



Disputas de poder e legitimidade no Governo das Províncias Unidas do Rio da Prata: o uso político da guerra de corso no caso da fragata *Hércules*, 1815-1819.

Power struggles and legitimacy in the Government of the United Provinces of the Río de la Plata: the political use of privateering in the case of the frigate Hércules, 1815–1819.

Disputas de poder y legitimidad en el Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata: el uso político de la guerra de corso en el caso de la fragata Hércules, 1815-1819.

Eduardo Sartoretto¹

Doutorando em História Global na Escola de Doutorado Anthropos (Szkola Doktorska Anthropos), vinculada ao Instituto de História Tadeusz Manteuffel (Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla), da Academia Polonesa de Ciências (Polska Akademia Nauk). Mestre em História pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) e licenciado em História pela Universidade de Passo Fundo (UPF).

RESUMO

O presente artigo se propõe a discutir as disputas de soberania e legitimidade que permearam os conflitos de independência e o surgimento dos estados nacionais modernos na América Hispânica. A análise se concentra no papel estendido dos corsários e das forças marítimas empregadas pelos governos insurgentes durante essa construção. Para isso, utilizam-se as edições de *The Morning Chronicle*, *The Barbados Mercury and Bridge-Town Gazette* e *Gaceta de Buenos Aires*, além das obras *Campañas navales de la República Ar-*

gentina: Guerra de corso 1815 a 1821, de Ángel Justiniano Carranza, e *Acciones navales de la República Argentina 1813-1828*, de William Brown. A pesquisa combina a História Social e a História Jurídica, explorando as informações veiculadas pelos periódicos e relacionando-as à compreensão de soberania dos independentistas e ao direito das gentes de Vattel.

Palavras-chave: Soberania; Legitimidade; Corsários; *Hércules*; Independências.

*Artigo recebido em 29 de setembro de 2025 e aprovado para publicação em 23 de novembro de 2025.
Navegador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, v.21 n.42, p. 12-35 - 2025.

ABSTRACT

*This article discusses the disputes over sovereignty and legitimacy that permeated the independence conflicts and the emergence of modern nation-states in Hispanic America. The analysis focuses on the extended role of privateers and maritime forces employed by insurgent governments during this construction. The study uses editions of *The Morning Chronicle*, *The Barbados Mercury* and *Bridge-Town Gazette*, and *Gaceta de Buenos Aires*, in addition to the works *Campañas navales de la República Argentina: Guerra de corso 1815 a 1821* by Ángel Justiniano Carranza, and *Acciones navales de la República Argentina 1813-1828* by William Brown. The research combines Social History and Legal History, exploring the information conveyed by the periodicals and relating it to the independentists' understanding of sovereignty and Vattel's law of nations.*

Keywords: *Sovereignty; Legitimacy; Privateers; Hercules; Independences.*

RESUMEN

*El presente artículo discute las disputas de soberanía y legitimidad que permearon los conflictos de independencia y el surgimiento de los estados nacionales modernos en Hispanoamérica. El análisis se centra en el papel extendido de los corsarios y las fuerzas marítimas empleadas por los gobiernos insurgentes durante dicha construcción. Para tal, se utilizan ediciones de *The Morning Chronicle*, *The Barbados Mercury* and *Bridge-Town Gazette* y *Gaceta de Buenos Aires*, además de las obras *Campañas navales de la República Argentina: Guerra de corso 1815 a 1821* de Ángel Justiniano Carranza, y *Acciones navales de la República Argentina 1813-1828* de William Brown. La investigación combina la Historia Social y la Historia Jurídica, explorando la información difundida por los periódicos y relacionándola con la comprensión de soberanía de los independentistas y el derecho de gentes de Vattel.*

Palabras-clave: *Soberanía; Legitimidad; Corsarios; Hércules; Independencia.*

INTRODUÇÃO

Na manhã de quarta-feira, 5 de maio de 1819, todos os indivíduos estabelecidos na capital das Províncias Unidas do Rio da Prata, que acompanhavam avidamente as informações sobre a política externa e os conflitos enfrentados pelo governo, através da *Gaceta de Buenos Aires*, podiam ler em suas páginas a seguinte transcrição de uma notícia veiculada no exterior:

SENHOR

Em uma carta de Buenos Aires inserida em seu jornal do dia 3 do presente, encontrei um parágrafo que, pela importância do assunto a que se refere, terá despertado, não tenho dúvida, em outros o mesmo interesse que em mim, depois de lê-lo. Sabemos por ele que os povos das

Províncias Unidas do Rio da Prata aguardam com ansiosa expectativa a decisão final de um caso pendente no momento em nosso tribunal do almirantado, e que uma opinião que se diz ter sido publicamente, embora extrajudicialmente, revelada pelo juiz, espalhou entre eles não pequeno medo. A fragata *Hércules*, despachada pelo governo de Buenos Aires e comandada por um de seus oficiais, o Comodoro Brown, foi trazida, sob um pretexto frívolo, para um porto britânico e para a jurisdição de nosso almirantado; e o rei da Espanha reivindicou a propriedade do navio, porque se sabe que sua carga consiste principalmente em interesses tomados de navios espanhóis nas costas do Chile e do Peru. Brown e seu governo resistem a essa pretensão, alegando que ele está em guerra com a Espanha e que, conse-

quentemente, seus navios são boas presas. Mas se diz que o juiz declarou que seu título não pode ser válido, porque o governo de Buenos Aires na presença de um tribunal inglês é inexistente, e a legalidade das prisões feitas em virtude de uma comissão emanada de tal autoridade não pode ser reconhecida na Inglaterra. Não é estranho que uma declaração dessa natureza desperte temores entre aqueles cuja existência política se recusa a ser conhecida; pois se a decisão final da questão estivesse de acordo com essa opinião, nossa professada neutralidade se transformaria em hostilidade real, e toda a força naval da Inglaterra seria interposta para proteger a Espanha dos independentes, enquanto ela era deixada em liberdade para cansá-los o mais rápido possível. Espero, no entanto, que esse medo seja infundado, pois não posso me persuadir de que uma opinião inconsistente com os princípios do direito das nações, com a linha de política do estado, que nossos ministros até agora perseguem e declaram que continuará, poderia ter sido expressa por um juiz como Sir William Scott, cuja sabedoria e talentos inimitáveis lhe conferiram o alto cargo em que é colocado com um esplendor até então desconhecido. (Tradução livre do autor)²

O trecho em questão fora retirado da edição de número 15.465 do periódico inglês *The Morning Chronicle*, publicada em 24 de novembro do ano anterior, e era uma transcrição direta de uma carta enviada ao editor do jornal, por um autointitulado “amigo da neutralidade”. Com questionamentos a respeito da validade da atuação da Marinha britânica mediante o cenário de conflitos existente entre a monarquia espanhola e suas colônias independentistas, o interlocutor se posiciona contrário à decisão do juiz do caso, uma vez que a considera pouco estratégica, se a pretensão for a neutralidade. A carta se estende

por quase três páginas na edição portenha. Nela, ao refletir sobre o ocorrido, o autor faz perguntas como:

Se a existência política de um povo, que atualmente é independente, deve depender de seus pactos com estados estrangeiros; de quantos de seus vizinhos você deve obter um reconhecimento solene? A aprovação da Inglaterra por si só fará uma nação da qual ela não era uma nação antes? Deve uma parte maior dos Estados soberanos europeus consentir com isso? Ou é necessário que o reconhecimento seja unânime? E existe alguma assembleia conhecida do direito público da Europa, na qual tal reconhecimento possa ser recebido? A Rússia não tinha direitos políticos até formar uma aliança conosco no século XVI? Muitos reinos da Ásia, que não têm relação conosco ou com qualquer outra potência europeia, devem ser chamados de inexistentes? (Tradução livre do autor)³

Ao suscitar tais indagações, o interlocutor nos induz a refletir acerca das dimensões política e jurídica e da compreensão de mundo das sociedades ocidentais, no início do século XIX. Para além disso, as inquirições que faz, nos incitam o pensar sobre como eram vistos os governos independentistas, principalmente pelas grandes potências do período, a partir da segunda metade dos anos 1810, quando a maioria dos processos de ruptura já haviam atingido uma espécie de ponto de não retorno.

