



Novas perspectivas sobre a fuga dos prisioneiros do brigue *Ana* em Carmen de Patagones (1827)

New Perspectives on the Prisoners' Escape from the brig Ana at Carmen de Patagones (1827)

Nuevas perspectivas sobre la fuga de los prisioneros del bergantín Ana en Carmen de Patagones (1827)

João Victor Barreiro

Graduando em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

RESUMO

A atual pesquisa busca apresentar novos elementos do episódio da fuga dos prisioneiros de Patagones durante a Guerra da Cisplatina. A fuga do Brigue *Ana*, muitas vezes é tratada como um episódio heroico, após uma derrota sofrida durante o conflito. Essa fuga normalmente é marcada como um evento importante na carreira do Almirante Tamandaré, que juntamente de José Joaquim Ignácio, teriam sido os responsáveis pela evasão realizada pelos brasileiros. A pesquisa busca reexaminar os fatos e encontrar elementos que não são abordados na historiografia brasileira, almejando criar uma cronologia do evento mais ampla.

Palavras-Chave: Fuga dos prisioneiros, Corso, Guerra da Cisplatina.

ABSTRACT

This research seeks to shed new light on the escape of the prisoners at Patagones during the Cisplatine War. The escape of Brig Ana is often treated as a heroic event, following a defeat suffered during the conflict. This escape is typically marked as an important event in the career of Admiral Tamandaré, who, along with José Joaquim Ignácio, was allegedly responsible for the escape carried out by the Brazilians. The research seeks to reexamine the facts and uncover elements that are not addressed in Brazilian historiography, aiming to create a broader chronology of the event.

Keywords: Prisoners' escape, Privateering, Cisplatine war.

RESUMEN

Esta investigación busca arrojar nueva luz sobre la fuga de los prisioneros brasileños en Patagones durante la Guerra Cisplatina. La fuga del bergantín Ana suele considerarse un acontecimiento heroico, tras una derrota sufrida durante el conflicto. Esta fuga suele marcarse como un acontecimiento importante en la carrera del almirante Tamandaré, quien, junto con José Joaquim Ignácio,

fue presuntamente responsable de la fuga protagonizada por prisioneros brasileños. La investigación busca reexaminar los hechos y descubrir elementos no abordados en la historiografía brasileña, con el objetivo de crear una cronología más amplia del evento.

Palabras clave: Fuga de prisioneros, Corso marítimo, Guerra de la Cisplatina.

INTRODUÇÃO

A Guerra da Cisplatina foi um conflito que ocorreu entre o Império Brasileiro e as Províncias Unidas, atual Argentina, pela província Cisplatina, atual Uruguai. Este conflito não foi apenas uma guerra para definir fronteiras, mas um combate marcado pela mobilização de corsários, tripulações multinacionais e estratégias tanto em mar quanto em terra. O Brasil apostou em um bloqueio naval, com o intuito de causar um desgaste prolongado em seu adversário. Enquanto as Províncias Unidas articulavam ações de corso e ofensivas localizadas, buscando as dificuldades imperiais em manter comunicação, abastecimento e coesão militar, visto que além do conflito, o Império Brasileiro ainda necessitava vigiar sua extensa costa.

A precariedade logística de ambos os lados, unida à complexidade das vias fluviais e à falta de infraestrutura portuária ao sul de Buenos Aires, tornava qualquer operação dependente de fatores como maré, profundidade das barras, ventos e acasos, algo que contribuiu para entender o episódio em que o acaso, a desorganização ou o imprevisto foram decisivos. É nesse ambiente de fragilidade operacional, sobreposição entre guerra regular e Guerra de Corso, e dependência de marinheiros estrangeiros que a operação brasileira

em Patagones em 1827 foi concebida e que a fuga do Brigue Ana fora executada meses depois.

A fuga dos prisioneiros do Brigue Ana, no ano de 1827, após a operação de Carmen de Patagones durante a Guerra da Cisplatina, costuma ser narrada como um episódio de audácia associada à imagem de Joaquim Marques Lisboa¹ (Futuro Marquês de Tamandaré) e José Joaquim Ignácio² (o futuro Visconde de Inhaúma). Este artigo busca deslocar o foco dessa leitura para o conjunto logístico e organizacional que possibilitara esta fuga. Ao reescrever o evento no seu contexto, pretende-se evidenciar como contingências operacionais e falhas de coordenação se combinaram à iniciativa dos oficiais cativos.

No início de 1827, a região de Carmen de Patagones funcionava como o “pulmão” do corso platino, era um porto de difícil acesso, com barra traiçoeira, correntezas e bancos de areia que ofereciam abrigo e tempo aos corsários para reparar, reabastecer e voltar para o mar (Rigola, 2023). Diante do desgaste do comércio imperial e do bloqueio na região do Prata, o Almirante Rodrigo Pinto Guedes³ autorizou uma divisão específica para neutralizar o reduto. O comando da expedição coube ao Capitão de Fragata

James Shepherd⁴, a pequena força reuniu as Corvetas Duquesa de Goiás⁵ (Capitânia) e Itaparica⁶, o Brigue-Escuna *Escudeiro*⁷ e a Escuna *Constança*⁸, com cerca de 650 homens, parte significativa de estrangeiros, retrato da composição multinacional da marinhagem, então recrutada pelo Império. A barra do Rio Negro já prenunciava que operação seria tanto geográfica quanto militar.

