollos* platinos. Durante o período em que estiveram controlando a capital vice-reinal, os ingleses enviaram os despojos de guerra para Londres, ao mesmo tempo que pediam reforços para consolidar a conquista de ambas as margens do Prata.

O governo inglês enviou as forças de relevo e reforço solicitadas, ao tempo em que a Esquadra inglesa permanecia bloquean-

do o Rio da Prata, mais especificamente os portos de Buenos Aires, Montevidéu e Maldonado. Ao chegarem as novas forças, decidiu-se, dessa vez, atacar o porto-fortaleza de Montevidéu, sob a crença de que ainda que fosse uma toma difícil, seria mais fácil de consolidar posteriormente e era mais estratégica. Em fevereiro de 1806, os ingleses, após diversas ações de menor escopo, entraram na cidade. Confiados em sua superioridade, decidiram tomar outra vez Buenos Aires, porém, desta feita, encontraram resistência feroz e foram completamente derrotados, sendo forçados a abandonar o Rio da Prata.

É ponto comum na historiografia que trata da independência buenairense e a Revolução de Maio de 1810, que a vitória dos *criollos*, mais que uma vitória espanhola, no caso, concedeu mais confiança e inflamou ânimos autonomistas na região. Efetivamente, após esses acontecimentos, a própria elite *criolla* platina escolheu um vice-rei, sem consulta à Corte de Madri, na pessoa de Santiago Liniers, *criollo* nascido francês.

Um parêntese é necessário aqui. A partir de 1807, a capacidade e a legitimidade do governo metropolitano espanhol ficaram seriamente afetadas com a imposição napoleônica de seu irmão, José, como monarca espanhol. Nos meses que se seguiram à prisão dos membros da casa real espanhola e à chegada de José Bonaparte em Madri, foi deflagrado um movimento de resistência antifrancesa que se conhece como Guerra da Independência da Espanha. Diversas juntas e governos provisórios se formaram entre os resistentes, buscando unificar os esforços sob algum vestígio de legitimidade. Mas o esforço unificado não aconteceria até que os ingleses passassem a auxiliar os espanhóis antifranceses e que o Duque de Wellington fosse chamado a comandar uma pauta militar única.

Para muitos entre as elites *criollas* nas colônias espanholas na América, o período de 1807 (data do início da guerra antifrancesa) a 1810 (data de caída das principais juntas locais e regionais de governo, à exceção de Cádiz) serviu para que se conformasse naqueles ambientes posturas e discursos de maior autonomia. Não se tratava de clamar pelo que hoje chamamos de “independência”, ainda que entre os pensadores e pesquisadores do assunto, coloquemos essa expressão em foco. A autonomia significava, na maioria das vezes, manter os vínculos com a metrópole, mas com administrações coloniais feitas por *criollos*, numa espécie de confederação de “espanhas” ao redor do planeta e não de uma Espanha centralizadora e sufocadora.

O final da Guerra da Independência e o retorno de Fernando VII ao trono, contudo, colocaria um fim, muito rapidamente, nessas posturas, mas isso será tratado mais adiante. Em 1808, se constituiu a Junta Suprema Central y Gubernativa del Reino, em Sevilha, ou assim autodenominada. Mesmo com os problemas de legitimidade inerentes à situação de estarem governando em nome de um rei no exílio com o qual não tinha contato, a Junta Suprema nomeou um novo vice-rei para o Rio da Prata: Baltasar de Cisneros.

Chegando ao Prata e de acordo com as delegações que recebeu da Junta, o novo vice-rei quis reverter uma série de medidas, tanto emergenciais como de liberação do comércio, estabelecidas pelas autoridades coloniais, entre 1807 e 1809. Lembrando que, de qualquer modo, as comunicações e o comércio entre o Prata e a metrópole estavam claudicantes desde o bloqueio geral inglês, quer dizer, desde 1805.

Nesses poucos anos de liberdade de atividades, as elites mercantis *criollas* puderam viver um surto de prosperidade que, ainda que não saibamos quão dura-

douro seria, favoreceu o crescimento de sentimentos autonomistas e chegando a reverberar mesmo em setores mais conservadores e absolutistas da sociedade colonial. Naquele momento, era possível ainda e com tranquilidade clamar pela lealdade à Coroa, especialmente a Fernando VII no exílio, entretanto, era cada vez mais difícil se contrapor aos discursos que apontavam as benesses da liberação do comércio e do incremento da autonomia.