O presente artigo, portanto, aproveitase da análise do papel desempenhado pelo Almirante Brown junto à fragata *Hércules*, durante sua atuação no Pacífico e no Atlântico – entre os anos de 1816 e 1817 –, para propor uma discussão a respeito das disputas de soberania e legitimidade nos conflitos de independência encabeçados pelas Províncias Unidas

do Rio da Prata, no início do século XIX. Além da compreensão acerca do processo de construção da soberania dos estados nacionais modernos, este artigo também visa entender a extensão do papel dos corsários e demais forças marítimas empregadas pelos governos insurgentes, durante essa construção. Para tanto, este estudo utiliza como fonte as edições do *The Morning Chronicle*, de Londres; do *The Barbados Mercury and Bridge-Town Gazette*, de Bridgetown; e da *Gaceta de Buenos Aires*, de Buenos Aires; além das obras *Campañas navales de la República Argentina: Guerra de corso 1815 a 1821*, de Ángel Justiniano Carranza; e *Acciones navales de la República Argentina 1813-1828*, de William Brown. Metodologicamente, esta análise utiliza como pontos focais os eixos da História Social e da História Jurídica, explorando as informações veiculadas pelos periódicos elencados, relacionando-as de modo a compreender os acontecimentos, e estudando o processo sob a luz da compreensão de soberania, compartilhada pelos independentistas, bem como dos direitos das gentes de Emer de Vattel (1714-1767), como será visto abaixo, uma das referências jurídicas utilizadas durante a construção dos Estados Modernos.

NOÇÕES DE SOBERANIA E LEGITIMIDADE NO PRATA E NA BUENOS AIRES INDEPENDENTISTA

Quando pensamos o cenário político da Hispano-América, nas primeiras duas décadas do século XIX, torna-se evidente a inexistência de um consenso em torno de um projeto de poder único (PIMENTA, 2006. p. 29-61). Há uma justificativa para tal característica, se observada a extensão territorial das colônias hispânicas no continente americano,

bem como a variedade de vice-reinados, povos, elites, e da administração destes espaços (LOBO, 1962. p. 475 *apud* SARTORETTO, 2017, p. 28). Todavia, isso por si só não é suficiente para compreendermos a gama de ideias existentes durante os conflitos independentistas.

Ao observarem a organização política das províncias revolucionárias do século XIX, os historiadores José Carlos Chiaramonte (2004) e Lauren Benton (2012) destacam que as ideias de soberania ali difundidas foram influenciadas de maneira direta pelo sistema de *soberania dividida*. Ou seja: um projeto do Império hispânico, que ocorria desde o século XVI, desenhado através de uma espécie de *soberania em camadas*, que se baseava na ideia de que o poder era distribuído e dividido entre o monarca e as comunidades formadas pelos súditos, onde estas tinham o poder de legitimar, ou não, a soberania do rei e este por sua vez, possuía a capacidade de designar poder aos seus representantes provincianos. Essa compreensão acerca da divisão da soberania figurou como essencial para a organização das colônias; mas, não somente, isso porque, quando observamos a crise do Antigo Regime e das colônias Ibéricas, no início do século XIX, percebemos a criação dos *cabildos*, após as invasões inglesas de 1806 e 1807, como uma consequência do fortalecimento da autonomia local, em detrimento do descaso metropolitano com a região (DONGHI, 2014; SARTORETTO, 2019; *Ibidem*, 2022).

Apesar de apontados por Chiaramonte como simples assembleias políticas, inicialmente sem relação direta com as questões de soberania e legitimidade, os *cabildos* assumiram o papel de representação dos interesses locais, a partir de 1810, dando origem às juntas de governo e, conseqüentemente, impulsionando as

discussões a respeito da *soberania dos povos*⁴ (CHIARAMONTE, 2004; Ibidem, 2008; DI MEGLIO, 2010).

Outro fator importante para o estabelecimento destas ideias de soberania entre os independentistas, *O Direito das Gentes* de Emer de Vattel, foi um tratado publicado em 1758, que estabeleceu uma série de definições e regulamentos sobre a aplicação do direito natural aos Estados e/ou Nações soberanos, bem como sua organização interna e externa. Entre as convenções estabelecidas pelo autor, o que mais chamou a atenção dos juristas e políticos do período, e posteriores, foi o estabelecimento de direitos e deveres atrelados aos Estados e/ou Nações, para consigo, para com seus cidadãos e para com outros Estados e/ou Nações. A inovação deste tratado perdurou para a posteridade, se popularizando também entre os políticos, principalmente durante as crises do Antigo Regime, os processos independentistas da América e a elaboração dos Estados nacionais modernos (CHIARAMONTE, 2004. pp. 127-128).

Conforme apontado por José Carlos Chiaramonte,

Sua obra sobre o direito das gentes era utilizada desde o México até o Chile, onde foi texto de ensino durante vários anos; no Rio da Prata, onde mesmo nos anos 20 se oferecia a venda em Buenos Aires uma edição em castelhano de seu *Direito das gentes, ou princípios da lei natural aplicado a conduta e aos negócios das nações e dos soberanos*, e no Rio Grande do Sul, em tempos da Revolução Farroupilha (Tradução livre do autor. CHIARAMONTE, 2004. p. 127)

Embasados pelos escritos presentes no *Direito Natural* e no *Direito de Gentes* – que, segundo Chiaramonte (2004, p. 81-82), “longe de conformar somente um capítulo da história das doutrinas jurídicas,

construíram, em tempos que não haviam nascido a sociologia nem as [...] ciências políticas, o fundamento do direito político e, portanto, das práticas políticas da época” – , os líderes provinciais, bem como os membros das elites *criollas*, partindo da ideia de que os Estados ou Nações eram uma espécie de pessoas morais independentes e livres (CHIARAMONTE, 2004. p. 81-85; VATTEL, 2004. p. 1-18), defendiam a autonomia e buscavam a garantia de seus direitos com relação à condução de uma política externa, ao estabelecimento de um regulamento para o comércio e à organização de forças militares próprias de cada província (BENTON, 2012; CHIARAMONTE, 2004).

A concepção de *soberania dos povos* aliada às ideias presentes nos textos jurídicos, embasava e fortalecia a pluralidade de projetos políticos e de lideranças *cabildais* e provinciais, sem que houvesse a necessidade da formação de um ou mais Estados-nação, como o único resultado político viável. Isso, porém, não inviabilizava o acordo entre os interesses e políticas de cada *cabildo* ou província. A medida em que um conjunto de *pueblos* soberanos percebiam os riscos de uma subsistência independente e da debilidade dos recursos econômicos e culturais provenientes disso, estes tendiam a se distanciar da ideia de soberania absoluta, para se associar com outros governos com quem tinham maiores vínculos, sem que isso significasse abdicar da característica de pessoas morais (CHIARAMONTE, 2004. p. 84-85). Nesse sentido, mesmo sem pertencer formalmente a confederações, as províncias podiam ser agrupadas para fins internacionais, caso houvesse a necessidade, como beligerantes numa guerra contra a Espanha (BENTON, 2012; CHIARAMONTE, 2004).

Dentro deste contexto, para o período

pós-eclosão dos conflitos de independência no Prata, vemos o surgimento e fortalecimento de grupos políticos, bem como sua organização em torno de projetos de governo distintos. De um lado, as elites portenhas empenhavam-se na organização de um governo que visava um projeto de domínio e edificação de um Estado unificado, principalmente através da criação do Diretório Supremo, em Buenos Aires, durante o ano de 1814, e da formação das Províncias Unidas do Rio da Prata, em 1816. De outro lado, Montevideu ainda se esforçava para representar os interesses monarquistas, com o auxílio de Portugal, que intentava garantir sua influência na região. Concomitantemente a isso, ainda visualizamos a atuação de José Gervásio Artigas e de suas tropas na criação e desenvolvimento de um projeto de governo, iniciado em 1812, que visava promover a soberania particular dos *pueblos*. Todos esses projetos disputavam entre si, ora se aliando, ora se repelindo, em prol de suas causas (BENTON, 2012; DUARTE, 2004; SARTORETTO, 2022; WINTER, 2014).

As diferenças ideológicas e políticas não se limitavam ao exterior, mas estendiam-se internamente em cada território ou governo. Quando consideramos a situação da administração do governo de Buenos Aires, no pós-1810, bem como o cenário belicoso descrito no parágrafo anterior, vemos uma dança das cadeiras ideológicas, com diversos grupos e interesses alternando-se no poder, conforme o processo e os conflitos de independência ganhavam fôlego (DOMBRECHT, 2025; DI MEGLIO, 2010; TERNAVASIO, 2012). Durante o período aqui analisado, esse conflito de interesses internos se estende, mesmo após a criação das Províncias Unidas do Rio da Prata (DONGHI, 2014, pp. 189-277). Todavia, neste momento de estabelecimento das Províncias Unidas do

Rio da Prata, o governo portenho passou a gozar momentaneamente de uma posição de liderança externa (TERNAVASIO, 2012, p. 77). E visando mantê-la, os portenhos intensificaram a atuação dos corsários, na intenção de conquistar espaço externo, difundir ideias e promover a manutenção da soberania política e comercial de suas Juntas de governo, diante do cenário internacional (SARTORETTO, 2022, p. 81).