A operação começou com a Escudeiro transpondo a barra do Rio Negro sob fogo das baterias de terra, seguido pela *Itaparica*, já a Capitânia *Duquesa de Goiás*, de maior calado, encalhou e posteriormente acabou naufragando, contabilizando 32 baixas⁹. O golpe material foi imediato, reduzindo o poder de fogo da divisão e espalhando os homens em tarefas de salvamento e vigilância numa passagem estreita, onde a correnteza e posições em terra favoreciam os defensores. Mesmo com uma investida positiva de Eyre¹⁰ contra uma bateria de costa, o saldo do primeiro contato foi inequívoco, desgastante, fragmentando a tropa e causando a perda da Capitânia antes do assalto principal (Lima, 1983).

O desastre na barra do Rio Negro, resultando no naufrágio da *Duquesa de Goiás* após o encalhe, que apesar da manobra de Marques Lisboa, que encostou a *Constança* à Corveta e retirou cerca de 280 homens antes de a embarcação afundar forçou Shepherd a mudar o eixo da operação, decidido então a fazer uma investida terrestre contra a vila, que comandou pessoalmente. Nomeando Guilherme Eyre como segundo em comando e Marques Lisboa como ajudante, Lisboa passou a *Constança* para ao Tenente Joaquim José Ignácio e destacou 40 homens para a coluna, os demais navios cederam cerca de dois terços de suas guarnições, deixando a retaguarda com

apenas um terço a bordo e praticamente indefesos (Guedes, 1829).

Na madrugada de 7 de março de 1827, a força marchou sem artilharia em direção à vila de Patagones. Os corsários, então, dividiram-se entre um núcleo na vila e outro oculto em um morro para flanquear. O ataque, sem apoio, logo cobrou baixas, Shepherd acabou sendo baleado logo nos primeiros disparos, indo a óbito. Eyre assumiu em seu lugar e ordenou a retirada, quando as forças de defesa atearam fogo na macega e cercaram pelos flancos, tornando-se inviável a resistência. Antes mesmo da rendição, a coluna já havia perdido cerca de 40 homens. Animados pelo êxito em terra, os corsários passaram aos navios fundeados e os tomaram, o quadro final foi em um navio afundado e três apresados, 38 mortos por afogamento (incluindo os 32 da *Duquesa de Goiás*), 41 mortos em terra e 379 prisioneiros, entre eles cerca de 200 ingleses (DPHDM, 2009). Consumada a rendição em terra e com os navios remanescentes apresados, seguiu-se a etapa do cativo, com os “oficiais e praças” sendo concentrados na Vila de Xavier” (DPHDM, 2009, p.16), desembocando posteriormente na tomada do navio pelos próprios prisioneiros e na chegada a Montevideu.

As leituras realizadas sobre a expedição de Patagones, normalmente, são voltadas para o desastre tático de Shepherd e à derrota da expedição, porém existe uma vertente que se torna a percepção da expedição como um momento de triunfo na carreira do Almirante Tamandaré. Para ordenar o debate, examino duas vertentes que moldaram a memória dos acontecimentos e que se tornam uma tradição historiográfica brasileira relacionando ao evento essa característica de triunfo. A primeira historiografia se dá à uma versão institucional relacionada

ao Tamandaré; a segunda se dá pela síntese Biográfica escrita por José Francisco de Lima, especialmente na edição de 1983. O contraste entre essas camadas, ora convergentes, ora dissonantes, acabam nos auxiliando para entender como um revés tático se converteu em “vitória moral”. A atual pesquisa não busca desmerecer a coragem dos envolvidos, mas situar a sua posterior consagração no processo de construção da memória.

A leitura institucional organiza o pós combate em dois momentos, o do aprisionamento/embarque no Brigue *Ana* e a retomada do próprio Brigue pelos prisioneiros, com a sua chegada posteriormente a Montevideu. O foco dessa historiografia acaba recaindo na agência de bordo de Joaquim Marques Lisboa (em ação combinada com Joaquim José Ignácio), convertendo a evasão em contraponto moral ao desastre em terra. Essa leitura reforça os feitos prévios (como o salvamento de centenas de homens da *Duquesa de Goiás* por Tamandaré) e cristaliza uma narrativa de superação, com a guarda reduzida e iniciativa dos prisioneiros compondo um enredo de virada, que sustenta a centra-

lidade do futuro Patrono na memória da Marinha.

Na obra de Lima, a Fuga do *Ana* é tratada como ponto de inflexão na formação do jovem oficial, mas sem personalismo excessivo. A ação a bordo é contextualizada em uma cadeia de contingências (navios fundeados com guarnição mínima e coluna exausta), e os protagonistas são harmonizados. A edição de 1983 corrigiu as discrepâncias numéricas que circulavam antes, aproximando o relato de um quadro operacional em que a iniciativa dos prisioneiros só se explica pelas condições materiais abertas pelo desencontro da escolta. O resultado é uma narrativa que equilibra descrição e contexto, sem perder a dimensão simbólica que a Marinha atribuiu ao longo do tempo (Lima, 1983).