AS GUERRAS PENINSULARES

A invasão da Península Ibérica pelos franceses, iniciada em 1807 – invasão de Portugal – e consolidada em 1808 – imposição de José Bonaparte no trono espanhol – provocou sismos políticos que se faziam sentir na Europa e na América por um período não somente contado em anos, mas também em décadas.

A invasão de 1807 provocou a mudança da Família Real portuguesa para o Brasil e, com isso, o aumento da frota de guerra lusitana presente em costas sul-americanas. Também teve um duplo efeito para os estrangeiros, especialmente a partir da abertura dos portos brasileiros, em 1810: de um lado o incremento das atividades de Marinha Mercante e, por outro, o aumento da presença pacífica de navios de guerra de diferentes nações, que buscavam salvaguarda ou reparo nos portos de São Luís, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Desterro, Rio Grande e outros.

A ocupação hostil da Espanha, a partir de 1808, que na verdade foi construída no ano anterior, juntamente com a invasão de Portugal, determinou que uma parte dos espanhóis, chamada de afrancesados, desse seu apoio ao novo monarca imposto por Napoleão e, outra parte, maior em número, os antifranceses, iniciasse uma longa resistência contra os invasores.

Os monarcas espanhóis presos em território francês, pai e filho, vinham de uma divergência de legitimidade desde os eventos do chamado motim de Aranjuez. A sequência dos acontecimentos determinou que a franca maioria depositasse suas juras de fidelidade ao filho, Fernando VII, que passou a ser chamado de *el deseado* até seu retorno, em 1814.

O poder na Espanha oscilou entre autoridades antigas e estabelecidas e novas figuras e instituições, derivadas do reconhecimento como agentes da resistência. A insegurança institucional, entretanto, somente se agravou entre 1808 e 1810, piorando a questão de legitimidade iniciada com o conflito pessoal entre Carlos IV e Fernando VII, passando pela instalação de uma monarquia fantoche centrada em José Bonaparte. Foi o período mais marcante do juntismo, solução espontânea e provisória encontrada em várias regiões para prover alguma lasca de unidade ao enfrentamento dos franceses.

Nas colônias espanholas da América, o problema da legitimidade no poder central metropolitano abriu espaço para discussão sobre os limites e contornos desejáveis para um colonialismo que deveria renovar-se. A espera, quase mítica, do retorno do rei exilado criou uma perspectiva – que se mostraria fantasiosa posteriormente – de que Fernando VII seria o principal agente da construção desse novo sistema, no qual não haveria metrópoles e colônias, mas uma grande Espanha mundial.

Várias regiões americanas aderiram ao juntismo. As que não fizeram tiveram de escolher onde residiria a fonte de legitimação da autoridade até o retorno do monarca. Quando o já referido Vice-Rei Cisneros chegou a Buenos Aires, sua sustentação vinha da Junta Suprema Central y Gubernativa del Reino, que esteve sediada em Sevilha, de 1808 a 1810.

Mesmo que as juntas locais tivessem alguma efetividade nos combates de guerrilha e na manutenção do espírito de resistência vivo, pouco podiam fazer para deter as formações maiores do Exército imperial francês. Nesse cenário, quando Napoleão enviou a Grande Armée para a península, as possibilidades de sucesso dos movimentos locais fizeram com que o ano de 1809 fosse duro para os antifranceses.

Em Portugal, a resistência se dava com o apoio naval e terrestre dos britânicos desde o início da invasão de 1807. Os franceses nunca conseguiram ocupar a totalidade do território lusitano e a Marinha inglesa tornava uma tarefa muito complicada a manutenção de porto em poder dos franceses. Quando sobrevieram os episódios da Grande Armée e da presença do próprio Napoleão na península, as lideranças políticas e guerrilheiras espanholas inclinaram-se a aceitar a oferta de suporte militar e proteção marítima da secular adversária de tantas guerras nos três séculos anteriores: a Inglaterra.

As forças de resistência ibéricas passaram a estar coordenadas pelos ingleses, especialmente na figura do Duque de Wellington, generalíssimo e comandante-geral das forças anglo-luso-hispânicas no conflito. Nesse ínterim, a Junta Central sentiu-se mais confortável para transladar-se a Cádiz, basicamente uma cidade-ilha, onde a proteção da Marinha britânica seria preciosa contra os assaltos constantes dos franceses. Naquele lugar, foram convocadas as Cortes de Cádiz, para estabelecer uma nova constituição para a Espanha.

