



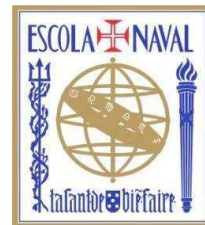
**O Curso Marítimo na Guerra da Cisplatina
(1825-1828)**

Vagner da Rosa Rigola

Mestrado em História Marítima

Dissertação orientada pelo
Prof. Doutor António José Duarte Costa Canas, especialmente elaborada para a
obtenção do grau de mestre em História Marítima.

2023



**O Curso Marítimo na Guerra da Cisplatina
(1825-1828)**

Vagner da Rosa Rigola

Mestrado em História Marítima

Dissertação orientada pelo
Prof. Doutor António José Duarte Costa Canas, especialmente elaborada
para a obtenção do grau de mestre em História Marítima.

2023

Epígrafe

“Ó mar salgado, quanto do teu sal
São lágrimas de Portugal!
Por te cruzarmos, quantas mães choraram,
Quantos filhos em vão rezaram!
Quantas noivas ficaram por casar
Para que fosses nosso, ó mar!
Valeu a pena? Tudo vale a pena
Se a alma não é pequena.
Quem quer passar além do Bojador
Tem que passar além da dor.
Deus ao mar o perigo e o abismo deu,
Mas nele é que espelhou o céu”.
(Fernando Pessoa – Mar Português)¹

¹ Fernando Pessoa, *Mensagem*, Lisboa, Editorial Império, 1934, p. 64.

Agradecimentos

Não é a alegria que nos torna gratos, é a gratidão que nos torna alegres².

Esta dissertação resulta de um trabalho de pesquisa de quase dois anos. Nesse período, não faltaram conselhos, opiniões e palavras de apoio de muitas pessoas. A decisão de trocar horas de lazer por estudo acadêmico requer disciplina, denodo, convicção. Mesmo resolvido quanto a esses atributos, por mais que o assunto seja apaixonante e os resultados relevantes, a tarefa é difícil. E por isso, ao final, ainda mais gratificante.

Mas nada conseguimos sozinhos. Em uma jornada acadêmica é notável o quanto se depende da generosidade e essa é uma razão para replicá-la. Nessa vida, fomos abençoados com dois grandes poderes: lutar pelo que queremos e agradecer pelo que alcançamos. Dedico esta parte do trabalho para expressar a minha gratidão a todas as pessoas que me auxiliaram neste caminho.

Inicialmente, agradeço a Deus pelo dom da vida, pela presença constante e a forma singular em que me conduziu até aqui. Agradeço a todos os meus familiares, especialmente aos meus pais e irmãos pelas orações. À minha esposa e à minha filha, sempre presentes, com todo o apoio, carinho, amor e compreensão durante os períodos de dedicação que esta jornada exigiu.

Agradeço à Marinha do Brasil, e, em especial, ao Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias, titular da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), pelas condições de estudo e pela confiança no meu trabalho como historiador. Do mesmo modo, agradeço a todos os demais oficiais e praças integrantes da DPHDM, com especial menção à Biblioteca e ao Arquivo da Marinha e, excepcionalmente, ao Departamento de História, chefiado pelo Capitão de Fragata Carlos André Lopes da Silva, cujo apoio foi fundamental para esta pesquisa se tornar realidade.

Agradeço a atenção dos funcionários dos órgãos e instituições aos quais visitei

² David Steindl-Rast *apud* René Brown, *A coragem de ser imperfeito*, tradução de Joel Macedo, Rio de Janeiro, Editora Sextante, 2016, p. 196.

ou solicitei subsídios para o desenvolvimento da pesquisa, tanto no Brasil, quanto na Argentina e no Uruguai; especialmente do *Archivo General de la Nación*, de Montevideu e de Buenos Aires; mas também de todos os outros repositórios e bibliotecas percorridos ao longo desta investigação. Seus trabalhos silenciosos e anônimos possibilitam, a cada dia, não só a preservação da memória, mas o avanço necessário dos estudos históricos.

Ao meu orientador, Prof. Dr. António José Duarte Costa Canas, agradeço pelas diretrizes científicas, pelas orientações seguras, pela confiança e pela disponibilidade. Sua grande capacidade como professor e conhecedor das lides do mar propiciaram sempre excelentes soluções para os problemas surgidos. Muitos dos méritos que acredito ter alcançado neste trabalho são reputados às suas recomendações. Caso se encontre alguma eventual falha é de minha inteira responsabilidade.

Ainda no âmbito acadêmico, agradeço aos professores Luís Jorge Rodrigues Semedo de Matos, José Manuel Henriques Varandas, Augusto António Alves Salgado e Nuno Sardinha Monteiro por todos os conhecimentos passados durante as aulas. Seus profundos saberes históricos e apurada criticidade tornaram agradável e estimulante esta jornada. Do mesmo modo, agradeço aos colegas do Mestrado em História Marítima, pela parceria durante tantos sábados de seminários, tão proveitosos quanto bem conduzidos, dias de inestimáveis aprendizados. À Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa e à Escola Naval Portuguesa pela oportunidade e por todos os ensinamentos que me proporcionaram ao longo dos últimos dois anos.

A todos esses, e a outros tantos que de uma forma ou de outra contribuíram para que este estudo se tornasse realidade, o meu muito obrigado.