Perfeitos como ponto de partida, esses dois núcleos dão o corpo factual (nome, datas, sequências decisórias), oferecem coerência narrativa e revelam como a fuga do *Ana* foi memorizada. Mas ambos partem de um enraizamento nacional, que filtra o episódio pela lógica da reparação



Figura 1- Representação do Brigue *Ana*. Fonte: Kirovsky, Carlos, [s.d.]. Ilustração digital.

do revés e tende a fixar os protagonismos, abordando pouco a questão operacional das Províncias Unidas e sobre o circuito informativo do estuário do Prata, inclusive a imprensa em língua inglesa, que acompanhou os fatos. Por isso, apesar de serem indispensáveis, são insuficientes se isoladas. Para converter a memória em história crítica, é preciso entrelaçá-los com fontes transnacionais com destaque para periódicos como *The British Packet and Argentine News* e periódicos publicados em Buenos Aires e Montevidéu no período, além de partes da guerra e patentes de corso nas Províncias Unidas, registros portuários e consulares, capazes de atestar números, recalibrar protagonismos e afinar a cronologia dos fatos.

Assim, o objetivo desta pesquisa é reexaminar a fuga dos prisioneiros do Brigue *Ana*, reconstituindo a cadeia factual que liga Carmen de Patagones a Montevidéu. Para isso serão cruzadas a imprensa publicada em Montevidéu (com destaque para relatos) e a documentação oficial da Marinha, de modo a identificar com precisão os condicionamentos logísticos que viabilizaram a evasão, adicionando novos elementos que não se encontram presentes na tradição historiográfica brasileira. Ao articular a crítica da memória e a história operacional da Guerra Naval, busca-se delimitar os contornos entre mito e documentação, oferecendo uma interpretação situada do caso, com cronologia refinada e números ajustados.

NOVAS PERSPECTIVAS DA FUGA ATRAVÉS DO THE BRITISH PACKET AND ARGENTINE NEWS

Após o revés imperial em Carmen de Patagones, cerca de 200 brasileiros foram capturados e concentrados na vila

de Xavier. O jornal *The British Packet and Argentine News* acaba por nos apresentar novos elementos ao que se diz a uma narrativa consolidada sobre o evento, nos dando uma clareza sobre a condição e aos assentamentos dos oficiais brasileiros aprisionados:

Os oficiais de armamento brasileiro capturados na Patagônia residiam desde sua captura em San Gabriel, a poucas léguas do porto. Posteriormente, foram embarcados no Brigue americano *Ana*, com o restante dos prisioneiros, para serem conduzidos ao Salado ou a algum outro porto, e provavelmente já estavam lá antes de este chegar. Seguem os nomes de alguns deles: Capitães Eyre, Watson, Lisboa, Tenentes Hayden, Carter, Fitz Costa, Browning, Ousely e Tupper. Todos os prisioneiros são considerados em ótimas condições de saúde, e San Gabriel é um paraíso para um clima como o da Patagônia. (*The British*, n. 56, 1 set. 1827, p.3, nossa tradução.)

A notícia que informa sobre a permanência dos oficiais brasileiros capturados em San Gabriel¹¹, antes de sua transferência para o Brigue *Ana*, oferece um raro vislumbre logístico sobre o destino dos prisioneiros. A menção nominal a figuras como Eyre, Watson e Lisboa permite rastrear os principais protagonistas da futura evasão e delinear a composição social e hierárquica do grupo detido. Além disso, a referência a San Gabriel, qualificada de forma quase idílica como “um paraíso”, revela tanto a percepção externa quanto a tentativa de suavização do cativo, sugerindo que, ao menos no plano da saúde e do tratamento físico, os prisioneiros estavam em condições minimamente estáveis antes do embarque. A localização “a poucas léguas do porto” também sugere uma relativa facilidade de acesso e deslocamento, o que pode ter influenciado na

escolha do local como ponto de espera até a mobilização marítima.

Contudo, a fonte deve ser lida com cautela crítica. A ausência de maiores detalhes sobre o regime de vigilância, as condições materiais da reclusão e a separação entre oficiais e praças obscurece dinâmicas importantes para a análise da fuga. A descrição de San Gabriel como um “paraíso” deve ser relativizada como provável eufemismo discursivo, possivelmente motivado por interesses diplomáticos ou jornalísticos. Ao afirmar que os prisioneiros “provavelmente já estavam lá antes de este [o Brigue] chegar”, a fonte revela também a natureza especulativa de certos trechos, reforçando a necessidade de cruzamento com outras evidências documentais coevas. Ainda assim, sua contribuição é valiosa, pois permite fixar no tempo e no espaço um momento anterior à fuga, permitindo dimensionar a complexidade logística do transporte de prisioneiros na região platina, fornecendo nomes-chave para a reconstituição da cadeia de comando entre os cativos. Integrada aos conjuntos de fontes, essa notícia amplia o horizonte factual da pesquisa, permitindo inscrever o episódio da evasão em uma cronologia mais precisa e matizada.