O ALMIRANTE BROWN, A HÉRCULES E AS EXPEDIÇÕES CORSÁRIAS DAS PROVÍNCIAS UNIDAS

Dentro do cenário político rioplatense, Di Meglio aponta o ano de 1814 como um período importante para o estabelecimento do governo portenho, isso porque, ao longo da primeira metade do corrente, Buenos Aires empreendeu uma série de campanhas para dominar a região do Estuário do Prata e sitiar a cidade de Montevideu (DI MEGLIO, 2010, pp. 271-272). Essas ações contaram com uma intensa atuação estratégica de tropas terrestres e marítimas, que se mostraram essenciais para os resultados obtidos⁵. Quando consideradas as inspirações do trabalho de Vattel na construção das noções de soberania dos insurgentes, bem como a afirmação que o autor estabelece nos escritos do *Direito das Gentes*, “Toda Nação está, pois, obrigada a manter essa associação e, desde que é em sua permanência que reside a conservação da Nação, conclui-se que toda Nação tem a obrigação de conservar-se” (VATTEL, 2004, livro I, §16, p. 20), e tendo em vista o projeto de centralização política empreendido pelos portenhos, fica evidente que essa empreitada do governo de Buenos Aires figurou como uma tentativa de conservação de sua unidade política perante o cenário belicoso da região⁶.

Isso pode ser endossado quando ponderado que foi neste momento que “o governo de Buenos Aires pela primeira vez notou a necessidade de criar uma força naval para o Rio da Prata, com o objetivo de arrebatá-los aos espanhóis e, se possível, o domínio do mar que haviam possuído até aquele momento”, isso porque, acreditava-se que enquanto os inimigos mantivessem o domínio fluvial, estes continuariam a receber provisões, dinheiro e demais ajuda necessária, advindos tanto da Espanha, quanto de províncias monarquistas aliadas e/ou da coroa portuguesa e “nunca poderiam reduzir-se à cidade, por mais que fosse estritamente sitiada por terra”¹⁷. Assim, tanto o ato como sua organização podem ser considerados uma consequência das interpretações locais do *Direito das Gentes*, uma vez que Vattel também estabelece que “Desde que a Nação é obrigada a se conservar, ela tem direito a tudo o que for necessário para esse propósito” (VATTEL, 2004, livro I, §18, p. 22).

Ainda, uma vez que é conhecido que tanto a presença quanto a atuação de embarcações corsárias na região não eram uma novidade para os governos beligerantes no ano de 1814 – dado o histórico da região com esse tipo de atividade predatória, que remonta ao século XVIII, bem como à incidência de relatos e textos de opinião, presentes no periódico local⁸ – é viável interpretar a proposta de criação e/ou formalização de uma força marítima como um reforço da compreensão do emprego do corso como afirmação política e defesa da legitimidade dos territórios insurgentes (DESIDERATO, 2019; DUARTE, 2004; GARRIDO, 2016; HEAD, 2015; SARTORETTO, 2022).

Neste contexto, a figura de William Brown⁹ foi escalada para encabeçar a esquadra portenha e foi alçada à patente de Tenente-Coronel e comandante das forças

navais, uma vez que possuía vasta experiência no mar e ocupava a patente de capitão há mais de uma década, além de ser um comerciante estabelecido na sociedade portenha, sendo dono de algumas embarcações e possuindo um histórico “de ressentimento contra a marinha espanhola, que lhe havia capturado dois pequenos barcos de sua propriedade carregados de couros, tratando cruelmente a seus marinheiros pela única ofensa de traficar entre Buenos Aires e a Banda Oriental”¹⁰. Os resultados obtidos nestas incursões renderam a Brown o título de Comandante Geral da Marinha, ou Almirante (SARTORETTO, 2022, p. 117). Além disso, “Como testemunho de sua gratidão e para comemorar os importantes serviços prestados pelo comodoro Brown na tomada de Montevideu, o governo lhe doou a *Hércules*”¹¹.

Após as campanhas bem-sucedidas na Região do Rio da Prata, entre os anos de 1814 e 1815 – nas quais os portenhos conseguiram derrotar os exércitos realistas e sitiar Montevideu, bloqueando o acesso ao porto da mesma, por um tempo –, e uma vez considerada pacificada a região, o governo de Buenos Aires decidiu estender a atuação de seus agentes para o Oceano Pacífico. Com o objetivo de “adiantar por todos os meios possíveis a grande obra da revolução” e “hostilizar a bandeira espanhola, no Pacífico, por todos os meios de alcance dos expedicionários”, o governo portenho despachou duas embarcações de guerra: a fragata *Hércules*, forrada e armada com 29 peças de calibre 24, 12 e 8, tripulada com cerca de 102 homens e capitaneada por Michael Brown (irmão de William Brown); e o bergantim *Trinidad*, com 20 canhões de calibre 24, 12, 8, 6 e 3, tripulado com 58 homens e capitaneado por Manuel Chitty (cunhado de Brown)¹². Nesta nova empreitada, “o governo jul-

gou conveniente manter Brown a seu lado, a fim de ocupá-lo em atividades de maior utilidade à causa”. Entretanto, o Almirante se juntou à esquadra, afirmando “que a causa dos americanos do Sul, deveria ser seguida por um homem capaz de servi-la com honra e vigor”, expondo, ainda, que não poderia regressar à Buenos Aires e nem deveria o Governo esperar que ele o fizesse, uma vez que este havia feito fortes investimentos em equipagem para ambos os navios¹³.

Novamente, é possível estabelecer-se uma conexão entre as ações do governo de Buenos Aires e os escritos de Vattel acerca dos direitos de uma nação. Assim como o autor estabelece que uma nação o dever de conservação e o direito à tudo o que for necessário para tal, ele também ratifica que “[...] cada Estado deve a outro Estado o que ele deve a si mesmo à medida que este outro tenha necessidade real de ajuda, e que ele possa conceder essa ajuda sem negligenciar os deveres para consigo mesmo”, desse modo “[...] quando um Estado vizinho for atacado injustamente por um inimigo poderoso, que ameaça oprimi-lo, se for possível defendê-lo sem se expor a grave perigo, não há dúvida que deve ser feito” (VATTEL, 2004, livro II, §3º e §4º, p. 194). Longe de estabelecer uma justificativa para a atitude do governo portenho, esta relação aqui estabelecida visa apontar para as inspirações tomadas do documento do jurista pelos políticos buenaienses da época.

Nesse sentido, se considerarmos os escritos do autor acerca da organização da guerra e suas justificativas, bem como o fato de que Vattel estabelece que “O soberano é o verdadeiro agente da guerra, que é feita em seu nome e sob seu comando. As tropas, soldados, oficiais e, em geral, todas aquelas pessoas por meio das quais o soberano faz a guerra, são ins-

trumentos em suas mãos. Eles executam a vontade dele e não as suas próprias” (VATTEL, 2004, pp. 407-439; livro III, §6º, pp. 409-410), percebemos que o governo das Províncias Unidas do Rio da Prata utiliza-se das embarcações, armamentos e tripulações como instrumentos de sua vontade para dar continuidade à guerra empreendida em prol do estabelecimento de sua soberania, bem como das demais soberanias no território da América. Nesse contexto, é interessante observar que este uso se estende inclusive para seus oficiais mais apreciados¹⁴, uma vez que o governo portenho ordena a Brown que este se mantenha em solo, a fim de executar outros planos.

Por outro lado, ao recusar-se a obedecer às ordens que lhe foram dadas, apresentando, para tal, argumentos de cunho ideológico e financeiro, Brown reforça que, para além de uma posição ideológica, sua atuação, bem como a de outros corsários, era um empreendimento econômico. Isso posto, tal qual estabelecido por diversos historiadores, é evidente que a relação entre corsários e governos era de codependência: enquanto o governo dependia dos corsários para sustentar o projeto de independência e legitimação da soberania, os corsários dependiam do governo para a validação da sua atividade e a obtenção consequente de lucro com ela (CAILLET-BOIS, 1944; DUARTE, 2004; HEAD, 2008; *ibidem*, 2015; RIGOLA, 2023; SARTORETTO, 2022; SARTORETTO, 2024).

Avançando para a narrativa da tentativa corsária, a esquadra zarpou de Buenos Aires em 15 de setembro de 1815, com uma série de instruções conferidas pelo governo de Buenos Aires ao comandante da corveta *Hércules*, Michael Brown. Se observarmos as reflexões de Vattel a respeito dos instrumentos da guerra, bem como do trato que o governo deve ter para

com mercenários, e considerando os corsários como tal, é possível compreender essas instruções não somente manifestavam a vontade e o controle do governo sobre as ações de seus instrumentos, ao mesmo tempo que estabeleciam um contrato com os corsários, destacando o que estes ganhariam com o cumprimento do contrato¹⁵ (VATTEL, 2004, livro III, §6 e §13, pp. 409-410 e pp. 414-416; BRUYÈRE-OSTELLS, 2012, pp. 27-47; DUARTE, 2004, pp. 149-222; SARTORETTO, 2022, pp. 39-40).