Resumo

Este trabalho analisa a evolução e o *modus operandi* da atividade corsária, com foco no seu emprego pela República das Províncias Unidas do Rio da Prata contra o Império do Brasil, no contexto da Guerra da Cisplatina, ocorrida entre 1825 e 1828. Com uma abordagem centrada na perspectiva marítima dos acontecimentos, o estudo contempla a evolução do curso sob o viés hispano-americano, de modo a compreender sua aplicação no conflito em análise. Realizada essa abordagem basilar, a pesquisa apresenta os impactos da atividade, identificando suas repercussões político-econômicas no Brasil e sistematizando a atuação dos navios corsários platinos, com a finalidade de identificar suas presas, predominantemente brasileiras. Para tanto, são analisados documentos diversos, oriundos da historiografia brasileira e argentina, nomeadamente as fontes primárias existentes em repositórios e arquivos desses países. A análise desse corpo documental é entremeada com documentos governamentais, registros portuários, correspondências e periódicos da época, complementados pela exploração de obras de autores de notório saber sobre a temática abordada e estudos acadêmicos correlatos. Com o fito de dinamizar a compreensão dos acontecimentos, em diversos momentos a investigação alterna contemplações a partir da perspectiva dos governos, dos agentes diplomáticos, dos organizadores do curso, dos captores e das próprias presas. Corolário da interpolação de fontes provenientes de ambos os países, os objetivos propostos foram alcançados consolidando informações até então bastante dispersas. Entende-se que a continuidade da investigação a partir de tais resultados ou a sistematização de novas ideias a partir de assuntos convergentes, permitirá o desenvolvimento de variadas possibilidades de estudos no futuro, resultando no enriquecimento da pesquisa histórica e na ampliação dos conhecimentos sobre um tema tão rico e tão pouco abordado.

Palavras-Chave: Corso; Guerra; Cisplatina; Mar; Rio da Prata.

Abstract

This work analyzes the evolution and the *modus operandi* of the privateer activity, with focus on its undertaking by the Republic of the United Provinces of Rio da Prata against the Empire of Brazil, in the context of the Cisplatin War, which occurred between 1825 and 1828. With an approach focused on the Maritime perspective of two events, the study contemplates the evolution of privateering on or via Hispanic-American, in order to understand its application without conflict in analysis. Having carried out this approach to the Basil, the research presents the impacts of the activity, identifying its political-economic repercussions in Brazil and systematizing the performance of two platinum privateer ships, with the aim of identifying their prey, predominantly Brazilian. For this, various documents originating from Brazilian and Argentine historiography are analyzed, notably the existing primary sources in repositories and archives of these countries. The analysis of this documentary body is intermingled with government documents, port records, correspondences and newspapers of the time, complemented by the exploration of works by authors of notorious knowledge on the subject addressed and related academic studies. In order to energize the understanding of two events, at various times the investigation alternates contemplations from the perspective of two governments, two diplomatic agents, two privateering organizers, two captors and their own prisoners. In addition to the interpolation of sources from both countries, the proposed objectives were achieved by consolidating information that was quite dispersed. It is understood that the continuity of the investigation based on these results or the systematization of new ideas based on convergent issues, will allow the development of various possibilities for future studies, resulting in the enrichment of historical research and the expansion of two knowledge on a subject so rich and so little approached.

Keywords: Privateering; War; Cisplatin; Sea; River Plate.

Índice

Epígrafe	iii
Agradecimentos.....	v
Resumo	vii
Abstract	ix
Índice.....	xiii
Índices de ilustrações	xiii
Lista de Abreviaturas, siglas e acrônimos.....	xi
Glossário	xvii
Introdução	1
1. Da Pirataria ao corso platino.....	21
1.1 A pirataria e o corso: evolução histórica	21
1.2 Atendendo a interesses variados: um olhar sobre a forma de funcionamento do corso	29
1.3 O corso nas Américas e o teatro de operações do Rio da Prata	31
1.4 Os portos usados pelos corsários platinos.....	33
1.4.1 Os fundeadouros de Buenos Aires.....	33
1.4.2 A Enseada de Barragán.....	37
1.4.3 Carmen de Patagones.....	39
1.4.4 A baía de San Blas	40
1.4.5 O Rio Salado.....	42
1.4.6 O Rio Tuyú	44
1.5 Uma breve análise da fundamentação legal do corso hispano-americano.....	46
2. Do corso na Guerra da Cisplatina.....	61
2.1 A Guerra declarada	61
2.2 Regularizando um corsário: a emissão de cartas	66
2.3 Os armadores: uma classe tão benemérita quanto desgraçada.....	75
2.4 O Tribunal de presas.....	84
2.5 A distribuição do butim	89
2.6 Os navios e suas tripulações	96
3. Dos impactos político-econômicos decorrentes do corso na Guerra da Cisplatina	107
3.1 Efeitos econômicos do corso contra o Brasil: considerações iniciais	107
3.2 O sistema de comboios	109
3.3 Os fretes e seguros	114
3.4 Reflexos da guerra em Buenos Aires.....	119

3.5 A economia brasileira durante e após a guerra	124
3.6 Entrechoques na política do Império	128
3.7 Primeira tentativa de paz	135
3.8 Segunda tentativa: enfim a paz	143
3.9 E o corso brasileiro?	149
3.10 Os resultados do corso no conflito e o fim da atividade como modalidade de guerra autorizada	152
Conclusão	165
Fontes e bibliografia	171
APÊNDICE A - As Unidades Corsárias: histórico, cruzeiros e presas	189
APÊNDICE B – Quadro de corsários platinos atuantes e presas identificadas na Guerra da Cisplatina	407
APÊNDICE C – Quadro cronológico de atuação dos corsários platinos no período 1825-1828	421
ANEXO A - Portos, bases navais e Tribunais de Presas	423
ANEXO B – Modelo de Carta de Corso expedida pelas Províncias Unidas do Rio da Prata contra o Brasil	425

Índices de ilustrações

Mapas

Mapa 1. Região da Província Cisplatina.....	2
Mapa 2. Pormenor da carta esférica do Rio da Prata com indicação da cidade de Buenos Aires e arredores em 1826.	36
Mapa 3. Pormenor da carta esférica do Rio da Prata com indicação da Enseada de Barragán e arredores em 1826.	38
Mapa 4. Principais portos usados pelos navios corsários das Repúblicas Unidas do Rio da Prata durante a Guerra da Cisplatina	45

Quadros

Quadro 1. Evolução da legislação do corso, na Espanha, ao longo dos séculos XVII e XVIII.....	50
Quadro 2 - Navios apresados pelos corsários <i>Guillermo-General Lavalleja e General San Martín</i> antes da declaração de guerra das Províncias Unidas do Rio da Prata	199