O transporte dos prisioneiros por via marítima, como alternativa às rotas terrestres, deve ser compreendido à luz das especificidades geográficas e políticas da região patagônica no início do século XIX. O interior da província de Buenos Aires e a zona Sul das Províncias Unidas eram, à época, marcadas por vastas extensões de território inóspito, rotas mal estabelecidas e frequentes ataques de grupos indígenas que resistiam à expansão estatal. A ausência de estradas confiáveis, somada à precariedade dos transportes por terra e ao risco de evasão,

tornava a travessia terrestre inviável para o deslocamento de prisioneiros (González, 1988). Assim, o recurso à navegação austral e costeira impôs-se como solução mais segura e eficiente do ponto de vista logístico, ainda que não isenta de riscos, pois havia a presença do bloqueio naval. Essa decisão, tomada pelas autoridades argentinas, revela tanto a vulnerabilidade estrutural regional quanto a centralidade estratégica das vias marítimas na Guerra de Corso e na administração do conflito platino (Rigola, 2023).

A trajetória que levou os prisioneiros brasileiros de Patagones até Montevideu foi marcada por uma série de eventos imprevistos que possibilitaram a execução da fuga. Fontes, sobretudo da imprensa publicada no Rio da Prata, fornecem indícios valiosos sobre as condições materiais e os descompassos operacionais que tornaram a evasão possível. Em edição publicada após a chegada do Brigue Ana a Montevideu, o jornal *The British Packet and Argentine News* noticiou o episódio com base em informações colhidas localmente, ainda sem total clareza sobre os detalhes da operação. A nota, embora marcada por lacunas e especulações, oferece elementos importantes para a reconstrução do encadeamento dos fatos e revela a percepção pública inicial diante de um evento que rapidamente ganharia contornos de façanha militar. A seguir, transcreve-se o trecho da notícia:

Na manhã de quarta-feira passada, um Brigue, com quase 100 prisioneiros a bordo, incluindo os oficiais Capitão Eyre, Watson e os demais que mencionamos em outra parte do nosso artigo, chegou a Montevideu. Ignoramos as circunstâncias exatas que levaram a este evento desagradável; mas fomos informados de que o Brigue deveria ter prosseguido sob escolta da esquadra da

Patagônia, encalhado perto da Patagônia; e, como o comboio não estava à vista, os prisioneiros atacaram a tripulação, composta por apenas 7 homens, e conduziram o Brigue até Montevideu. (*The British*, n. 56, de 1 set. 1827, p.3, nossa tradução.).

A notícia publicada pelo *The British Packet and Argentine News* é particularmente valiosa por trazer à tona um detalhe até então pouco explorado pela historiografia nacional, o encalhe do Brigue *Ana* nas imediações de Patagones. Esse elemento, muitas vezes ausente em fontes brasileiras, oferece uma chave interpretativa essencial para compreender as condições materiais que tornaram possível a fuga. A paralisação da embarcação, ao que tudo indica, desorganizou a operação de transporte, impossibilitou a junção imediata com o comboio escolta e obrigou a tripulação argentina a improvisar medidas emergenciais, entre elas, o desembarque de parte da guarda, reduzindo drasticamente a contingência de vigilância a bordo. Essa vulnerabilidade operacional, associada à ausência da escolta no campo visual, configurou um cenário propício para que os prisioneiros percebessem a oportunidade e tomassem o controle do navio.

O encalhe do Brigue *Ana*, portanto, não deve ser lido apenas como um acidente náutico fortuito, mas como um evento crítico que desestabilizou toda a logística da operação argentina. Ao imobilizar temporariamente a embarcação próxima à foz do Rio Negro, a tripulação foi forçada a aliviar a carga e redistribuir os efetivos, resultando no desembarque de boa parte dos soldados responsáveis pela guarda dos prisioneiros. A pequena quantidade de pessoas a bordo apresentou um número insuficiente para controlar um contingente alto em números, essa situação criou um vácuo de autoridade e vigilância que foi

rapidamente explorado pelos prisioneiros. Ao analisarmos a fonte, o ataque se deu justamente nesse contexto de isolamento e fragilidade, permitindo reconstituir com maior precisão o momento decisivo em que a condição de cativo foi revertida em tomada de iniciativa. O encalhe, portanto, funcionou como elemento catalisador da fuga, não um simples contratempo, mas um divisor de águas na cronologia dos acontecimentos.

Ao introduzir o encalhe como fator determinante, a imprensa britânica rompe com a narrativa tradicional centrada exclusivamente na astúcia dos oficiais brasileiros, reposicionando a análise do episódio no plano das falhas logísticas argentinas e das contingências náuticas. A brevidade e a imprecisão do relato, ao afirmar que “ignoramos as circunstâncias exatas”, não anula seu valor como testemunho, pois revela a circulação de informações incompletas, mas factualmente significativas, nos dias imediatamente posteriores à chegada do *Ana* a Montevideu. A menção à ausência do comboio “à vista” também confirma que os navios de escolta se encontravam fora do alcance visual no momento crítico, reforçando a hipótese de que a separação espacial entre o transporte e o comboio contribuiu decisivamente para o êxito da fuga. Assim, mesmo lacunar, a fonte permite tensionar leituras consagradas e introduzir um dado novo — o encalhe — como peça-chave na reinterpretação histórica do episódio.