Entre as recomendações feitas há instruções de como proceder em batalha, que tipo de embarcações e bandeiras são consideradas boas presas e como proceder quando se encontrar com bandeiras aliadas e/ou capturar embarcações inimigas que navegam sob pavilhão aliado. Vale destacar, a previsão de atuação dos corsários como informantes, já que um dos principais objetivos da expedição “será adquirir notícias de toda a costa do Chile e de Lima, informar-se pelas declarações juradas dos comandantes e marinheiros dos navios que encontre, as forças de linha que existem em Lima [...] a força marítima disponível de guerra, especialmente nos portos de Callao e Valparaíso”, e, ainda, “[...] a ideia geral de Lima sobre o estado da Península, a opinião daquele *Pueblo* sobre a causa das Províncias Unidas”¹⁶. À esquadra também era reservada o papel de disseminadora de informações sobre a situação política e bélica da região, visto que as instruções estabeleciam que “fazendo o cruzeiro pelos portos de Valparaíso, Coquimbo, Guasco, Atacama, Arica, Arequipa, Pisco e Callao” a expedição “procurará introduzir por meio dos pescadores ou outros canais seguros, os impressos e proclamações que os acompanham, proporcionalmente, e de forma direta às pessoas afetadas pela causa, de modo que não as comprometa em caso de serem descobertos”¹⁷.

Durante sua viagem, próximo a ilha da Mocha, a expedição encontrou a goleta das Províncias Unidas *Halcón*, capitaneada por Hipólito Bouchard, que àquela altura havia apresado uma goleta espanhola *Mercedes*. Bouchard tinha como ordem juntar-se à expedição de Brown e assim o fez. Juntas, a *Hércules*, a *Trinidad* e a *Halcón* em direção ao porto de Callao. No caminho, os corsários apresaram mais quatro embarcações, “a fragata *Gobernadora*, em viagem de Guayaquil a Lima, [...] ao bergantim *San Pablo*, procedente de Callao, [...] um pailobot, que ia de Callao para Intermedios [...] e caiu em suas mãos um *Místico* procedente de Pisco”, além de “ter colocado a pique um bergantim”¹⁸.

A expedição das Províncias Unidas chegou e se aproximou do porto de Callao em 20 de janeiro de 1816. “Logo que anoiteceu, se armaram e perfeitamente tripulada a maioria dos barcos independentes, navegaram para o interior do porto, com a bandeira hasteada e sob o comando imediato de Brown em pessoa”¹⁹. Em 21 do corrente os corsários iniciaram o ataque à cidade. Na madrugada de 22, renovaram este ataque, afundado a fragata espanhola *Fuente Hermosa*, ao mesmo tempo que atingiam às embarcações menores ancoradas ali. A partir deste momento, a esquadra instaurou um bloqueio no porto de Callao e passou a apresar as embarcações que adentrassem o local. Em 23, a fragata *Consecuencia* foi apresada, vinda de Cádiz. Em 25, a presa foi a fragata *Candelaria*, procedente de Chiloé e Valparaíso. Em 27, alguns prisioneiros tentaram se rebelar e atacaram os corsários, no meio do conflito e da troca de tiros, os corsários acabaram perdendo cerca de 30 homens, entre mortos e feridos, sendo um destes feridos, o capitão Chitty. Mediante este cenário e já encarando uma escassez de ví-

veres, Brown desfez o bloqueio e comandou a esquadra para fora do porto, em 28 de janeiro de 1816, rumo à Guayaquil²⁰.

Os corsários chegaram nas proximidades de Guayaquil em 7 de fevereiro de 1816. No dia seguinte, assumindo a capitania do *Trinidad*, o Almirante Brown partiu em direção à cidade de Santiago de Guayaquil, na intenção de subjugar-la. Até a virada do dia 8 para o dia 9 de fevereiro do corrente, o corsário já havia rendido duas das três baterias do local, partindo para a conquista do Castelo de San Carlos, ainda na madrugada deste dia. Todavia, seu projeto foi frustrado ao se deparar com um inimigo com maior poder de fogo e a impossibilidade de se movimentar dada a quantidade de bancos de areia do local. Ao tornar-se alvo fácil, o *Trinidad* acabou sendo destruído pelos tiros adversários e tendo toda sua carga saqueada. Sem muita esperança de atuação, após negociar com o capitão da *Consecuencia*, Cevallos, Brown se rendeu ao governador da Ilha. Assim, “Tendo perdido todas as suas roupas no saque, o Comodoro Brown foi forçado a desembarcar para se cobrir com a bandeira nacional, que encontrou no convés e na qual se enrolou”²¹. O capitão corsário então se entregou e desceu à terra, onde era esperado pelo governador Juan Basco y Pascual, pelo bispo local e por uma multidão de olhos curiosos em conhecer o inimigo que há pouco atacara a cidade. Após isso, o Almirante foi preso e assim permaneceu até as 23 horas do dia 18 do corrente, quando foi liberado em uma negociação que envolvia a troca de sua liberdade pela liberdade dos reféns que tripulavam os navios apresados²².

Em matéria de estratégia dos corsários, vale destacar que sua atuação na costa americana do Pacífico era baseada em patrulha e ataque a fortificações inimigas, algo bastante parecido com o que

era realizado no Atlântico Norte, próximo à Cádiz (SARTORETTO, 2022, b. p. 39). Nesse contexto, podemos observar que, ao atacar as fortificações inimigas e apresar as embarcações que se aproximavam, a esquadra estava cumprindo com o contrato estabelecido com o governo portenho enquanto enfraquecia os adversários. Do mesmo modo, observavam a dinâmica da região e o número de forças militares e armamentos estabelecidos ali, desempenhando seu papel de informantes do governo. Ainda, a negociação para a libertação de Brown promovida pelos próprios corsários – tal qual os exemplos analisados por Lauren Benton durante o século XVIII, bem como a atuação dos agentes comuns do império português do mesmo período –, nos oferece um vislumbre da autonomia destes agentes e de sua expertise para a defesa de seus próprios interesses (ARAÚJO, 2025; BENTON, 2005, pp. 706-707; BENTON, 2011, p. 230).

Com a libertação de Brown, a esquadra retornou para a ilha de Mocha, onde os capitães Brown e Bouchard dividiram os espólios restantes, “[...] tocando a Bouchard o *Consecuencia*, avaliado em 30 000 fts, e o pailebot *Carmen*, e concedendo a Brown o *Halcón*, avaliado em 10 000 fts, que acreditava, por ser um navio muito rápido, poderia levá-lo para Buenos Aires”²³. O Almirante deixou a ilha em 10 de abril de 1816, com poucas provisões e com a *Hércules* fazendo água. Após quatorze dias de viagem, Brown fez uma parada na Bahia de San Buenaventura, onde despachou seu cirurgião, Charles Handford, para as ilhas e portos mais próximos a fim de encontrar ajuda. Durante a espera, a esquadra perdeu o *Halcón* em um procedimento de rotina. Sem resposta ou retorno deste, e mediante a ameaça de ser abordado por navios espanhóis, o capitão se viu obrigado a seguir viagem e distan-

ciar-se da região, em princípios de junho. A *Hércules*, então seguiu em direção ao Rio da Prata, todavia, ao encontrar-se com o bergantim inglês *Fanny*, Brown soube da incidência de um bloqueio realizado pela esquadra portuguesa sobre aquele espaço. Determinado a consertar e abastecer a nave, Brown reuniu o conselho dos oficiais e juntos decidiram seguir rumo a Barbados. No caminho, os corsários pararam em Pernambuco, onde conseguiram abastecer algumas provisões de água. A viagem seguiu para Rio Grande, onde desembarcaram o capitão Michael e o substituíram por Chitty, além de desmontarem alguns canhões e os colocarem nos conveses, a fim de melhorar o andamento do navio²⁴. Em 25 de setembro do ano de 1816, a *Hércules* ancorou na baía de Carlisle, em frente a Bridgetown, Barbados, com a intenção de realizar alguns reparos e abastecer-se de provisões²⁵.

Bridgetown, por sua vez, encontrava-se em estado de alerta. Entre abril e julho daquele ano, Barbados havia vivenciado uma rebelião de escravizados que movimentara cerca de 400 homens e mulheres cativos contra os senhores de escravos e as tropas britânicas locais. O levante deixara mais de 200 mortos (a esmagadora maioria composta pelos próprios escravizados), e evidenciara às autoridades britânicas a necessidade de se inspecionar de maneira mais incisiva as embarcações que ali aportavam, a fim de combater o tráfico de escravizados (BECKLES, 1984. p. 86-120; MCNAUGHT, 2018). Em virtude disso, a *Hércules* recebeu a bordo um funcionário aduaneiro para a realização da inspeção rotineira da embarcação²⁶.