Imagens

Imagem 1. Exemplo de anúncio de venda de ações de um corsário, veiculado na imprensa periódica de Buenos Aires em 1827.....	76
Imagem 2. Exemplo de anúncio de leilão de produtos das presas dos corsários <i>Sin Par e Cometa</i> por Arriola y Gowland veiculado na imprensa periódica de Buenos Aires em 1827.....	78
Imagem 3. Convocação para recebimento de dividendos referentes à escuna corsário <i>Vengadora Argentina</i> , veiculada na imprensa periódica de Buenos Aires em 1827.....	93
Imagem 4. Exemplo de edital expedido pela Secretaria de Estado e Negócios da Marinha para a organização de comboio	110

Tabelas

Tabela 1. Distribuição dos dividendos de presa realizada por navio da esquadra, terço referente aos oficiais.....	90
Tabela 2. Distribuição dos dividendos de presa realizada por navio da esquadra, dois terços referentes às tripulações e às guarnições	91
Tabela 3. Distribuição dos dividendos referentes ao segundo cruzeiro da escuna corsário <i>Sin Par</i>	94
Tabela 4. Quantidade de presas e valor das indenizações por seguradora referente ao ano de 1827	118
Tabela 5. Balanço Financeiro do Império do Brasil 1825-1828.....	126

Tabela 6. Dados estatísticos dos navios corsários no período 1826-1828 de acordo com o estudo de Laurio Destéfani154

Tabela 7. Número de presas e seus destinos (1826-1828) de acordo com o estudo de Laurio Destéfani.....155

Tabela 8. Corsários e presas da Guerra da Cisplatina de acordo com o estudo de Lucas Alexandre Boiteux.....156

Gráficos

Gráfico 1. Destino dos corsários encontrados em efetiva atividade.....158

Gráfico 2. Corsários argentinos por tipo de navio/embarcação.....159

Gráfico 3. Classificação das presas por tipo de navio/embarcação.....160

Gráfico 4. Destinação das presas (com base em uma amostragem de 263 unidades).....160

Lista de Abreviaturas, siglas e acrônimos

AGN – Archivo General de la Nación

AHI – Arquivo Histórico do Itamaraty

BM – Biblioteca da Marinha

BN – Biblioteca Nacional

BNMM – Biblioteca Nacional Mariano Moreno

CNHAB – Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown

DEHN – Departamento de Estudios Históricos Navales

DPHDM – Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

Hdt. – Heródoto

Hom. – Homero

IHGB – Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

MB – Marinha do Brasil

Plut. – Plutarco

RMM – Relatório do Ministro da Marinha

Thuc. – Tucídides

Glossário

Balandra - Embarcação de carga, de coberta, e com um só mastro onde arma um latino triangular.

Barca - Navio de vela, de três mastros, que larga pano redondo no de proa e no grande, e um latino quadrangular e gafetope no de ré. Os mastros de proa e grande têm dois mastaréis, e o de ré – denominado mezena – tem um só.

Barçaça - Embarcação de madeira ou de ferro, geralmente de fundo chato, com grande boca e pequeno pontal, destinada a transporte de mantimentos, combustíveis, água, etc. As barçaças, em geral, andam a reboque.

Barlavento - A direção de onde o vento sopra. Bordo do navio de onde sopra o vento e que fica com o fundo a descoberto na manobra de virar de querena. Estar a barlavento de... significa estar entre o lado de onde sopra o vento e o objeto indicado.

Bote - Pequena embarcação aberta que, com suas inúmeras formas e características, constrói-se e usa em todos os portos do mundo para os serviços auxiliares.

Brigue - Navio de vela, de pano redondo, que tem dois mastros, cada um dos quais com dois mastaréis, arma papafigos, gáveas, joanetes, sobres e, ainda, um latino quadrangular no mastro de ré. Tem gurupés e o correspondente velame.

Brigue-escuna - Navio de vela, redondo, com dois mastros, dos quais o de proa não larga sobrejoanetes, não tem cesto de gávea, nem curvatões, contrariamente ao que sucede no brigue. O de ré tem apenas um mastaréu e só arma gávea e joanete, além do latino quadrangular.

Caronada - Peça curta, de paredes pouco espessas e, portanto, relativamente leve, que atirava projéteis de qualquer espécie com pequenas cargas. O seu carregamento era feito por meio da câmara e o calibre variava entre 12 a 69 libras. Posteriormente, tinha um prolongamento com um furo roscado onde entrava um parafuso vertical por meio de cuja manobra se lhe podia fazer subir ou descer a culatra para efeitos de pontaria. Foi muito usada nas marinhas, especialmente, em navios pequenos.

Corveta - Davam antigamente o nome de corveta a um navio de guerra, de dois mastros, cujo aparelho pouco diferia do aparelho de brigue. No mastro grande, que ficava para ré do meio do navio, envergava a mezena. Era navio de uma só bateria e menor do que a fragata. Mais tarde, deu-se o nome de corveta a um navio ligeiro, de três mastros com pano redondo, com 20 a 30 bocas de fogo em uma só bateria, e menor do que a fragata. Nos últimos tempos, passou a ser dado o nome corveta a um navio de 800 a 1000 toneladas, com 16 a 18 nós de velocidade, armado com artilharia de médio calibre, peças antiaéreas e bombas de profundidade, empregado na proteção a comboios.

Cúter - Embarcação de um só mastro, com mastaréu, no qual arma um latino quadrangular e um gafetope. Tem gurupés e vela de estai, bujarrona e giba. Os cúteres de regata, às vezes, com vento favorável, largam, ainda, uma vela denominada “palanque” ou “redondo”. O termo “cúter” provém de “catur”, nome de uma embarcação do Oriente, que os portugueses muito utilizaram.