Os delegados vindos de todas as colônias e de distintos rincões da metrópole, ao largo de dois anos, costuraram e aprovaram uma constituição liberal, com poder monárquico não absoluto e com amplo reconhecimento de todos os territórios espanhóis, sem a distinção política e administrativa entre metrópole e colônias.

ROMPIMENTO INSTITUCIONAL NO RIO DA PRATA

A chegada de Cisneros ao Rio da Prata antecedeu o vendaval napoleônico na península e à própria queda da Junta em Sevilha. Arribou, portanto, com a mentalidade da instituição que o nomeara, a qual era extremamente conservadora e absolutista. Nas delegações do novo vice-rei não havia espaço para “novidades”, como a liberação do comércio com estrangeiros, ascenso de *criollos* aos principais postos coloniais e tais.

Haviam bastado poucos anos – 1807 a 1809 – para que os comerciantes buenai-rensenses se convencessem dos benefícios da liberação do comércio colonial e da mudança nas configurações do estatuto colonial. Esses grupos eram interligados, senão os mesmos que controlavam a produção agropastoril, a mineração e a agroindústria. Também tinham forte influência, por exercício de sua importância aduaneira e posição estratégica, no pequeno e médio comércio fluvial.

Um retorno às condições anteriores às invasões inglesas no Rio da Prata significaria uma diminuição imensa de ganho desses grupos e o corte ao acesso de produtos que só chegavam ali por atuação de mercadores portugueses, ingleses e norte-americanos. As elites buenai-rensenses pressionaram Cisneros a uma solução temporária: pelo período de um ano, seria mantido o *status quo* mercantil no Rio da Prata, após esse período as condições voltariam a ser como antes de 1807.

Passado o período acordado, o vice-rei tornou-se inflexível e determinou que tudo retornasse aos procedimentos anteriores. Os setores mais favorecidos pela liberação do comércio voltaram a pressionar as autoridades coloniais e os fatos assumiram novas cores quando chegaram notícias no começo de 1810 – notícias velhas

na verdade – de que Napoleão controlava toda a Espanha, exceto Cádiz e, por extensão, de que a Junta Central em Sevilha, a mesma que tinha nomeado Cisneros, já não mais funcionava.

Os *criollos* passaram a colocar em xeque, ostensivamente, a legitimidade do mandato de Cisneros. Abriu-se uma crise na qual, muito rapidamente, o mandatário ficou com pouco ou nenhum suporte dos diferentes setores que possuíam influência na política do vice-reinado. As elites de Buenos Aires inclusive lograram convencer a população em geral, principalmente trabalhadores pagos, artesãos e pequenos comerciantes, a aderirem à sua causa.

O resultado desse embate foi a destituição do vice-rei e a instalação de uma Junta Governativa, entre maio e dezembro de 1810. Logo ela seria substituída pela dita Junta Grande e posteriormente por outros arranjos governamentais – como os triunviratos. Entre as decisões tomadas de imediato pela junta de 1810, estava a criação de uma Flotilha Naval para proteger o território e os interesses de Buenos Aires.

A percepção de que o policiamento e a defesa das águas do Rio da Prata e seus afluentes era essencial para qualquer administração autônoma na região decorria da vocação mercantil naval de Buenos Aires, e foi reforçada pelos ataques britânicos de 1806 e 1807. A referida flotilha era composta por barcos de pequeno e médio portes, porém adaptados às realidades da navegação local e, em sua maioria, produzidos ali mesmo.

O início da atuação da junta coincidiu com a virada de alianças na Europa, em decorrência das guerras peninsulares e, portanto, da inédita aproximação entre o governo inglês e as forças de resistência na Espanha. No Prata, obviamente, isso gerou um sentimento ambíguo: de uma parte, os antigos e os recentes rancores com relação aos ingleses, de outra parte,

o reconhecimento do apoio inglês e os interesses mercantis.

Assim, como nos tempos anteriores a Cisneros, foram permitidos barcos de diversas nacionalidades não inimigas – da junta ou da Espanha, no porto de Buenos Aires, inclusive os ingleses. Entretanto, essa realidade era diferente no porto de Montevidéu, onde os realistas permaneceram arraigadamente fiéis às autoridades peninsulares. O principal porto da Banda Oriental, portanto, oferecia ameaça direta aos interesses da junta.

De fato, a sede do vice-reino passou a ser Montevidéu a partir de 1811, sendo o espanhol Javier Elío designado para o cargo. Enquanto Buenos Aires e outras províncias se alçavam em liberdades e autonomias, a Banda Oriental, especificamente a Governação de Montevidéu, manteve lealdade aos realistas peninsulares.