Se a primeira notícia destacou o encalhe como fato decisivo, mas tratou os eventos de forma breve e imprecisa, em uma edição posterior do *The British Packet and Argentine News*, acrescentaram-se novos detalhes sobre a dinâmica da fuga. Um relato, publicado poucas semanas depois evidencia uma tentativa de reconstituir o episódio com maior clareza,

incorporando informações sobre o número de guardas, o desembarque parcial dos prisioneiros e a perseguição frustrada realizada pela Corveta *Chacabuco*¹². Embora também marcado por lacunas e contradições, o texto amplia o horizonte factual ao indicar que a fuga não foi um movimento instantâneo, mas um processo marcado por sucessivas improvisações e pela explicação de falhas argentinas. A seguir, transcreve-se o trecho da reportagem:

Em relação à fuga dos prisioneiros da Patagônia, coletamos alguns detalhes adicionais. Reiteramos que uma investigação rigorosa deve ser realizada sobre o assunto. Todos foram embarcados no Brigue, e 20 soldados foram colocados a bordo; mas ele encalhou. Os prisioneiros foram então desembarcados novamente, assim como 16 soldados e guardas. O oficial, um homem muito jovem, foi aliciado; com isso, cerca de 80 prisioneiros embarcaram; os demais não conseguiram. O Brigue flutuou e eles seguiram para o mar. No mesmo dia, *Chacabuco*, que estava navegando, entrou e descobriu que o Brigue havia escapado. Um navio, posteriormente identificado como o Brigue, foi avistado, foi dada perseguição, mas o Brigue foi perdido de vista. (*The British*, n. 59, de 22 set. 1827, p.2, nossa tradução.)

O relato publicado na edição n. 59 do *The British Packet and Argentine News* apresenta informações adicionais relevantes sobre a fuga do Brigue Ana, sobretudo no que diz respeito ao encalhe e ao subsequente desembarque de prisioneiros e soldados. O detalhamento sobre a redução da guarda, de 20 para apenas 4 homens a bordo, reforça a centralidade do encalhe como elemento catalisador da evasão, ao mesmo tempo em que evidencia o imprevisto argentino na administração da operação. A menção à perseguição

realizada pela Corveta *Chacabuco*, embora sem sucesso, sugere que a reação existiu, mas foi tardia e descoordenada, confirmando a hipótese de que o descompasso entre transporte e escolta foi determinante. Isso sugere que o evento foi precedido por fases sucessivas de fragilidade e dispersão, o que facilitou a fuga.

Um dos pontos mais intrigantes da notícia é a referência ao “oficial muito jovem” que teria sido “aliciado”¹³. A redação ambígua abre espaço para múltiplas interpretações, poderia se tratar de um colaborador voluntário dos prisioneiros, de alguém coagido sob ameaça, ou ainda de uma tentativa posterior de justificar a falha argentina atribuindo o episódio à traição individual e não à incompetência estrutural. Essa incerteza revela tanto a dificuldade de apurar os fatos no calor dos acontecimentos quanto a tendência de construir narrativas explicativas que aliviam responsabilidades institucionais. O “jovem oficial” funciona, assim, como a figura simbólica de um erro a ser personificado, deslocado para o plano da moralidade individual.

Apesar dessas ambiguidades, a notícia mantém alto valor historiográfico por registrar percepções circulantes na época e por confirmar elementos materiais da operação. Ao mesmo tempo, sua linguagem evidencia os limites da imprensa no período, pois trata-se de uma narrativa montada a partir de rumores, testemunhos indiretos e informações incompletas, que não busca precisão absoluta, mas sim oferecer um quadro inteligível para o público leitor. Ainda assim, sua contribuição é fundamental para tensionar as versões oficiais posteriores e iluminar os aspectos contingenciais que permitiram o sucesso da fuga.

AS FRAGILIDADES DO COMBOIO ARGENTINO

A leitura dessas notícias evidencia que a fuga não pode ser reduzida ao interior do Brigue *Ana*, mas deve ser entendida dentro de um quadro mais amplo, no qual a escolta desempenhou um papel central. O próprio fato de o comboio não estar à vista no momento decisivo, como ressaltam as notícias da imprensa, aponta para um problema estrutural. A operação de transporte estava concebida para funcionar em articulação com navios de guerra de maior porte, cuja ausência imediata abriu margem para a fuga. Assim, compreender as dificuldades enfrentadas pelo comboio argentino, desde os desencontros logísticos até as limitações tecnológicas da navegação é fundamental para situar a fuga no contexto mais amplo. Em relação ao comboio de escolta, o *The British Packet and Argentine News* enunciou a seguinte mensagem:

Há algum tempo se sabe e se anuncia nos jornais que a esquadra de Patagones estava pronta para o mar. Relata-se que ela partiu por volta do dia 12. Está em excelentes condições; bem equipada com todos os tipos de suprimentos e tripulada principalmente por marinheiros ingleses e americanos. É composta pela Corveta *Chacabuco*, 24 canhões, 180 homens, o Comodoro George Bysson¹⁴, Capitão Chambers (antigo mestre de vela); a Corveta *Ituzaingo* (antigo *Itaparica*), Capitão Mason; o Brigue Escuna *Patagones* (antigo *escudeiro*), Capitão Love. Essas embarcações estiveram por alguns dias em cruzeiro fora da barra, aguardando para escoltar o Brigue Americano *Ana*, que o governo havia adquirido a fim de transportar 200 prisioneiros de Patagones. Entretanto, ele não havia conseguido sair por ter encalhado na barra, devido à falta de profundidade. O Brigue corsário

Oriental Argentino, Capitão Bibois e a Escuna *Bella Flor*, Capitão Harris, supõe-se também terem zarpado. (*The British*, n. 56, de 1 set. 1827, p.2, nossa tradução.).