Escuna - Navio de vela de dois mastros e um só mastaréu em cada mastro. Nele predomina o pano latino, pois larga pano redondo apenas no mastro de proa. Usa velacho e joanete e, às vezes, com ventos largos, um traquete que tem o nome de “redondo”. Larga ainda, no dito mastro, um traquete latino. No mastro grande, arma um latino quadrangular e gafetope.

Falucho - Navio de 3 mastros e velas latinas triangulares. E também uma pequena embarcação latina, usada no Mediterrâneo, com um só mastro muito inclinado para vante, onde arma um latino triangular, dos quatro que para tal fim leva a bordo e emprega consoante as condições de tempo. Também larga uma vela de proa, dispendo para tal fim, geralmente, de quatro, que usa conforme o estado do tempo.

Fragata - Era, no tempo da marinha de vela, um navio menor que a nau, mais ligeiro que ela, sem acastelamentos, armado em galera e com duas cobertas onde montavam entre 30 a 60 peças. Nas “fragatas ligeiras”, o número de peças não ia além de 44, e nas “fragatas de força” chegava a 60. A navegar em esquadra, os sinais eram repetidos por fragatas que seguiam em posições determinadas pelo comandante. Em combate, era sua principal obrigação socorrer os navios destruídos, rebocá-los para saírem do fogo, escoltar os brulotes, tomar conta e guarnecer os navios inimigos que se rendessem.

Galera - Navio de pano redondo, de três mastros, dois mastaréus em cada um deles, e com gurupés, bujarrona e giba. As galeras mercantes não costumavam usar traquete latino grande mas, em seu lugar, usavam velas de entre mastros. Em obras do século XV aparece o termo com o significado de galé.

Iate - Navio latino de dois mastros, dos quais o grande tem maior inclinação para ré que o do traquete. Geralmente, não tem mastaréus, e no mastro grande, em seu lugar, tem, às vezes, uma vara de combate para içar a bandeira. Em cada mastro arma um latino quadrangular e um gafetope. Ambos os latinos caçam em retrancas. Não tem giba, mas larga velas de proa.

Lancha - A embarcação mais robusta e de maior capacidade transportada a bordo por navios e fragatas e, em geral, veleiros de uma determinada tonelagem. Eram empregadas em trabalhos auxiliares. Denominação geral dada às pequenas embarcações de pesca e serviço auxiliar nos portos. Elas podem ser de remo, vela, vapor ou de motor de combustão.

Lanchão - Lancha grande de muita largura que se emprega no transporte de carga nos portos e raias.

Lúgar - Navio fino de três mastros, com latinos e gafetopes, podendo o do traquete ter vergas. Alguns desses navios tem uma pequena gávea e joanete no mastro grande.

Lugre - Navio com três, quatro ou cinco mastros onde arma pano latino quadrangular. Tem mastaréus de gafetope, para as respectivas velas, e gurupés com o seu velame.

Místico - Embarcação de dois ou três mastros e de aparelho parecido ao latino, diferenciando-se deste por terem os mastros grande e do traquete inclinados para a popa, sendo o mastro do traquete mais grosso que o grande.

Patacho - Navio de dois mastros, com dois mastaréus e pano redondo no de proa,

e com um só mastaréu no de ré, onde arma pano latino. No de proa, larga traquete, velacho, joanete e sobre; no de ré, um latino quadrangular e um triangular. Os antigos patachos, pelo menos os de guerra, arvoravam três mastros.

Pampeiro - Vento sudoeste violento que, às vezes sopra na costa do Brasil e do Rio da Prata, acompanhado de chuvas, e cuja duração pode ir de 6 a 26 horas.

Pé - Medida linear inglesa muito usada nos meios marítimos. Tem 12 polegadas e equivale, pois, a 305 mm, aproximadamente.

Quechemarín - Embarcação pequena de dois mastros, com velas cheias, algumas bujarronas em um gurupés. Tal nomenclatura deriva do francês *chasse-marée*. Esse tipo de navio surgiu na costa cantábrica, no século XVIII, como uma evolução dos navios de carga.

Rodízio - Designa-se com este nome a boca de fogo montada em carreta de estrado, e que pode girar em todos os sentidos, aumentando assim o plano horizontal ou o campo de tiro.

Sotavento - O lado para onde vai o vento. Bordo contrário àquele de onde sopra o vento. Na manobra de virar de querena, era o lado do navio para onde ele se inclinava, deixando o fundo descoberto no outro bordo. Na linguagem dos poveiros é a face posterior da vela.

Sumaca - Navio de vela semelhante ao patacho e que apenas difere dele em ter um só mastaréu no mastro do traquete que não tem cesto de gávea, nem curvatões, nem vaus. Para assentarem as encapeladuras do mastro real, este, na sua junção com o mastaréu, tem um rebaixo. Foi muito usado na costa norte do Brasil.

Introdução

Todas as armadas do mundo tiveram as suas origens no corso e na pirataria; o mar lhes ensinou a pilhar. As próprias conquistas dos navegadores fenícios, cartagineses, romanos, espanhóis, portugueses, ingleses, franceses e holandeses nos mostram este aspecto; o comércio surge depois. A guerra de corso se perde nas brumas da história³.

Notavelmente, o assunto que aqui será tratado é tão vasto como o próprio mar e sua historiografia. Um fenômeno praticado com características peculiares e que traz no seu cerne um sistema envolvido por desejosas vantagens e consideráveis perigos. Trata-se de um mundo de aventuras, da busca pela riqueza, onde o resultado estratégico – quando existiu – nem sempre pôde ser percebido pela maior parte dos executores das tarefas. Afinal, conforme afirmou Sun Tzu, “na guerra, tanto a vantagem quanto o perigo são inerentes às manobras”⁴.

De fato, esse não é um tema corriqueiro. Tampouco deseja o historiador que a ele se dedica idolatrar a violência, incriminá-lo ou evocar antigas práticas já abolidas. A violência, aliás, é uma realidade constitutiva das vivências do passado e muitas vezes integrada nos seus sistemas normativos. Ela pode impressionar uma mente contemporânea, mas pensá-la a partir das visões de mundo atuais seria incorrer em anacronismo⁵. Explicar essas realidades de acordo com os seus contextos é uma das principais tarefas do historiador.