A partir dos eventos de maio, José Gerónimo Artigas, nascido na Banda Oriental do Uruguai, juntou um grupo de pessoas para enfrentar os realistas e consolidar a posição juntista. Considerado um dos maiores ícones da Independência uruguaia, ele havia se disposto ao enfrentamento em nome de um ideário mais federativo e com fortes autonomias regionais.

Sobre esse tema, deve-se considerar, uma vez mais, o caráter centralizador do porto de Buenos Aires, sempre cioso de sua importância e de seu papel como polo aglutinador de toda a navegação oceânica que corria de e para a imensa bacia hidrográfica do Prata.

Isso significa que, apesar de defender autonomia para si mesma, a postura das elites buenaienses para com as demais províncias – primeiro do vice-reinado e, depois, das Províncias Unidas – sempre foi centralizadora e controladora. Muito das futuras diferenças e das guerras civis entre as províncias argentinas decorreram desse mesmo movimento centrífugo de Buenos Aires.

Os fatos de 1811 deram início a uma desconfiança mútua entre Artiguistas e Buenaienses. Naquele ano, as forças de Artigas tinham vencido a Batalha de Las Piedras, forçando o recuo dos realistas para trás das muralhas de Montevidéu. Junto com Rondeau, pôs um cerco àquela cidade. De Elío, por seu turno, impôs com a frota realista, a partir de Colônia e de Montevidéu, um bloqueio do porto de Buenos Aires.

Desde o Rio de Janeiro, o príncipe regente de Portugal, D. João, que já havia invadido a Guiana Francesa, em 1809, como represália às invasões napoleônicas, voltou sua atenção para o Prata, que apresentava para si um cenário complexo: 1) o autonomismo liberal dos juntismos ameaçava simbolicamente a monarquia portuguesa na América; 2) sua esposa, Carlota Joaquina de Bourbon era a única sobrevivente não presa da Casa Real espanhola naquele momento, permitindo que pudesse postular o cargo de regente; 3) as ações dos revolucionários, especialmente Artigas, ameaçavam reverter as conquistas da Guerra de 1801; e 4) existia o antigo projeto geopolítico português de estender seus domínios até a margem esquerda do Rio da Prata.

Em 1811, decidiu o príncipe ordenar uma invasão da Banda Oriental do Uruguai, sob suposto beneplácito do governador realista Javier de Elío, para “pacificar” aquelas partes e “defender os interesses” de seu cunhado, Rei Fernando VII. A operação militar foi capaz de levantar o cerco de oferecido pelos revolucionários a Montevidéu, mas falhou num outro objetivo: a subjugação de Artigas e suas forças.

A presença portuguesa e o bloqueio do porto de Buenos Aires levaram o triunvirato – substituto da Junta Grande – a realizar um armistício com Elío, que implicava a salvaguarda realista da Banda Oriental e as localidades entrerrianas de Gualaguay-

chú, Gualeguay e Concepción del Uruguay. Esse armistício foi considerado uma traição de Buenos Aires pelas forças artiguistas, iniciando um período de vários anos de ânimos opostos ou mutuamente desconfiados entre as duas forças rebeldes. De fato, contrário ao pacto e sentindo-se sem a força e o apoio necessários para enfrentar realistas e portugueses, Artigas promoveu a emigração massiva do povo oriental para o outro lado do Rio Uruguai, num processo de terra arrasada que ficou conhecido como *el éxodo*.

As circunstâncias eram desfavoráveis à Junta de Buenos Aires. Continuar com a guerra contra Montevideú representava um desgaste brutal, além de que, para a Junta, a presença portuguesa na campanha oriental representava uma ameaça aos domínios que a ela julgava pertencer. Deste modo, em 11 de agosto a Junta enviou a Montevideú uma comissão formada por José Julián Pérez, Juan José Paso e Gregório Funes, na tentativa de negociar a interrupção das hostilidades (COMIRAN, 2008, p. 104)

A questão portuária começou a ter maior relevância nesse momento, tanto Buenos Aires sabia da posição estratégica de seu porto e das consequências geopolíticas e econômicas de tê-lo bloqueado, como Artigas percebeu o papel que as atividades navais e de uma base portuária decente teriam no desenrolar de qualquer conflito platino.

CORSO

O uso de corsários em tempo de guerra é um fenômeno de séculos e seu reconhecimento pelas partes beligerantes nem sempre claro. Todos os pretextos são utilizados pelas vítimas para classificar os atos corsários realizados sob bandeira

inimiga de pirataria. De qualquer modo, a prática era tecnicamente reconhecida dentro dos contextos de direito internacional e de guerra.