Ao analisarmos a notícia, percebe-se uma descrição detalhada da composição do comboio argentino encarregado de escoltar o Brigue *Ana*, com ênfase na presença de marinheiros estrangeiros, sobretudo ingleses e americanos, e na identificação nominal de capitães e embarcações. Tal destaque evidencia tanto a importância atribuída à operação quanto aos esforços das Províncias Unidas em mobilizar recursos humanos e técnicos além de seu território. Esse quadro se insere em um contexto mais amplo. A heterogeneidade da marinhagem, resultado da escassez de recursos navais locais e da ausência de uma cultura marítima consolidada, levou as autoridades a recorrerem ao corso como solução, atraindo indivíduos de múltiplas nacionalidades em busca de lucro e prestígio militar (Desiderato, 2019). Nesse sentido, a dependência de oficiais e tripulações estrangeiras relativiza a ideia de uma frota puramente local e revela a interconexão transnacional da Guerra de Corso no Atlântico Sul, ao mesmo tempo em que expõe fragilidades estruturais ligadas à coesão e fidelidade desse corpo plurinacional em situações de crise.

Outro aspecto central dessa fonte é a confirmação de que o comboio já estava em cruzeiro fora da barra do Rio Negro, aguardando o *Ana* para a travessia. Essa informação amplia a compreensão sobre a falta de coordenação logística que marcou a operação, a escolta estava pronta e posicionada, mas o transporte dos prisioneiros permanecia imobilizado pelo encaixe. A menção explícita à “falta de profundidade” reforça esse caráter estrutural do

problema, mais ligado às condições náuticas locais que a uma mera falha de comando. O resultado foi um descompasso temporal e espacial que deixou o *Ana* vulnerável e praticamente isolado, abrindo a oportunidade para que os prisioneiros revertissem a situação a seu favor. A fonte, portanto, não apenas descreve a composição do comboio, mas sugere o quanto a geografia e a hidrografia patagônica condicionaram o insucesso argentino.

Por fim, a referência ao envolvimento de navios corsários como o *Oriental Argentino* e o *Bella-Flor* chama atenção para a complexidade do aparato bélico argentino. O emprego de corsários, ao lado de navios de guerra regulares, evidencia a flexibilidade, mas também a fragmentação do poder naval das Províncias Unidas. A coexistência de objetos estatais e interesses privados de corso pode ter comprometido a unidade de ação necessária para garantir a segurança do transporte (Larí, 1959). A fonte, ao registrar essa composição mista, expõe a tensão entre uma esquadra formalmente organizada e a presença de elementos de corso motivados por ganhos individuais.

Dessa forma, a fuga do Brigue *Ana* aparece não apenas como fruto da iniciativa dos prisioneiros, mas também como consequência direta das falhas estruturais argentinas, o encalhe, a dispersão da escolta e a desorganização do comboio. Mais do que um episódio isolado de audácia, tratou-se de um acontecimento marcado por vulnerabilidades logísticas e improvisos que moldaram seu desfecho. É a partir dessa constatação, de que o êxito não pode ser reduzido a um gesto individual, que se torna possível avançar para outro aspecto central da análise, a forma como os protagonistas foram registrados nas fontes de sua época e como, posteriormente, algumas figuras ganha-

ram maior relevo na construção de uma memória nacional.

DO PRESTÍGIO IMEDIATO À MEMÓRIA NACIONAL

Embora Joaquim Marques Lisboa, o futuro Marquês de Tamandaré, e Joaquim José Ignácio, o futuro Visconde de Inhaúma, tenham se consolidado como dois dos grandes nomes da Marinha Imperial brasileira, a documentação relacionada à fuga do Brigue *Ana* aponta em outra direção quando se trata de identificar o principal beneficiado imediato do episódio. Nos Registros da época, sobretudo na *Defeza* apresentada por Rodrigo Pinto Guedes, em 1829, o nome que aparece com maior destaque é o de Guilherme Eyre, então Capitão Tenente. Longe de ser uma figura secundária, Eyre era o oficial de maior patente entre os prisioneiros e, por consequência, o responsável formal pela liderança do feito.

A defesa de Pinto Guedes é explícita ao afirmar que “nenhuma criminalidade, excesso ou abuso” (Guedes, 1829 p. 127) se encontravam na promoção de Guilherme Eyre, reconhecendo não apenas a sua inocência em relação à derrota de Patagones, mas sobretudo a sua capacidade de transformar a fuga em prova de competência e honra profissional. A defesa de Guedes, nesse sentido, resgatava a imagem de Eyre após o revés militar e o reinseria na estrutura da Marinha com prestígio renovado. Esse reconhecimento imediato contrasta fortemente com a posição de Lisboa que, embora tivesse participado da retomada do navio, ainda era um jovem oficial.