A partir dessa perspectiva, este estudo deseja contribuir para o entendimento da sistemática de funcionamento do corso, explorando o seu emprego pelas Províncias Unidas do Rio da Prata no contexto da Guerra da Cisplatina (1825-1828). Os corsários normalmente foram particulares autorizados por um governo por meio de cartas de

³ Paulo Berger; Antônio Pimentel Winz e Max Justo Guedes, “Incursões de Corsários e Piratas na Costa do Brasil”, *História Naval Brasileira*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1º vol., tomo II, 1975, p. 477.

⁴ Sun Tzu, *A Arte da Guerra: por uma estratégia perfeita*, tradução de Heloísa Sarzana Pugliesi e Márcio Pugliesi, São Paulo, Madras, 2005, p. 33.

⁵ Gilbert Buti e Philippe Hrodej, *Histoire des Pirates et des Corsaires: De l'Antiquité a nos jours*, Paris, CNRS Éditions, 2016, pp. 29-30.

curso⁶ “com o fim de aprisionar a riqueza do inimigo no mar e formaram, durante muitas guerras, uma organização auxiliar de combate de inegável valor”⁷.

A Guerra da Cisplatina, ocorrida entre 1825 e 1828, desenvolveu-se no contexto de formação de identidade dos países sul-americanos recém-independentes. O embate tinha como principal motivo a disputa pelo território da Banda Oriental, o qual havia sido incorporado ao Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, em 1821, com o nome de Província Cisplatina⁸. O mapa abaixo apresenta a região disputada no extremo sul do continente americano.



Mapa 1. Região da Província Cisplatina. Adaptado de O EXÉRCITO NA HISTÓRIA DO BRASIL..., 1998, ilustração 82.

Com a emancipação brasileira, em 1822, o território foi herdado pelo nascente Império. A independência do Brasil foi seguida de uma série de instabilidades político-

⁶ O mesmo que “Patente de Corso” e “Carta de Marca”. Autorização escrita, passada por um Estado ao armador ou capitão de navio mercante para armar e fazer guerra a navios do inimigo. Humberto Leitão; José Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Atual*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963, p. 111. Havia ainda as “Cartas de Represália” como adiante será demonstrado.

⁷ Oscar di Giamberardino, *A Arte da Guerra no Mar*, tradução de Miguel Magaldi, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1939, p. 106.

⁸ Região correspondente ao atual território do Uruguai. Trata-se da porção de terra localizada geograficamente em posição anterior ao Rio da Prata, a partir de uma perspectiva do Brasil. Refere-se, morfológicamente, à junção do prefixo latino “cis” cujo significado é “aquém” com a expressão “platina” referente ao Rio da Prata. Armando Souto Maior, *História do Brasil*, 6ª edição, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1968, p. 274.

econômicas, em um contexto no qual avultaram os embates com a antiga metrópole; depois, no plano interno, com a Confederação do Equador⁹. Em 1825, essas questões haviam sido contornadas, mas a Província Cisplatina se levantava desejando se desligar do Império, enquanto as Províncias Unidas do Rio da Prata a ambicionavam para si¹⁰.

Foi nessa conjuntura que D. Pedro I declarou guerra ao país vizinho em 10 de dezembro de 1825 e, dias depois, mandava bloquear o porto de Buenos Aires. As Províncias Unidas responderam, em 2 de janeiro de 1826, declarando o curso contra o Imperador do Brasil e seus súditos.

É a partir do estudo dos acontecimentos daquela conjuntura que esta dissertação tem a ambição de ampliar a compreensão a respeito do curso argentino empregado contra o Brasil na Guerra da Cisplatina e, portanto, contribuir para a própria história desse conflito. Cabe salientar que o emprego do curso ficou explícito nas declarações de guerra de ambos os países, no final de 1825 e no início de 1826.

Mas, afinal, por que isso ocorreu? Mais que isso. O que é o curso marítimo? Qual a sua origem? Quais regulamentações seguia? E qual a empregada durante a Guerra da Cisplatina? E ainda, como funcionava a estrutura do curso nessa guerra e a quem interessava participar dele? Que navios eram empregados e qual o perfil dos

⁹ Para um maior aprofundamento sobre os acontecimentos associados à independência e suas repercussões sugere-se consultar a obra de Hélio Franchini Neto. Hélio Franchini Neto, *Independência e Morte: política e guerra na emancipação do Brasil*, Rio de Janeiro, Topbooks, 2019. Para compreender a repercussão da independência brasileira na Província Cisplatina, sob o ponto de vista marítimo, sugere-se consultar o nosso artigo “O último bastião: Perspectiva Naval da Independência do Brasil na Província Cisplatina (1821-1824)”. Wagner da Rosa Rigola, “O último bastião: Perspectiva Naval da Independência do Brasil na Província Cisplatina (1821-1824)”, *Revista Estudios Históricas*, Centro de Documentación Histórica del Río de la Plata y Brasil, ano XIV, n. 28, dez., 2022.

¹⁰ Cf. registraram Cerro e Bueno, “após as independências, Rio de Janeiro e Buenos Aires administraram o secular conflito regional entre Portugal e Espanha, relativo ao domínio do estuário do Rio da Prata. Historicamente, a opção portuguesa fora o domínio das vias navegáveis, a procura das minas e o controle do contrabando e do comércio regionais. Dom João VI incorporou tais desígnios, desde 1808, ao projeto de construção de seu império americano, que previa a inclusão de Buenos Aires e Montevidéu. As forças que se posicionaram então, com o correr dos anos, eram complexas: as potências europeias e os Estados Unidos se lhe opuseram, tanto quanto Buenos Aires e a revolução de Artigas no Uruguai. Reagindo diante delas, Dom João VI restringiu sua ação à anexação da Província Cisplatina, em 1821, depois incorporada ao Império Brasileiro. Verificou-se, em 1825, o agravamento da situação regional. Buenos Aires decretou a incorporação da Cisplatina, em resposta a uma declaração de independência uruguaia (Congresso de Flórida); D. Pedro I reagiu, por sua vez, à decisão argentina com a guerra a Buenos Aires e com o bloqueio naval. Desde então, como a guerra terrestre e naval nada decidia, a diplomacia internacional interveio com maior peso”. Amado Luiz Cerro; Clodoaldo Bueno, *História da Política Exterior o Brasil*, 5ª edição revista e ampliada, Brasília, Editora UNB, 2015, p. 44.

marinheiros? Como eram distribuídos os dividendos da atividade? Quais os impactos do emprego do corso naquele contexto?