Formações políticas jovens e, portanto, não consolidadas, como as nações que iam se formando e se alterando na América, entre os anos 1800 e 1820, careciam de Marinhas de Guerra capazes de fazer frente aos desafios de defesa e ataque que consideravam necessários. O apelo ao corso e a disponibilidade de armadores de diferentes nacionalidades fez o fenômeno crescer significativamente, especialmente na década de 1810. Mesmo movimentos autonomistas tardios, como no Brasil e na Argentina, nas décadas de 1830 a 1850, fizeram uso das cartas de corso para incrementar seu escopo de atuação e lograr tributar valores das presas.

Para encarar su lucha por la independencia, las autoridades revolucionarias carecían de barcos y elementos para equipar sus escuadras. En 1815, luego de cinco años de guerra, la situación económica era compleja. La capacidad naval efectiva de las Provincias Unidas del Río de la Plata se limitaba a la existencia de solo tres corbetas, dos bergantines, cuatro goletas, cuatro faluchos y cinco lanchones. Las autoridades españolas conocían dicha situación, gracias a las comunicaciones de algunos de sus agentes (DESIDERATO, 2020, p. 157).

O primeiro Decreto para el Corso foi emitido ainda em 1810, pela primeira Junta, alterado pela disposição nº 67, publicada já pelo triunvirato. Em ambas as normas, se dispõe sobre a possibilidade do corso no Rio da Prata, mas também sobre os limites da atuação de corsários estrangeiros. Essa ambiguidade se deu devido ao problema do reconhecimento das demais

instituições políticas, estados soberanos ou não, envolvidas nos conflitos.

A questão era: embarcação ou frota estrangeira atuando, em tempos de guerra, contra um inimigo de uma nação/Estado, e sob a bandeira desta, pode ser reconhecida como corso; embarcação ou frota atacando uma nação em paz ou nação/Estado outra que não aquela(s) em guerra contra o Estado que emitiu a carta de corso, é pirataria; ação realizada por embarcação ou frota de nação/Estado não reconhecido pelo outro, pode ser considerada pirataria.

No contexto platino da década de 1810, as questões dos reconhecimentos eram bastante complexas, por exemplo: o governo revolucionário de Buenos Aires e o governo realista de Montevidéu não se reconheciam mutuamente; o governo autonomista do Paraguai e o governo revolucionário de Buenos Aires não se reconheciam mutuamente; a Confederação Artiguista não reconhecia os governos de Buenos Aires ou de Montevidéu e tampouco era reconhecida por aqueles. Isso sem entrar nas nuances que envolviam o reconhecimento das distintas províncias da mesopotâmia platina, que variavam de tempos em tempos.

A disposição 67, conforme Carranza Torres, diz:

Decía su texto que la autoridad española en Montevideo, “a pretexto de permitir el corso, autoriza la piratería de sus súbditos sobre las costas de nuestros ríos, aprobando la usurpación, saqueo y exterminio de los moradores pacíficos que habitan en las inmediaciones de las riveras”, por lo que “deseando evitar este abuso tan perjudicial a los intereses del país como contrario a las reglas y principios del derecho público de las naciones civilizadas; por tanto ordena y manda: que todo corsario armado que se aprehenda

haciendo el robo sobre nuestras costas, sea tratado como pirata”, por lo que en consecuencia disponía “sean fusilados dentro de dos horas perentorias por las justicias o comandantes más inmediatos del lugar de la aprehensión, quedando solamente excluidos de la referida pena, los que se desembarquen con el fin de pasarse a nosotros toda vez que las circunstancias de su aprehensión no acrediten lo contrario”(CARRANZA TORRES, 2021, s/p).

A maioria dos corsários atuantes no Rio da Prata, entre 1810 e 1850, eram locais, seguidos de norte-americanos, franceses, portugueses e ingleses. Na verdade, os conflitos na região funcionaram como um ímã para aqueles que desejavam participar dessa atividade mercenária. As tripulações mesclavam gente de todas as nacionalidades e de distintas origens sociais.

Algunos se embarcaron en naves corsarias de las Provincias Unidas del Rio de la Plata como la goleta Congreso, de José Joaquín Almeida, que tenía una tripulación variopinta: 22 ingleses 17 estadounidenses, 7 irlandeses, 6 franceses, 3 suecos, 2 españoles, 2 italianos y un holandés; se les sumaban 9 individuos de Buenos Aires, 2 de Mallorca, 1 de Cartagena de Indias, 1 de las Indias Occidentales y otro de los Azores (DESIDERATO, 2020 p. 153).