Necessitando autorização para a realização de seu objetivo, o Almirante Brown aproveitou-se da retirada do agente aduaneiro para descer à terra e submeter os papéis com a explicação verbal do motivo

de sua entrada no porto, ao governador da ilha. A autoridade, porém, se negou a conceder a autorização de que a *Hércules* necessitava, invocando a legislação de neutralidade britânica, frente ao conflito entre a Espanha e suas colônias, como justificativa para sua decisão. Por fim, o mesmo solicitou que o capitão recolhesse sua documentação e zarpasse para outro porto que pudesse acolhê-lo, mas permitiu-lhe a compra de mantimentos. Obedecendo às ordens que lhe foram dadas, o almirante adquiriu mantimentos suficientes para uma viagem curta, até a ilha de São Bartolomeu, onde esperava poder aportar²⁷.

No dia seguinte, após recolher seus papéis junto ao assessor geral, o capitão iniciava os preparativos para zarpar, quando três marinheiros embriagados de sua tripulação manifestaram a vontade de juntar-se à tripulação da corveta britânica *Brazen*, ancorada em seu costado. Informado sobre o fato, o comandante da *Brazen*, James Stirling, enviou à *Hércules* um bote para buscar os marinheiros, “que foram deixados em completa liberdade, pois o comodoro não queria manter pessoas a bordo contra sua vontade, e pagando-lhes antecipadamente o que se calculava lhes ser devido”²⁸. Impulsionado por informações oferecidas pelos marinheiros recém-chegados, Stirling enviou um segundo bote armado e tripulado, com a ordem de realizar uma inspeção completa da embarcação. Durante a operação, os papéis da *Hércules* foram recolhidos, o capitão Walter Dawes Chitty, acompanhado de parte de sua tripulação foram levados presos, enquanto o navio zarpava, escoltado pela *Brazen*, em direção ao porto de Antígua²⁹.

Observando o fim da expedição dos corsários insurgentes de Buenos Aires pelo Pacífico, aqui explorada, podemos estabelecer algumas considerações. Em

primeiro lugar, fica evidente a inspiração dos escritos de Vattel sobre as decisões de governo e estratégias de guerra das elites portenhas. Da mesma forma, a atuação dos corsários torna-se um reflexo desta influência, uma vez que, mesmo navegando com a intenção de obter lucros, estes seguem os acordos estabelecidos em terra à medida do possível. Por fim, este último momento da expedição, entre a libertação do Almirante Brown e a prisão da *Hércules* pelo capitão Stirling, evidenciam a existência de um contexto complexo, onde portos aparentemente neutros ou simpatizante à causa podem oferecer riscos aos insurgentes, como é o caso de Barbados; ao mesmo tempo que embarcações sob um mesmo pavilhão podem oferecer distintos tratamentos, seja informando sobre os riscos que aguardam os insurgentes, como é o caso da *Fanny*, seja prendendo-os sob pretexto de problemas na documentação, como no caso da *Brazen*.

A ação de Stirling deu início a um processo complexo de julgamento do Almirante Brown e de sua embarcação, entre os anos de 1817 e 1818, no Tribunal do Almirantado Britânico. Exploraremos isto na próxima seção.

O JULGAMENTO DA HÉRCULES

A *Hércules* foi apresada pelo navio inglês, sob o pretexto de violar leis de comércio e navegação e por haver dobrado o Cabo de Hornos sem a licença da Companhia da Índia Oriental, e foi conduzida para o porto de Antigua, onde foi submetido ao julgamento do Almirantado local e condenada pelo mesmo, sob a justificativa de praticar pirataria³⁰.

O caso do julgamento da fragata *Hércules* teve grande comoção internacional e foi noticiado em várias edições de diver-

sos periódicos da América. Os registros ou notícias do andamento do processo foram divulgados no periódico londrino *The Times*; nas edições 120, 123, 124, 125, 127, 128, 129 e 130 do periódico buenairense *Gaceta de Buenos Aires*, referentes aos meses de maio a julho de 1819; nas edições 15447, 15465, 15472, 15481, 15516, 15555, 15570, 15590 e 15790 do periódico londrino *The Morning Chronicle*, referentes aos meses de novembro de 1818 a dezembro de 1819; nas edições de 16 de junho de 1818, 09 de fevereiro, 09 de março e 22 de maio de 1819, do periódico barbadense *The Barbados Mercury and Bridge-Town Gazette*. Além disso, as repercussões, consequências e notícias relacionadas a este caso puderam ser vistas de maneira menos detalhada em outros periódicos como o caraquenho *Gazeta de Caracas*, entre setembro de 1816 e outubro de 1817; o gaditano *Diário Mercantil de Cádiz*, de 22 de janeiro de 1817; e o madrilenho *Diário Balear*, de fevereiro a maio de 1817.

A acusação de prática de pirataria promovida pelo Tribunal de Antígua veio acompanhada da justificativa de atuação sob um pavilhão de um governo não reconhecido:

O navio *Hércules*, agindo sob a comissão do Governo de Buenos Aires, e comandado por um de seus oficiais, o Comodoro Brown, foi colocado sob propriedade reivindicada a bordo, porque a carga é reconhecida como consistindo principalmente ou totalmente de mercadorias retiradas de navios espanhóis capturados na costa do Chile e do Peru. Brown e seu governo resistem a essa afirmação, alegando que estão em guerra com a Espanha e que seus navios são, portanto, um prêmio legal. Mas o juiz teria declarado que seu título não pode ser mantido, porque o Governo de Buenos Aires é uma não-entidade aos olhos de um tribunal inglês; e a legalidade das capturas

feitas em virtude de uma comissão emanada de tal autoridade, não pode ser reconhecida na Inglaterra. (Tradução livre do autor)³¹

Essa sentença, todavia, gerou um novo julgamento, como recurso do primeiro. Para além disso, foi alvo de críticas, principalmente por sua justificativa. E aqui é possível observar a construção de uma narrativa em torno da legitimidade da soberania portenha baseada nas noções de soberania e Estado de Vattel. Isso porque, ao escrever sobre o assunto para o editor do *The Morning Chronicle*, o interlocutor, autointitulado *Amigo da Neutralidade*, argumenta que “As províncias do Rio da Prata atuam há mais de oito anos como um Estado independente” e, evocando as regras estabelecidas pelo Livro I dos *Direitos das Gentes*, estabelece que as Províncias Unidas possuem uma população preestabelecida, além de realizarem processos administrativos, cobranças de impostos, manutenção de exércitos e frotas, livres de quaisquer interferências ou gerência espanhola³².

Essa relação da concepção de soberania do governo portenho com os textos de Vattel vai além, quando o interlocutor estabelece que “Eles têm, entretanto, o direito de fazer a paz e a guerra; eles podem concluir tratados com todos os que estão dispostos a entrar em tais compromissos com prazo; todas as transações entre eles e Estados estrangeiros devem ser reguladas por princípios de direito público”, claramente se referindo aos parágrafos dos primeiros oito capítulos do Livro 3 dos *Direitos das Gentes*, onde o autor estabelece o que é a guerra, quem pode realizá-la e como deve fazê-la para que seja considerada uma guerra justa, bem como que tratados estabelecer quer sejam alianças ou neutralidade (VATTEL, 2004, pp. 407-504).

Ainda para fins de argumentação sobre

a qualidade de independência das Províncias Unidas, o autor estabelece que “Até a própria Espanha deve tratá-los como tal”, uma vez que, apesar de ela reivindicar a obediência dos insurgentes, “ela é obrigada, em sua conduta para com eles, a observar as leis que são obrigatórias para as nações guerreiras umas às outras”, até que consiga impor tal obediência. Como justificativa, o interlocutor utiliza-se do §293 do Livro 3 dos *Direitos das Gentes*, que versa sobre as consequências de uma guerra civil e estabelece que “A guerra civil rompe os elos da sociedade e do governo [...] Ela dá origem, dentro da Nação, a dois partidos independentes, que se consideram reciprocamente inimigos e não reconhecem nenhum juiz comum”, estes, portanto, “[...] devem ser considerados como formando assim, ao menos por algum tempo, dois corpos políticos separados, dois povos distintos” (VATTEL, 2004, Livro III, §293, p. 586)³³.