Para atender ao objetivo de responder essas questões será necessário mergulhar nesse assunto a partir de fontes de diferentes países, pois, conforme observou Edna Fernandes Antunes em sua pesquisa sobre o recrutamento nos primeiros anos da Marinha Imperial:

O estudo no Brasil sobre o corso na Guerra da Cisplatina é ainda escasso, o que impede a definição de quantas patentes foram concedidas, quantos corsários operaram na costa brasileira, quantos foram destruídos, quantas presas foram feitas, retomadas, afundadas ou queimadas. No entanto, é possível afirmar que esta foi a ação naval das Províncias Unidas que mais afetou o Brasil¹¹.

Do mesmo modo, em sua investigação sobre a relação dos corsários insurgentes de Buenos Aires, durante o período da independência platina, Eduardo Sartoretto sugeriu ser “viável uma análise mais aprofundada da relação do emprego do corso nas guerras cisplatinas”¹². Com a expectativa de diminuir tais lacunas, este estudo será dedicado a esse tema. Além de melhor compreender o funcionamento da atividade naquele contexto, a análise terá por fim levantar os impactos decorrentes no Brasil, bem como criar, na medida do que as fontes permitirem, uma relação de corsários e presas.

Poucos historiadores têm direcionado suas atenções para as questões navais da Guerra da Cisplatina. Mesmo aqueles que se debruçaram sobre os assuntos marítimos nacionais tenderam a focar no período da Independência ou na Guerra contra o Governo do Paraguai, em cujos desenlaces se desenvolveram as carreiras de uma boa parte dos heróis navais do país. Para muitos a Cisplatina desponta como um assunto espinhoso, que soa com um ar de derrota pela perda da província em disputa e alguns reveses em batalhas. Mas o estudo desse período da história do Brasil tem muito mais a oferecer.

Em que pese o seu desfecho pouco empolgante para ambos os contendores, a

¹¹ Edna Fernandes Antunes, *Marinheiros para o Brasil: o recrutamento para a marinha de guerra imperial (1822-1870)*, Dissertação de Mestrado em História Social apresentada à Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2011, p. 49.

¹² Eduardo Sartoretto, “*Para donde quiera que fuese, será buena presa*”: uma análise da atuação e das relações dos corsários insurgentes de Buenos Aires, no início do século XIX, Dissertação de Mestrado em História apresentada à Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2022, p. 153.

campanha contra as Províncias Unidas do Rio da Prata foi um verdadeiro laboratório para o Brasil recém-independente. O primeiro conflito internacional em que o país se envolveu, uma verdadeira amostra das vicissitudes da guerra, estando diretamente ligado a outras conflagrações nas quais o Brasil iria se empenhar no século XIX. Além disso, ao menos na América, esse seria o último conflito cujas belonaves empregadas no corso e nas batalhas navais foram, em sua totalidade, de propulsão a vela.

Mesmo já se aproximando o bicentenário da ocorrência dessa guerra, não há, no Brasil, um único estudo que relacione, com a devida fundamentação acadêmica, as centenas de embarcações brasileiras e estrangeiras apresadas pelo corso durante o conflito. É difícil mensurar quantos estudos podem advir da organização de tais informações; mas não é intrincado compreender o quanto isso pode beneficiar a continuidade das investigações históricas relacionadas ao contexto desses navios e de suas olvidadas tripulações. Tudo isso aguarda pelo único resgate possível: o da ciência do historiador.

Por essa razão, o trabalho ora em apreço pretende transitar entre a história da atividade corsária e a daquele conflito para saber: quais os resultados do emprego do corso contra o Império do Brasil durante a Guerra da Cisplatina? Já antes de iniciar esta pesquisa se sabe que ela não porá fim a todas as dúvidas e nem conseguirá identificar todas as presas e nuances da complexa atividade do corso, mas tem-se em mente que ela permitirá avançar significativamente na busca desse intento.

Entende-se que a organização do estudo deverá culminar em uma das seguintes hipóteses de trabalho:

Hipótese 1 – Pelo ímpeto em que foi empregado e pelo grande número de presas realizadas, o corso platino se constituiu em uma estratégia eficaz, provocando a deterioração da economia brasileira, caracterizando-se no principal motivo pelo qual se fez a paz.

Hipótese 2 – O corso se constituiu na principal arma de um dos contendores, porém foi secundária para o outro. Seus resultados colaboraram para a exaustão dos países em luta e para que os ânimos se predispusessem para a paz, mas não seria capaz de definir a guerra.

Hipótese 3 – Embora ele tenha propiciado muitos apresamentos, os resultados do corso argentino contra o império brasileiro não abalaram o comércio deste país e nem seriam

capazes de decidir a guerra.

Importa enfatizar que as dificuldades do estudo do tema decorrem não só da dispersão da documentação de referência, mas também do exercício de atividades ilícitas praticadas por muitos corsários. Muitos foram os navios mercantes que, simplesmente, desapareceram no contexto da guerra, sem que se soubesse o destino dado a eles. Havia mercado para as atividades ilegais. Apesar da legislação, a cobiça de alguns corsários não impediu a exploração dessas possibilidades¹³.