As atividades corsárias serviram de base às futuras Marinhas nacionais as quais, em sua maioria, contou com a presença de comandantes e oficiais estrangeiros para suprir a falta de gente provocada pelas próprias revoltas, uma vez que as gentes de marinharia seguiram com as respectivas bandeiras nacionais. Os principais navios de guerra permaneceram espanhóis ou portugueses e as jovens nações tiveram de começar com pouco e

desenvolver tanto técnicas de navegação como de construção naval. E eram necessários portos aceitáveis.

A GEOPOLÍTICA DOS PORTOS NA REGIÃO DO PRATA

A bacia hidrográfica do Prata, ou *cuenca del Plata*, abarca uma área de cerca de 3,2 milhões de quilômetros quadrados, em pelo menos cinco países atualmente existentes: parte da Argentina, o Uruguai, o Paraguai, parte do Brasil e parte da Bolívia. Isso se for considerada sua amplitude territorial exclusivamente segundo critérios de geografia física. Em termos de vinculação histórica, ela pode ser definida como uma região maior, que abarca, por exemplo, o Chile, a Patagônia, o litoral brasileiro ao sul do Rio de Janeiro e partes do Peru.

Essa imensidão compreende biomas diversos, com altitudes que variam de 6.800 m até o nível do mar. Ali estão a Pampa, o Chaco/Pantanal, as florestas subtropicais. A variação de temperatura alcança médias anuais abaixo dos 10º em alguns lugares e acima dos 25º centígrados em outros. Abraça uma diversidade cultural riquíssima, desde tempos pré-ibéricos e que se multiplicou nos séculos seguintes (CAMARGO, 1996, p. 26-29).

Três rios chamam a atenção, pelo volume de água, pela extensão e pela quantidade de afluentes: o Paraná, o Paraguai e o Uruguai. Não à toa, nomes de países e de estado/província. A toponímia é um elemento interessante, uma vez que se considerarmos a Argentina (*argentum* é prata, em latim), são os três únicos países no continente americano cujos nomes, seguramente, derivam de seus rios.

O Rio Paraná nasce no atual Estado de São Paulo, Brasil, e corre por mais de 4.800 quilômetros até desembocar no Rio da Prata. Seus afluentes principais são: Paranapanema, Grande, Tietê, Salado,

Iguaçu e o próprio Rio Paraguai. Os rios de sua bacia hidrográfica foram o caminho fluvial preferencial entre os entradistas e bandeirantes paulistas para chegar ao Mato Grosso, a partir do século XVII. Antes disso, era largamente utilizado por diferentes tradições americanas, entre as quais se destacaram os guarani, que durante milênios fizeram das bacias do Paraguai/Paraná elementos-chaves de sua migração rumo ao sul.

A navegação do Paraná, em toda sua extensão, com os devidos transbordos nos seus diferentes saltos, permitiu uma integração comercial e demográfica muito significativa entre os habitantes da área, através de uma variedade enorme de embarcações de pequeno e médio porte.

Já em tempos coloniais, cidades se desenvolveram à sombra do comércio, lícito ou de contrabando, naqueles rios. Santa Fé, Paraná e Corrientes testemunharam essa dependência fluvial intensa, ainda mais determinante antes da chegada das primeiras ferrovias.

Afluente do Paraná, o Rio Paraguai, com uma extensão de cerca de 2.700 quilômetros, foi, durante muito tempo, o único acesso colonial com o interior da América do Sul, principalmente as regiões do Chaco austral e a cidade de Asunción. O rio foi determinante das formas de evolução da economia paraguaia, desde os tempos coloniais. Também foi a única brecha para a tendência de isolacionismo político presente até as primeiras décadas desde sua independência. Seus principais afluentes são o Pilcomayo, o Bermejo e o Apa. Descontada a primeira e frustrada fundação de Buenos Aires, Asunción foi a primeira cidade de matriz europeia fundada na bacia do Prata.

O Rio Uruguai nasce no Brasil, entre os estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina e segue por cerca de 2.150 quilômetros, até desembocar no Rio da Prata,

perto da foz do Paraná. É marco divisório entre Brasil e Argentina e desse último país com o Uruguai. Seus principais afluentes são o Ibicuí e o Negro.