O interlocutor ainda indaga a respeito da condição para que a soberania seja considerada: “Dir-nos-ão que o governo de Buenos Aires não pode ser admitido em um tribunal inglês como tendo uma existência política, porque não estamos ligados a ele por tratados?”. E, para responder sua própria questão, ele estabelece que “As nações não são uma criatura de ficção, emanando da assinatura do príncipe vizinho. Uma existência política legal, se não possuída anteriormente, não pode ser conferida por pactos escritos”. Sua análise refere-se, imediatamente, aos escritos de Vattel, quando este escreve que “Nação ou o Estado [...] é um organismo político, ou uma sociedade de homens unidos em conjunto, com forças solidárias, para o fim de buscar vantagem e segurança próprias” não condicionando sua existência às relações estabelecidas com outras as nações, mas ao pacto social de

seus habitantes (VATTEL, 2004, Livro I, §1º, p. 15), ao mesmo tempo que condiciona sua soberania ao ato de governar-se, “sob qualquer forma que seja, sem dependência de nenhum estado estrangeiro” (VATTEL, 2004, Livro I, §4º, p. 16). Neste contexto, o autor conclui que “A conclusão de uma aliança com Buenos Aires introduziria novas relações entre esse país e a Inglaterra, além daquelas que já existem, mas não poderiam converter Buenos Aires em uma potência soberana se não o fosse anteriormente”³⁴

Uma vez estabelecida a argumentação a respeito da condição de independência e soberania das Províncias Unidas do Rio da Prata, o interlocutor questiona a decisão do juiz ao indagar o procedimento instaurado para a investigação de Brown e da *Hércules*. Segundo ele, se não há o reconhecimento das Províncias Unidas do Rio da Prata como uma nação, também seus navios corsários não devem ser considerados para além de piratas e, neste caso, se não há legitimidade nas presas feitas pela *Hércules*, então o Almirante Brown e sua tripulação não passam de saqueadores, neste sentido, o autor indaga “Por que razão não foi instaurado então um processo penal contra ele? Por que apenas seu navio não foi reivindicado como confisco?”. E respondendo à sua própria indagação, ele estabelece que o governo inglês “reconheceu o absurdo de tentar estigmatizar com um caráter criminoso, homens que carregam a comissão dos governantes de ação de um extenso território”, ao mesmo tempo que determinou ordens aos comandantes da Marinha Real Britânica para que não ataquem o pavilhão dos independentes e, numa tentativa de aproximação, estabeleceu um cônsul inglês em Buenos Aires e professou a neutralidade no conflito entre espanhóis e insurgentes³⁵. Por fim, conclui que

todas as circunstâncias por ele apresentadas implicam que os independentes são investidos de direitos nacionais e que a própria Inglaterra os considera um Estado Soberano, uma vez que a própria Inglaterra não observaria neutralidade em relação a piratas, nem ordenaria respeito à sua bandeira, ou estabeleceria um cônsul em seu principal refúgio³⁶.

Observando, pois, as consequências deste julgamento e condenação estabelecidos no Almirantado de Antígua, bem como um dos julgamentos posteriores a este, realizado sobre a validade da sentença emitida em Antígua, mergulhamos um pouco mais fundo na questão da legitimidade da jurisdição.

Conforme podemos ler na edição de número 15472, do *The Morning Chronicle*, de 2 de dezembro de 1818, “O caso que foi aberto pelo Advogado do Rei é o de um navio pertencente ao Governo independente de Buenos Aires, que, por violação das leis de navegação, foi levado para Antígua e condenado. Os processos agora instaurados são, por uma das partes, para reverter a sentença do Tribunal de Antígua”, em contrapartida, “olhando para esse evento, há outros reclamantes na Velha Espanha, que reivindicam uma parte da carga como sua propriedade”³⁷. Assim, neste contexto, três partes se enfrentavam: Brown, como proprietário do navio e representante do Governo de Buenos Aires, reivindicando a anulação da sentença de Antígua; os comerciantes independentes da Espanha, reivindicando a propriedade das mercadorias; e a Coroa Espanhola, reivindicando a condenação de Brown e a devolução do navio e das mercadorias³⁸. A decisão, todavia, demoraria a chegar, muito em virtude da quantidade de pessoas a serem ouvidas.³⁹

Ao discutirem sobre a legitimidade da prisão da *Hércules* pelo Navio de Sua Ma-

gestade *Brazen*, conduzida pelo Capitão Stirling, vemos, de um lado, Dr. Adams argumentando que “o Capitão Stirling não só tinha justificativa para deter este navio nas circunstâncias de suspeita antes mencionadas, mas que a sentença de condenação proferida em Antígua era justificada por uma violação das Leis de Navegação”, justificando sua interpretação no fato de que o capitão da *Hércules* teria “declarado sua intenção de dispor de sua carga de produtos da Índia em Barbados, em violação de uma lei do Parlamento britânico que proíbe esse comércio”⁴⁰. Do outro lado, o Dr. Burnaby “negou a jurisdição do Tribunal do Vice-Almirantado de Antígua; e também que houve qualquer violação das leis de navegação”⁴¹, fato corroborado por Brown que “[...] protestou no início do caso, alegando que ele era o proprietário do navio e que não havia importado para Barbados” e “que, mesmo que houvesse, não havia jurisdição no tribunal antigo, para julgar uma fração atribuída a ele cometida em Barbados, uma ilha a trezentas ou quatrocentas milhas de distância”⁴². Neste sentido, o defendido por Burnaby é que a sentença emitida pelo Tribunal de Antígua não poderia ser mantida, uma vez que não continha nenhuma ofensa particular, mas estava pautada em “uma violação de uma ou outra das leis de navegação”⁴³.

O argumento apresentado por Burnaby e corroborado por Brown, oferece-nos um vislumbre da organização dos Tribunais de Vice-Almirantado durante o período analisado, bem como suscita uma análise jurisdicional do ambiente marítimo. Se considerarmos a opinião do juiz a respeito destes argumentos, é possível entender que essa organização era ramificada e adaptada à realidade de cada porto, cabendo a estes a promoção da jurisdição referente ao seu espaço, isso porque,

conforme é apontado na edição 15516 do *The Morning Chronicle*, de 22 de janeiro de 1819,

O DOUTO JUIZ era claramente da opinião de que a apreensão não ocorreu em Antígua e que ele era obrigado a declarar que todo o processo não tinha fundamento legal e, conseqüentemente, era nulo e sem efeito. Este caso, portanto, deveria ser considerado como se não houvesse requerentes perante o Tribunal. Se o caso era nulo e sem efeito, então essas pessoas não tinham autoridade para o trazer aqui; e o dever deste Tribunal era rejeitar esse recurso, sobre o qual não tinha jurisdição. Ele não deveria tomar conhecimento de quaisquer outros motivos de apreensão, além da violação das Leis de Navegação, sobre as quais a sentença do Tribunal inferior tinha agido sem autoridade ou jurisdição. Ele não deveria dizer nada sobre os direitos de qualquer das partes sobre a propriedade, o navio ou a carga; mas era sua opinião que esses direitos não podiam ser invocados. (Tradução livre do autor)⁴⁴

O caso encerrou-se, então, com a anulação clara da sentença estabelecida em Antígua⁴⁵. Posteriormente a isto, novos julgamentos seriam realizados para tratar de como ficariam as questões financeiras referentes aos bens apresados. Após ouvir as arguições dos advogados e refletir sobre o resultado do julgamento anterior, o juiz determinou a prisão dos bens, para a posterior devolução aos indivíduos implicados⁴⁶. O resultado, todavia, veio favorável aos corsários insurgentes, uma vez que ponderando sobre “Sir WM. SCOTT observou que este Tribunal já havia declarado o processo em Antígua nulo e sem efeito, e que o dinheiro assim pago aos fundos deste Tribunal deveria ser imediatamente devolvido às partes contra as quais este processo foi instaurado”⁴⁷

Por fim, ao compreender que o navio deveria ser julgado em Barbados, uma vez que fora ali capturado, por infringir leis neste território, o juiz exemplifica e corrobora a compreensão acerca da jurisdição marítima estabelecida por Lauren Benton, que entende que a partir do século XVIII, houve uma espécie de globalização da cultura marítima, fato que causou a diversificação dos regimes de regulação do espaço marítimo (BENTON, 2005, p. 721; *ibidem*, 2010, pp. 149-158). Como consequência, “A globalização das práticas jurídicas pode desencadear diferentes trajetórias políticas regionais, resultando em uma distribuição espacial desigual das práticas regulatórias e na criação de múltiplos ‘espaços jurídicos’ regionais”. Nesse sentido, “Se os oceanos eram, em certo sentido, essencialmente ‘globais’”, não era porque eram considerados vazios, vastos e sem lei, mas porque os processos que circulavam globalmente os estavam transformando em um tipo diferente de espaço legal limitado” (BENTON, 2005. p. 724).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste artigo, buscamos retratar a construção da soberania política do governo das Províncias Unidas do Rio da Prata, a influência dos *Direitos das Gentes* na concepção de soberania compartilhada pelos independentistas, bem como em sua conduta e na relação desta soberania com a atuação dos corsários insurgentes. Também objetivamos, neste artigo, compreender um pouco mais acerca do processo de julgamento destes corsários e como este julgamento se relacionava com as noções de soberania do período, impulsionando as disputas de legitimidade.