Acresce a isso o fato de diversos navios terem sido represados, perdidos, incendiados¹⁴, naufragados ou liberados com as tripulações prisioneiras; deixando em muitos casos - voluntariamente ou não - pouco ou nenhum registro desses acontecimentos. Esses são alguns dos principais motivos para a indefinição quanto à identidade e o estabelecimento do número de presas do corso durante a guerra do sul. Pretende-se, na medida do possível, amenizar esses problemas com o cruzamento de informações disponíveis nas historiografias argentina e brasileira, notadamente.

Embora se busque os impactos no Brasil e grande parte das presas tenham sido de origem brasileira, até então, as informações mais relevantes sobre o corso desenvolvido na Guerra da Cisplatina são encontradas na historiografia argentina. Isso ocorre, nomeadamente, devido à importância daquela atividade no processo de

¹³ Além de certos exageros de valoração nas capturas e a omissão de informações com o intuito de violar as regulamentações, é comum encontrar distintas informações sobre um mesmo episódio, diferenças nas valorizações das presas, bem como a violação destas antes de serem julgadas pelo tribunal competente. Isso tudo ocorre em paralelo com interesses distintos e com a sempre polêmica captura de navios neutros, sob a “suspeita” de abastecimento do inimigo. Todas essas características tornam o corso um tema histórico de difícil análise.

¹⁴ Era essa uma determinação prevista em regulamento com o fito de causar o máximo de dano ao opositor. Assim sendo, em pleno mar, as presas que tiveram esse fim, raramente foram identificadas. Com recorrência foram saqueadas previamente; restando sobre elas, muitas vezes, apenas a declaração do captor no seu retorno. Nesse sentido, o artigo 13 do *Reglamento Provisional del Corso* de 1817 previa: “Os comandantes dos corsários destinados a destruir o comércio espanhol, sem ser cruéis no tratamento com os prisioneiros, **incendiarão e destruirão todo navio inimigo em alto mar, que por seu pouco valor não quiserem conduzir apresado; e se proíbe aos ditos Comandantes, sob penas previstas, a liberdade de devolver por pretexto algum, nem deixar em poder dos inimigos, embarcação alguma da classe indicada, reputando-se como uma hostilidade ao país qualquer graça dessa natureza.** Artigo 13 do Decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional del Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. Biblioteca Nacional Mariano Moreno (BNMM), *Reglamento Provisional del Corso/A Provisional Ordinance to Regulate Privateering*, Buenos Aires, 1817, p. 8, tradução e grifo nossos. O dispositivo legal previa a destruição do “comércio espanhol”, porque sendo a legislação criada no contexto da emancipação da República das Províncias Unidas do Rio da Prata assim foi empregada, mas, como será visto adiante, essa mesma legislação foi reativada para o corso contra o Brasil a partir de 1826.

independência do país e na guerra contra o Brasil.

Desse modo, será fundamental para este trabalho o estudo do diário de notícias do Capitão do Porto de Buenos Aires à época, Francisco Lynch, fonte primária de inestimável valia; a qual expõe os movimentos dos navios daquele porto durante a guerra, revelando informações chegadas por meio dos viajantes e o posicionamento diário da esquadra brasileira no Prata¹⁵. Outra importante fonte será o *Diario de Operaciones de la Escuadra Republicana*¹⁶, de Alvaro Alzogaray, militar e historiador argentino contemporâneo da guerra, que realizou um prolixo detalhamento dos corsários argentinos, suas características, atividades e presas.

Essas duas obras e o *Memorandum*¹⁷ de William Brown¹⁸ em conjunto com a documentação existente no *Archivo General de la Nación* e no *Departamento de Estudios Históricos Navales* constituíram a base para os historiadores argentinos, cujos estudos, ao longo do século XX, abordaram o tema do curso. Entre esses, destacam-se as pesquisas de Ángel Justiniano Carranza, com sua detalhada *Campañas Navales de la República Argentina*¹⁹, editada em quatro tomos. Os estudos de Teodoro Caillet-Bois em *Los corsários durante la guerra com el Brasil*²⁰ e *Historia Naval Argentina*²¹, igualmente colaboraram com informações de apreciável relevância.

Posteriormente, surgiram novas contribuições. Héctor Ratto e Mario Quartarulo

¹⁵ Esse manuscrito existe no *Archivo General de la Nación*, fazendo parte do arquivo de Ángel Justiniano Carranza, em Buenos Aires, e foi publicado em dois tomos, no final da década de setenta do século passado, com organização e comentários do historiador argentino Julio Arturo Benencia. Francisco Lynch, *La Guerra contra el Imperio del Brasil*, tomos I e II, Buenos Aires, Tall. Gráf. de la DIAB, 1978-1979. Documento original em *Archivo General de la Nación* (AGN), documentación Donada y Adquirida, VII-7-6-9.

¹⁶ Alvaro Alzogaray, *Diario de Operaciones de la Escuadra Republicana, Campaña del Brasil (1826-1828)*, Montevideu, Taller Tipográfico de la Marina, 1934.

¹⁷ Guillermo Brown, *Acciones Navales de la República Argentina 1813-1828*, Buenos Aires, Imprenta del Ministerio de Marina, 1904.

¹⁸ Conhecido na Argentina como Guillermo Brown. Foi o primeiro Almirante da Armada Argentina, com participação destacada na Guerra de Independência, na Guerra da Cisplatina e nas Guerras Civis Argentinas. Nasceu em Foxford, na Irlanda, em 22 de junho de 1777 e faleceu em Buenos Aires em 3 de março de 1857.

¹⁹ Ángel Justiniano Carranza, *Campañas Navales de la República Argentina – Cuadros Históricos*, tomo 4, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.

²⁰ Teodoro Caillet-Bois, “Los corsarios durante la guerra com el Brasil”, *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, tomo 19, anos 13 e 14, n. 64-66, abr.-dez. 1935.