Toda essa rede fluvial, com acesso a riquezas minerais e agropastoris, confluía para a foz dos rios Paraná, Uruguai e Tigre.

Aquela área de nascimento do Rio da Prata é o local da cidade-porto, Buenos Aires, que por essa posição-chave tornou-se senhora do comércio platino, desde os menores afluentes até os rios mais caudalosos. Capilarizava essa capacidade de influência através dos tratos políticos, dos negócios econômicos e, quando necessário, através da intervenção policial ou militar. Desde 1580, a cidade cresceu em economia e importância a partir da produção periférica de produtos que eram caros e necessários na zona de mineração de metais preciosos, no Alto Peru.

A prata, que teria escoado ilegalmente pelo rio que a ela deve seu nome, pode ter sido bem maior do que aquela que foi transportada, legalmente, pelo porto de Callao. Há indícios de que por ela já se negociava o açúcar brasileiro, em 1590. Depois de instalada a capital do Vice-Reino do Rio da Prata, a cidade pode ver um acúmulo de rendas derivadas das atividades do Estado espanhol.

Como con justicia nos indica Kroeber. Los esfuerzos para mejorar el puerto de Buenos Aires datan de 1771, y los criollos que después fueron los conductores de la independencia habían aprendido ya a través de los esfuerzos de los virreyes, intendentes, y del Consulado de Buenos Aires, la necesidad ineludible de sus mejoras. Cuando en 1810 fue conquistada la independencia, el comercio exterior de Buenos Aires, estaba operando en condiciones que se habían obtenido en el pasado a

través de varias generaciones y ya aquí y por falta de condiciones adecuadas para los puertos del interior Aluvial se produce otra forma de concentración económica: A los cargamentos eran enviados a Buenos Aires O Montevideo en pequeñas embarcaciones de río, puesto que los buques de ultramar tampoco podían atracar en los muelles de los grandes puertos del estuario, la carga era transportada hasta los fondeaderos en botes (GREÑO VELASCO, 1974, p. 182).

Quando os portugueses fundaram a Colônia do Sacramento, em 1680, os buenai-rensenses não aguardaram ordens superiores para atacar o novo reduto lusitano. O motivo, além do pretexto para o ataque, que seria a posse espanhola daquelas terras, era, obviamente, o desafio e a concorrência direta de Colônia, exatamente do outro lado do rio, na mesmíssima região de encontro do Paraná com o Uruguai.

A importância geopolítica do controle da margem esquerda do Rio da Prata fez com que espanhóis e portugueses levassem a cabo uma forte disputa por cerca de um século, tanto diplomática como militar, sobre o porto de Colônia e seus arredores.

Quando as autoridades espanholas decidiram fundar a cidade-porto de Montevideu, em 1724-1725, os portugueses já haviam tentado se estabelecer ali poucos anos antes. Com sua baía quase naturalmente fechada, o porto ali oferecia um abrigo inigualável no Rio da Prata. Como dito anteriormente, tinha vocações mais oceânicas, pois fica mais perto do Atlântico do que os demais existentes – à exceção do porto de Maldonado.

Resumindo, as ações político-militares das duas Coroas ibéricas apontavam fortemente para o entendimento de que os portos platinos eram essenciais, tanto para o controle da economia como para

a manutenção do território. No período revolucionário, os distintos agentes em disputa – realistas, centralistas, federalistas, artiguistas e outros – perceberam também a importância de se ter acesso a locais de escoamento e recebimento de mercadorias e pessoas nos caminhos fluviais ou marítimos da região platina.

Para fins de melhor definição do quadro geral que este artigo pretende tratar, há que se estabelecer alguns locais como portos platinos preferenciais. São eles: Asunción, Corrientes, Santa Fé/Paraná, Colônia, Buenos Aires, Montevideu e Maldonado.

A partir do estalido do movimento revolucionário no Rio da Prata, maio de 1810, a situação ficou com os buenaienses mais ou menos senhores dos demais portos da mesopotâmia platina, em decorrência das campanhas de liberação daquelas áreas. Os portos da margem esquerda do Prata ficaram em poder dos realistas, especialmente Montevideu, uma vez que Colônia e Maldonado trocavam de mãos entre as diferentes facções.

A partir da tomada de Montevideu pelos revolucionários e a eliminação do movimento realista, a partir de 1815, Buenos Aires passou a controlar, com maior ou menor peso, todos esses portos. Mesmo que as autoridades locais desses lugares se ressentissem, e muito, da liderança buenairense, sabiam que era quase impossível escapar do vórtice centralizador daquela cidade-porto, dada, principalmente, sua posição estratégica.