Na primeira seção, pudemos observar que, após o início do processo de inde-

pendência, tal qual a administração colonial que foi fragmentada, os projetos de governo mantiveram-se distintos e contemplavam interesses diversos. Somente dentro da Região do Rio da Prata, essa diferença é bastante acentuada com três projetos de poder diferentes. Da mesma forma, dentro de Buenos Aires. Essa repercussão de governos múltiplos pode ser compreendida como uma consequência das concepções de soberania dividida, herdadas da própria Coroa Espanhola, mas, não somente, visto que dentro dos escritos de Vattel, não há uma limitação para a formação de um estado soberano que não a limitação de ser uma união de pessoas com o propósito de solidariedade, prosperidade e segurança.

Na segunda seção, observamos a trajetória da expedição dos corsários portenhos pelo Oceano Pacífico. Neste contexto, pudemos compreender sua atuação como agentes de disseminação do projeto de soberania e independência do Governo de Buenos Aires, da mesma forma que novamente foi estabelecida a influência de Vattel na organização militar deste governo. Ainda, a seção nos ofereceu um vislumbre da autonomia dos corsários, uma vez que os exemplos exploraram a tomada de decisões, as desobediências e a mudança de itinerários, mediante às necessidades impostas ao longo do caminho.

Por fim, a terceira seção explorou a questão do julgamento da fragata *Hércules*. Embora não pudéssemos observar o julgamento estabelecido no tribunal de Antígua, sua repercussão e comoção nos meios de comunicação foram suficientes para que compreendêssemos a maneira como a organização dos tribunais era feita. Aqui, percebemos que os indivíduos, assim como as regiões, carregam em si a autoridade da metrópole e a aplicam de maneira adaptada ao contexto vivencia-

do. Embora o julgamento e a condenação com base na ilegitimidade do governo portenho sejam condenados pelo chamado “amigo da neutralidade”, e anulados pelo julgamento posterior na corte dos doutores, não é questionada, se não pela defesa dos réus, a conduta do capitão inglês, que utilizando-se da autoridade que lhe é repassada, tomou como prisioneiros a Brown, Chitty, *Hércules* e seus tripulantes. Para encerrar, se nos manti-

vermos nos argumentos destacados pelo interlocutor indignado com a declaração de ilegitimidade do governo de Buenos Aires, observaremos que mesmo fora do território independentista das Américas, os escritos de Vattel influenciavam a concepção de Nação, Estado e soberania das pessoas, fazendo jus aos apontamentos de Chiaramonte, quando o coloca como uma das peças mais importantes em matéria de material jurídico do período.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES

BROWN, Don Guillermo. *Acciones navales de la República Argentina 1813-1828*. Buenos Aires: Imprenta del Ministerio de Marina, 1904.

CARRANZA, Ángel Justiniano. *Campañas navales de la República Argentina: Guerra de corso 1815 a 1821*. Tomo III: Cuadros Históricos. Buenos Aires: 1916.

Gaceta de Buenos Aires. 1. ed. Buenos Aires, 3 de abr. 1812

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 120. ed., mai. 05, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 123. ed., mai. 26, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 124. ed., jun. 2, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 125. ed., jun. 9, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 127. ed., jun. 23, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 128. ed., jun. 30, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 129. ed., jul. 07, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 130. ed., jul. 14, 1819.

The Barbados Mercury and Bridget-Town Gazette, Bridgetown, Feb. 09, 1819.

The Morning Chronicle, London, 15447. ed., Nov. 03, 1818.

The Morning Chronicle, London, 15465. ed., Nov. 24, 1818.

The Morning Chronicle, London, 15472. ed., Dec. 02, 1818.

The Morning Chronicle, London, 15481. ed., Dec. 12, 1818.

The Morning Chronicle, London, 15516. ed., Jan. 22, 1819.

The Morning Chronicle, London, 15555. ed., Mar. 09, 1819.

The Morning Chronicle, London, 15570. ed., Mar. 26, 1819.

The Morning Chronicle, London, 15590. ed., Apr. 07, 1819.

The Morning Chronicle, London, 15790. ed., Dec. 08, 1819.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Hugo André Flores Fernandes. Agentes comuns: circuitos de informação, predação marítima e construção imperial no Atlântico português (séculos XVII e XVIII). *Transhumante Revista Americana de História Social*, n. 25, pp. 50-71, 2025.

ARGENTINA.GOB.AR. *Almirante Guillermo Brown*. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/armada/historia-naval/heroes-navales/almirante-guillermo-brown>. Acesso em: 07 de jul. 2025.

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

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

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

BENTON, Lauren. Toward a new legal history of piracy: maritime legalities and the myth of the Universal Jurisdiction. *International Journal of Maritime History*. v. 23. n. 1. June. 2011.

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

CAILLET-BOIS, Teodoro. *Historia Naval Argentina*. Buenos Aires: Emecé Editores S/A, 1944.

CHIARAMONTE, José Carlos. Autonomía e Independencia en el Río de la Plata, 1808-1810. *História Mexicana*, v. 58, n. 1, pp. 325-368, 2008.

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

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.

DI MEGLIO, Gabriel. Algunas claves de la Revolución en el Río de la Plata (1810 – 1820).

SARTORETTO, Eduardo. Disputas de poder e legitimidade no Governo das Províncias Unidas do Rio da Prata: o uso político da guerra de corso no caso da fragata *Hércules*, 1815-1819.

Estudios Ibero-Americanos. PUCRS. v. 36, n. 2, p. 266-287, jul./dez. 2010.

DOMBRETCH, Martín González. A vida política no Rio da Prata (1810-1852). In: FONSECA JR., Gelson; SOARES, Rodrigo Goyena (Org.). *A Bacia do Prata no século XIX: política, economia e sociedade*. 1. ed. Brasília: FUNAG, 2025.

DONGHI, Tulio Halperín. *Revolución y guerra: formación de una elite dirigente en la Argentina criolla*. 3. ed. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2014.

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

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

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

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

MARTIN, Daniel Alberto Enrique. *Almirante don Guillermo Brown*. Buenos Aires: Colegio Militar de la Nación, 2024.

NATIONAL MARITIME MUSEUM OF IRELAND. *Admiral William Brown*. Disponível em: <https://www.mariner.ie/admiral-william-brown/>. Acesso em: 07 de jul. 2025.

PIMENTA, João Paulo Garrido. *Estado e Nação no fim dos Impérios Ibéricos no Prata (1808-1828)*. 2. ed., São Paulo: Editora HUCITEC, 2006.

PIMENTA, João Paulo. A ideia de revolução nos processos de independência no Rio da Prata. In: FONSECA JR., Gelson; SOARES, Rodrigo Goyena (Org.). *A Bacia do Prata no século XIX: política, economia e sociedade*. 1. ed. Brasília: FUNAG, 2025.

RIGOLA, Vagner da R. *O corso Marítimo na Guerra da Cisplatina*. Dissertação de Mestrado em História Marítima, Lisboa, Universidade de Lisboa, 2023.

SARTORETTO, Eduardo. “*Para donde quiera que fuese, será buena presa*”: Uma análise da atuação e das relações dos corsários insurgentes de Buenos Aires, no início do século XIX. Dissertação de mestrado em História, Santa Maria, Universidade Federal de Santa Maria, 2022.

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.

SARTORETTO, Eduardo. Elites, Revoluções e Corsários: a cidade de Buenos Aires na primeira metade do século XIX. *Vozes, Pretérito & Devir*, v. 10, n. 1, pp. 155-175, 2019.

SARTORETTO, Eduardo. Os caminhos fluidos do corso insurgente: uma análise da atuação dos corsários do Prata revolucionário do século XIX. *Navigator*, v. 18, n. 35, p. 24-44. 2022. B

SARTORETTO, Eduardo. Sobre homens de mar e homens de terra: as relações entre os grupos corsários e as sociedades portenhas, durante os conflitos de independência do Rio da Prata. *Clio*, v. 42, pp. 1-39, 2024.

SOUSA, Gustavo Pinto de. O direito das gentes e a nação: do natural, positivo e possível. *Passagens. Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 3, pp. 446-461, set./dez., 2017.

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

VATTEL, Emer de. *O direito das gentes*. Prefácio e tradução de Vicente Marotta Rangel. Brasília: Editora da Universidade de Brasília; Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais, 2004.

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

NOTAS

¹ Pesquisador vinculado ao projeto Mapping Atlantic Portuguese Empire (MAPE), da Escola de Doutorado Anthropos, coordenado pela Dra. Agata Błoch; e ao projeto Encontros Piratas, coordenado pelos Dres. Adriano Comissoli e Hugo André Flores Fernandes Araújo. Financiado pelo Centro Nacional de Ciência da Polônia (Narodowe Centrum Nauki – NCN), concessão número 2022/45/B/HS3/00473, projeto: “Plebeus imperiais do Brasil e da África Ocidental (1640–1822): história global a partir de uma perspectiva de rede de correspondência”. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4550744065092027>. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1484-2925>. E-mail: sartorettoeduardo@gmail.com.