A consequência direta desse reconhecimento foi a atribuição de Eyre de novas responsabilidades estratégicas. Pouco

tempo depois, ele foi encarregado de chefiar a expedição à Baía de San Blas, missão de grande importância para conter o avanço corsário argentino naquela região. Essa promoção prática evidencia que, no curto prazo, a Marinha considerou Eyre como o verdadeiro líder da fuga, recompensando-o com novas atribuições e consolidando sua carreira em meio ao conflito (Guedes, 1829). Lisboa, por sua vez, não recebeu reconhecimento imediato de mesma magnitude, o que evidencia como a lógica hierárquica dos corpos militares privilegiavam o prestígio derivado da patente em detrimento do desempenho individual durante a ação.

Assim, quando se observa a distância entre a documentação e a memória construída posteriormente, percebe-se que o heroísmo atribuído a Tamandaré foi fruto de um processo de longa duração, associado à necessidade de se criar figuras emblemáticas para a Marinha brasileira. Eyre foi o oficial que, no calor dos acontecimentos, colheu os frutos institucionais da fuga, sendo promovido e reinserido na armada. Lisboa, ao contrário, viria a se tornar um herói consagrado apenas décadas mais tarde, à medida que sua carreira se expandiu e sua figura foi apropriada como símbolo da tradição naval. Essa diferença entre reconhecimento imediato e consagração memorialística abre espaço para compreender como a história documentada e a memória nacional podem divergir em seus protagonistas.

CONCLUSÃO

A análise da fuga do Brigue *Ana* a partir das fontes do *The British Packet and Argentine News* permitiu iluminar aspectos pouco explorados pela historiografia brasileira. Esses relatos ofereceram informações inéditas sobre a situação dos

oficiais prisioneiros em San Gabriel, o encalhe do navio e as dificuldades enfrentadas pelo comboio argentino. Longe de serem apenas crônicas jornalísticas, tais informações constituem registros coevos que expandem a cronologia dos eventos e permitem compreender a fuga como resultado de um processo gradual, atravessado por falhas logísticas, circunstâncias fortuitas e pelas ações dos aprisionados.

A importância atribuída ao encalhe, raramente mencionado em fontes nacionais, surge como elemento decisivo para explicar a vulnerabilidade argentina. O episódio não pode ser reduzido a um contratempo isolado, mas deve ser entendido como um divisor de águas que desorganizou a operação de transporte, fragilizou a vigilância a bordo e criou condições ideais para a mobilização dos prisioneiros. Ao reposicionar a análise do feito, a imprensa desloca o foco exclusivo da bravura individual para o terreno das contingências náuticas e da precariedade estrutural.

Nesse sentido, a fuga adquire contornos mais complexos, não se tratou apenas de um gesto de coragem dos oficiais brasileiros, mas de um acontecimento produzido pela combinação entre iniciativa dos cativos e erros de planejamento. A ausência do comboio no momento decisivo, a comunicação deficiente entre os navios e a composição heterogênea das tripulações argentinas revelam os limites de uma marinha sustentada por recursos improvisados e pela presença de corsários estrangeiros. Assim, a evasão do *Ana* revela tanto a ousadia dos prisioneiros quanto a fragilidade do dispositivo naval inimigo.

As consequências imediatas também não podem ser ignoradas. Entre os oficiais envolvidos, foi Guilherme Eyre quem recebeu maior reconhecimento institucional, reabilitado pela *Defeza* do Almirante Pin-

to Guedes e promovido a novas funções. Tamandaré, embora central na execução prática, ainda era um jovem oficial e não obteve a mesma visibilidade na documentação da época.

Dessa forma, a fuga do Brigue *Ana* permanece como um dos episódios mais emblemáticos da Guerra da Cisplatina, não apenas pelo feito em si, mas pela forma como foi narrada, reinterpretada e apropriada ao longo do tempo. Entre contingências náuticas, falhas argentinas e

a coragem dos prisioneiros, o episódio condensou tanto a precariedade da Guerra Naval no Prata quanto a capacidade de transformar derrota em símbolo de resistência. Se Guilherme Eyre colheu os frutos imediatos, foi Tamandaré quem se tornou herói consagrado pela memória posteriormente. A história revela um diálogo permanente entre fatos e representações, mostrando que a grandeza desse acontecimento reside justamente na tensão entre o que se viveu e o que se escolheu lembrar.

REFERÊNCIAS

DESIDERATO, Agustín Daniel. *Los marineros de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata: sociabilidad, cotidianeidad y resistencia (1815–1828)*. 2019. 114 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Altos Estudios Sociales (IDAES), Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), Buenos Aires, abr. 2019. Disponível em: https://ri.unsam.edu.ar/bitstream/123456789/971/1/TMAG_IDAES_2019_DAD.pdf Acesso em: 20 ago. 2025.

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA (Brasil). Tamandaré. 1. Ed. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2009. 148 p. ISBN 9788570470850. Disponível em: *Marinha do Brasil – DPHDM*. Acesso em: 20 ago. 2025.

GUEDES, Rodrigo Pinto. *Defeza do Almirante Pinto Guedes perante o Conselho Supremo Militar e de Justiça em 1829*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1829.

LARÍA, Salvador Carlos. *La importancia de Patagones en la guerra del corso*. *Revista de Historia Americana y Argentina*, v. II, n. 34, p. 201–214, 1959. Disponível em: *Biblioteca Digital UNCuyo*. Disponível em: https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/8140/rev.-haya-3y4-100-106.pdf .Acesso em: 18 ago. 2025.