Portanto, a partir de 1814, a única força regional de cunho federalista capaz de fazer frente ao centralismo buenairense era o artiguismo. Artigas colocou-se como contrário a qualquer centralidade “tirânica”, fosse ela do Rio de Janeiro ou de Buenos Aires. O crescente azedamento das relações entre as duas facções revolucionárias no Prata foi acompanhado com um crescimento do prestígio e do poder militar de Artigas.

A criação, em 1815, da Liga de los Pueblos Libres, por Artigas, espelhou a criação das Províncias Unidas del Rio de la Plata, pelos de Buenos Aires. Por um curto período, inclusive os de Buenos Aires se submeteram à Liga, mas apenas *de jure*, nunca *de facto*. Logo após os buenaienses estabelecerem um congresso constitucional, na localidade de Tucumán, ambos grupos caminharam com interesses distintos.

Quando o Rei D. João VI decidiu-se por uma segunda invasão à Banda Oriental do Uruguai, as Províncias Unidas cruzaram seus braços e deixaram a Liga sozinha para fazer frente aos portugueses. A estratégia portuguesa, entre outros elementos, visava tomar, primeiro, as cidades-porto de Maldonado, Montevideu e Colônia.

A ação foi eficiente, forçando Artigas a estabelecer seu quartel-general às margens do Rio Uruguai, local conhecido como Hervidero. Mas a proximidade do rio não fazia daquele lugar um bom atracadouro. Havia outros melhores, como Paysandú, mas que eram de difícil sustentação militar contra forças de linhas maiores.

A Liga de los Pueblos Libres sobreviveu, esvaindo-se à míngua, entre 1816 e 1819, porque não tinha um porto decente. A questão de logística e de suprimentos mostrou-se fatal no enfrentamento de um inimigo com mais recursos, de posse de uma Marinha Mercante e de Guerra de grande porte para a região.

A luta pelo federalismo seguiu no território das Províncias Unidas, contra a cidade-porto Buenos Aires, por muitas décadas, e definiu as principais bandeiras políticas argentinas do século XIX, mas Buenos Aires, por seu porto, por sua importância, nunca se curvou de todo, nem mesmo no tempo do *caudillo* Rosas.

La hegemonía sobre todos los puertos del interior fluvial y sobre los puertos dela banda

occidental, de parecidas condiciones Ensenada de Barragán y Las Conchas- que dan fuera de competencia por diversas circunstancias, y Buenos Aires ocupa por el juego doble de la política, su capitalidad, de la naturaleza la primera posición irreductible (GREÑO VELASCO, 1974, p. 183).

Finalmente, a Liga, estrela política ascendente, ressentiu-se da falta de um porto decente. Buenos Aires conseguiu manter sua autonomia, mesmo quando vieram os bloqueios estrangeiros, por outras causas, nas décadas seguintes, pois era um porto muito bem posicionado. Montevideú tornou-se capital de uma nova república, independente ao Brasil, entre 1828 e 1830. Outro porto excelente para importação e exportação dos produtos regionais.

Existe muito mais, obviamente, no debate sobre as realidades política e econômica platina de 1778 a 1830, mas ignorar a questão portuária é impossível.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

CARRANZA TORRES, Luis R. Corsarios argentinos. *Comércio y Justicia*. Buenos Aires: Comercio y Justicia, 21 de maio de 2021.

COMIRAN, Fernando. Os cenários políticos da intervenção portuguesa na Banda Oriental do Uruguai (1811 e 1816). Dissertação (Mestrado em História), UNESP, Assis: 2008.

DESIDERATO, Agustín Daniel. Los marineros corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Uma aproximación social. *Revista Universitaria de Historia Militar*. España, Centro de Estudios de Historia Militar, Vol 9, nº 19, p. 146-164, 2020.

GREÑO VELASCO, José Henrique. Geopolítica de puertos em la cuenca del Plata. *Revista de Política Internacional*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, nº 135, p. 181-199, 1974.

RODRÍGUEZ CASASO, Vicente. El ejército y la marina en el reinado de Carlos III. *Boletín del Instituto Riva-Agüero*. Lima: Instituto Riva-Agüero, nº 12, p. 129-156, 1956-1957.

SILVA, Hernán Asdrúbal. Comercio Sudatlántico y Revolución: del aperturismo al cambio de dependencia imperial. *XIX Coloquio de Historia Canario-Americana*. Actas. La Palma de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2012.