² *Gaceta de Buenos Aires*. Buenos Aires, 120. ed., Mai. 05, 1819. *The Morning Chronicle*, London, 15465. ed., Nov. 24, 1818.

³ Idem.

⁴ O conceito de *soberania dos povos* advém da ideia de soberania dividida, ou doutrina de reassunção, supramencionada. Todavia, no início dos processos independentistas e de retomada da soberania popular, as elites locais partiam do direito natural e direito

SARTORETTO, Eduardo. Disputas de poder e legitimidade no Governo das Províncias Unidas do Rio da Prata: o uso político da guerra de corso no caso da fragata *Hércules*, 1815-1819.

das gentes, para justificar essa ação, encarando o Estado ou a Nação como uma pessoa moral, ou seja, também atuante sob a égide das leis naturais (CHIARAMONTE, 2004).

⁵ BROWN, Don Guillermo. *Acciones navales de la República Argentina 1813-1828*. Buenos Aires: Imprenta del Ministerio de Marina, 1904. pp. 3-17.

⁶ Segundo o professor Gustavo Pinto de Souza, “Vattel definia que o Estado ou a nação eram como ‘corpos políticos’ – as pessoas morais referidas por Chiaramonte – e, portanto, não é evidenciada uma diferenciação entre os conceitos de Estado e Nação. Ainda segundo Souza, “Esses ‘corpos políticos’ foram compreendidos por Eric Hobsbawm como uma unidade política”. (SOUZA, 2017. p. 447-448)

⁷ BROWN, Don Guillermo. *Acciones navales de la República Argentina 1813-1828*. Buenos Aires: Imprenta del Ministerio de Marina, 1904. p. 5. Tradução livre do autor.

⁸ *Gaceta de Buenos Aires*. 1. ed. Buenos Aires, 3 de abr. 1812

⁹ William Brown, também conhecido Guillermo Brown, foi um marinheiro e comerciante irlandês que serviu à marinha britânica, aos mercantes estadunidenses e chegou a ser preso na França, após um ataque corsário. Sua relação com a região do Rio da Prata inicia-se com sua chegada em 1809, após contrair matrimônio com Elizabeth Chitty e se estabelecerem em Buenos Aires, para fins de atuar como comerciante marítimo. Sua atuação como corsário se estabelece em 1814, após sofrer perdas econômicas, por ter embarcações apresadas por corsários espanhóis (MARTIN, Daniel Alberto Enrique. *Almirante don Guillermo Brown*. Buenos Aires: Colegio Militar de la Nación, 2024; ARGENTINA.GOB.AR. *Almirante Guillermo Brown*. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/armada/historia-naval/heroes-navales/almirante-guillermo-brown>. Acesso em: 07 de jul. 2025; NATIONAL MARITIME MUSEUM OF IRELAND. *Admiral William Brown*. Disponível em: <https://www.mariner.ie/admiral-william-brown/>. Acesso em: 07 de jul. 2025).

¹⁰ *Ibidem*, op. cit. p. 5. Tradução livre do autor.

¹¹ BROWN, op. cit. p. 17.

¹² BROWN, op. cit. pp. 17-18;

CARRANZA, Ángel Justiniano. *Campañas navales de la República Argentina: Guerra de corso 1815 a 1821*. Tomo III: Cuadros Históricos. Buenos Aires: 1916. p. 45-47.

¹³ CARRANZA, op. cit. pp. 47-48.

¹⁴ No anexo 4 do livro *Campañas navales de la República Argentina*, de Carranza, é possível encontrarmos a documentação referente à defesa do Almirante Brown, diante do julgamento efetuado pelo Governo das Províncias Unidas a respeito do caso da fragata *Hércules*. Neste texto, lhe é atribuído o título de “Comandante de Marina y Coronel de los Ejércitos de la Patria”. CARRANZA, op. cit. p. 277.

¹⁵ No documento é possível ler as seguintes instruções iniciais: “Desde a saída do Rio da

Prata rumo ao Sul, se considerará a corveta Hércules em estado de corso; por conseguinte, poderá hostilizar, apresar ou incendiar se preciso for, ainda antes de chegar ao Cabo de Hornos, todo o navio que encontre com Bandeira Española, nesta direção, a menos que conduza a bordo alguma pessoa de posição com caráter público para ante este Governo, em cujo caso se permitirá livremente sua viagem, ou que seja dos que fazem o tráfico às costas do Brasil, com bandeira simulada e permissão deste governo” e “Em justa demonstração dos desejos deste Governo de conservar amizade e boa inteligência com os poderes amigos ou neutrais, toda propriedade espanhola que se encontra sob o pavilhão inglês, dos Estados Unidos ou de outra nação, será respeitada exceto os gêneros proibidos por contrabando de guerra, porém, toda a propriedade que se encontrar sob o pavilhão espanhol, seja a que for, será boa presa, mediante a declaração do Governo, e os oficiais estrangeiros apresados a bordo dos navios espanhóis ao serviço desta nação, serão considerados prisioneiros de guerra”. (IRIGOYEN, Matias de. Instrucciones reservadas que confiere el Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata à M. Michael Brown Comandante de la Corveta de Guerra el Hércules, para o corso en el Mar del Sud contra la Bandera Española. In: CARRANZA, op. cit., 1916. p. 269).

¹⁶ CARRANZA, op. cit. p. 269.

¹⁷ Idem. loc. cit.

¹⁸ Idem. p. 54.

¹⁹ Idem. p. 56.

²⁰ Idem. pp. 56-58.

²¹ Brown, op. cit. p. 24.

²² BUENOS AIRES. Gaceta de Buenos Aires. Edição extraordinária. Buenos Aires, 24 de mai. 1816.

²³ CARRANZA, op. cit. p. 65.

²⁴ BUENOS AIRES. *Gaceta de Buenos Aires*. 123. ed. Buenos Aires, 26 de mai. 1819.

CARRANZA, op. cit. pp. 64-71

BROWN, op. cit. pp. 24-29

²⁵ CARRANZA, op. cit. pp. 58-75

²⁶ CARRANZA, op. cit. loc. cit.

²⁷ BROWN, op. cit. pp. 27-31

CARRANZA, op. cit. pp. 58-75

²⁸ BROWN, op. cit. p. 28.

SARTORETTO, Eduardo. Disputas de poder e legitimidade no Governo das Províncias Unidas do Rio da Prata: o uso político da guerra de corso no caso da fragata *Hércules*, 1815-1819.

²⁹ Ibidem. op. cit. pp. 27-31.

³⁰ BROWN, op. cit. pp. 29-30.

CARRANZA, op. cit. pp. 72-75.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 120. ed., mai. 05, 1819.

The Morning Chronicle, London, 15447. London, ed., nov. 03, 1818.

The Morning Chronicle, London, 15465. ed., nov. 24, 1818.

³¹ The Morning Chronicle, London, 15465. ed., nov. 24, 1818.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 120. ed., mai. 05, 1819.

³² Idem.

³³ Idem.

³⁴ Idem.

³⁵ Idem.

³⁶ Idem.

³⁷ *The Morning Chronicle*, London, 15472. ed., dec. 02, 1818

³⁸ *The Morning Chronicle*, London, 15472. ed., dec. 02, 1818.

The Morning Chronicle, London, 15481. ed., dec. 12, 1818.

The Morning Chronicle, London, 15516. ed., jan. 22, 1819.

The Barbados Mercury and Bridge-Town Gazette, Bridgetown, feb. 09, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 123. ed., mai. 26, 1819.

³⁹ *The Morning Chronicle*, London, 15472. ed., dec. 02, 1818.

⁴⁰ *The Morning Chronicle*, London, 15481. ed., dec. 12, 1818.

⁴¹ Idem.

⁴² Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 123. ed., mai. 26, 1819.

⁴³ *The Morning Chronicle*, London, 15481. ed., dec. 12, 1818.

The Barbados Mercury and Bridge-Town Gazette, Bridgetown, feb. 09, 1819.

⁴⁴ *The Morning Chronicle*, London, 15516. ed., jan. 22, 1819.

The Barbados Mercury and Bridge-Town Gazette, Bridgetown, feb. 09, 1819.

⁴⁵ *Gaceta de Buenos Aires*, Buenos Aires, 123. ed., mai. 26, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 124. ed., jun. 2, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 125. ed., jun. 9, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 127. ed., jun. 23, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 128. ed., jun. 30, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 129. ed., jul. 07, 1819.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 130. ed., jul. 14, 1819.

⁴⁶ *The Morning Chronicle*, London, 15555. ed., mar. 09, 1819.

The Morning Chronicle, London, 15570. ed., mar. 26, 1819.

The Morning Chronicle, London, 15590. ed., apr. 07, 1819.

The Morning Chronicle, London, 15790. ed., dec. 08, 1819.

⁴⁷ *The Morning Chronicle*, London, 15790. ed., dec. 08, 1819.