LIMA, José Francisco de. *Marquês de Tamandaré, patrono da Marinha: seu perfil histórico*. Rio de Janeiro: Francisco Alves; Serviço de Documentação da Marinha, 1983.

RIGOLA, Vagner da Rosa. *O corso marítimo na Guerra da Cisplatina (1825–1828)*. 2023. 447 f. Dissertação (Mestrado em História Marítima) – Universidade de Lisboa. Disponível em: <https://www.repositorio.mar.mil.br/handle/ripcmb/846654> Acesso em: 20 ago. 2025.

FONTES

THE BRITISH PACKET AND ARGENTINE NEWS. Buenos Aires, n. 56, 1 set. 1827.

THE BRITISH PACKET AND ARGENTINE NEWS. Buenos Aires, n. 59, 22 set. 1827.

NOTAS

¹ Joaquim Marques Lisboa, foi um militar da Armada Imperial Brasileira, atingindo o posto de almirante e posteriormente se transformando no Patrono da Marinha Brasileira. Durante a sua carreira militar, participou da Guerra de Independência do Brasil, nos conflitos do período Regencial e mais tarde na Guerra da Cisplatina e do Paraguai, pelos seus serviços apresentados, foi elevado à marquês.

² Joaquim José Ignácio foi um militar, político e monarquista durante o período do Império do Brasil. Em sua carreira militar, participou da Confederação do Equador, Guerra da Cisplatina, esteve presente na Sabinada, Farrapos e na revolta da Praieira. Foi Ministro da Marinha e durante a Guerra do Paraguai foi nomeado Comandante-em-chefe da frota.

³ Rodrigo Pinto Guedes, mais conhecido como Barão do Rio da Prata, foi um militar luso-brasileiro que durante o período dos eventos mencionados era o comandante responsável pela Campanha do Rio da Prata durante março de 1826 a dezembro de 1828.

⁴ James Shepherd foi um marinheiro escocês que lutou a serviço da Marinha do Brasil durante a Guerra de Independência, sendo incorporado à Marinha Imperial no ano de 1823, Shepherd foi colocado no comando da expedição contra Carmen de Patagones, morrendo em combate.

⁵ *Duquesa de Goiás* foi uma corveta operada pela marinha imperial, nomeada em homenagem à primeira filha de Pedro I.

⁶ *Itaparica* é uma embarcação construída na Bahia e que recebeu o nome em homenagem a essa ilha da Bahia. Após a derrota de Patagones, passou a chamar-se *Itazuaingó*

⁷ O Brigue-Escuna *Escudeiro*, era a escuna corsária argentina *Escudero*, capturada no ano de 1926 na África, sendo incorporada à marinha imperial com este nome. Com a derrota de *Patagones*, passou a chamar-se de Patagones.

⁸ A *Constança* foi uma escuna do Império brasileiro. Com a derrota de Patagones, passou a chamar-se de *Juncal*.

⁹ Ao todo, o naufrágio do *Duquesa de Goiás* vitimou 32 pessoas, no entanto, no final da excursão, o número de afogados chegou a 38 (DPHDM, 2009, p.49).

¹⁰ William Eyre, porém, mais conhecido na tradução portuguesa como Guilherme ou Guillermo, foi um marinheiro inglês que serviu à Marinha do Brasil durante as Guerras de Independência e na Guerra da Cisplatina, durante a sua carreira militar, chegou ao posto de Chefe de Divisão Graduado e falecendo em 1850.

¹¹ Algo que será realizado em estudos futuros, é a identificação exata de San Gabriel. Como as fontes brasileiras apresentam a vila Xavier como o lugar próximo à Patagones e que os prisioneiros foram enviados, não é possível identificar se ambos são o mesmo lugar com “traduções diferentes” ou se são locais totalmente distintos.

¹² A Corveta *Chacabuco*, foi construída em 1815 nos EUA, vendida para o Chile, sendo transformada em navio corsário, atuando na independência do Chile. Em 1826 foi vendido para a Argentina, documentos do período indicavam que o navio chegou em péssimo estado fazendo água. Para mais interesse em estudos de curso na Cisplatina, recomendo ver, Vagner Rigola 2023.

¹³ Um elemento bastante presente e que deve ser considerado ao tratar o conflito da Cisplatina e no curso em um geral, é a questão da multiculturalidade destes marheiros. Muitos desses elementos estrangeiros veem o conflito como uma forma de conseguir dinheiro, visto que são contratados para lutar por aquele lugar. A questão é, que caso esse elemento veja uma possibilidade de se beneficiar trocando de lado, ele possivelmente fará isso.

¹⁴ Embora fonte traga "George Bysson", trata-se de Santiago Jorge Bynon. Britânico que serviu à Marinha do Chile no processo de independência e, posteriormente, serviu à marinha Argentina na Guerra da Cisplatina. Ver: Armada de Chile. Santiago Jorge Bynon. Tradición e Historia - Biografías. Disponível em: <https://www.armada.cl/tradicion-e-historia/biografias/b/santiago-jorge-bynon>> Acesso em 03 dez. 2025.