²¹ *Idem*, *Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Emecé Editores S/A, 1944.

dedicaram um capítulo de seu livro *Historia del Almirante Brown*²² ao curso da Guerra da Cisplatina, demonstrando aspectos gerais e econômicos da atividade no conflito. Elcira García e Julio Arturo Benencia realizaram meticoloso trabalho de recopilação de documentos no *Departamento de Estudios Históricos Navales*, do qual um dos produtos foi a publicação do já referido diário de notícias de Francisco Lynch.

Tais corpos documentais, estudos anteriores e os inegáveis méritos dos historiadores permitiram o surgimento de obras muito significativas para a história naval argentina no período imediatamente posterior. Nesse escopo, incluem-se os estudos de Laurio Destéfani em *Manual de Historia Naval Argentina*²³ e em *Historia Marítima Argentina*²⁴. Porém, é em meados dos anos noventa que Pablo Arguindeguy e Horacio Rodrigues editaram *El Corso Rioplatense*²⁵, a obra mais completa e dedicada exclusivamente ao assunto lançada até então.

No Brasil, as principais fontes sob o curso na Guerra da Cisplatina encontram-se sob a guarda do Arquivo Nacional, do Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI), do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), da Biblioteca Nacional²⁶(BN) e da Biblioteca da Marinha (BM), todos localizados na cidade do Rio de Janeiro.

Ademais, o terceiro tomo da coleção *História Naval Brasileira*²⁷ detém a mais completa (e uma das poucas) abordagens sobre o assunto no Brasil, realizadas por Lucas

²² Héctor Raúl Ratto; Mario Quartarulo, *Historia del Almirante Brown*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1985.

²³ Laurio Hedelvio Destéfani, *Manual de Historia Naval Argentina*, 3ª edição, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1980.

²⁴ Coleção publicada em dez volumes com a contribuição de inúmeros autores. Os estudos de Laurio Destéfani sobre o curso na Guerra da Cisplatina são encontrados no sexto volume dessa coletânea. Laurio Hedelvio Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil, las campañas hasta fines de 1826”, *In: Historia Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, pp. 255-300, *Idem*, “Cruceros de guerra y corso de Brown en 1826 com la *Sarandí* y la *Chacabuco*”, *In: Historia Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, pp. 302-321 e *Idem*, “Apogeu e decadencia del corso en la Guerra contra el Brasil”, *In: Historia Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, pp. 414-467.

²⁵ Horacio Rodriguez; Pablo Arguindeguy, *El Corso Rioplatense*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1996.

²⁶ Destacam-se as riquíssimas possibilidades de pesquisa a partir do Acervo e da Hemeroteca Digitais, a partir de consulta via internet por meio do website <http://bndigital.bn.gov.br/>.

²⁷ Hélio Leôncio Martins; Lucas Alexandre Boiteux, “Campanha Naval na Guerra Cisplatina”, *História Naval Brasileira*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 3º Vol., tomo I, 2002, pp. 163-429.

Alexandre Boiteux e Hélio Leôncio Martins²⁸. Com exceção de outros escassos estudos parciais publicados por outros estudiosos na *Revista Marítima Brasileira* e alguns estudos acadêmicos mais recentes, tais historiadores pertencem ao pequeno grupo daqueles que, até hoje, abordaram a temática do curso na Guerra da Cisplatina no país.

Além da consulta arquivística e bibliográfica, a pesquisa não prescindirá das possibilidades dos recursos digitais. Para esse intento, no entanto, far-se-á prévia e criteriosa seleção dos acervos, fontes e arquivos no que tange à confiabilidade, optando, sempre que possível, pela consulta nas fontes primárias. Nesse diapasão, ganhará em relevância o material existente em acervos *on-line*, como os da Biblioteca Nacional - no Brasil - e da Biblioteca Nacional Mariano Moreno - na Argentina. Para otimizar a buscas nesses repositórios foram selecionadas palavras-chave como “curso”, “corsários”, “presa”, “apresamento”, “Rio da Prata” e “Cisplatina”, com as devidas traduções e filtros qualitativos dos resultados quando necessário.

O trabalho também pretende buscar embasamento em missivas relacionadas ao contexto do conflito e do tema em lide. Sabe-se que o uso das fontes epistolares na pesquisa histórica requer cuidados, mas excluí-las da análise de um período em que delas se fazia avultado emprego e de um tema cujas fontes não são tão abundantes, seria limitar o acesso a informações relevantes.

Nesse sentido, seguindo a ótica de Maria Rosa Rodrigues Martins de Camargo, parte do desafio será rastrear os motivos, modos e procedimentos que configuram as práticas escritas e inscritas, tentando compreender o significado das informações. Conforme escreveu a mesma autora, “a carta pode se constituir em material privilegiado, talvez menos como comprovação, talvez mais como indício, como pista

²⁸ Em edições contínuas da *Revista Marítima Brasileira*, publicadas entre 1956 e 1959, Lucas Alexandre Boiteux trouxe à luz o mais amplo estudo da Guerra da Cisplatina, sob a perspectiva naval, publicado até aquele período no Brasil. O trabalho de Boiteux, complementado por informações próprias e da historiografia argentina, foi o pilar usado por Hélio Leôncio Martins para compor a temática do assunto na coleção *História Naval Brasileira*. Completadas as publicações dos estudos de Boiteux sobre a Guerra do Sul na *Revista Marítima Brasileira*, o Serviço de Documentação Geral da Marinha efetuou uma recopilação do material, criando uma obra em dois volumes denominada “Nossas Campanhas Navais: A Guerra da Cisplatina 1825-1828”. Lucas Alexandre Boiteux, *Nossas Campanhas Navais: A Guerra da Cisplatina 1825-1828*, vol. 1 e 2, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1959.

que instiga novas descobertas, a outros entrecruzamentos, a outras decifrações. A conexões, nem sempre superficiais”²⁹.

Assim como as epístolas, os jornais e periódicos constituirão valiosas fontes, contribuindo para o alargamento das possibilidades e adensamento dos resultados deste trabalho. Por meio do projeto de pesquisa foi possível identificar, nessas fontes, um grande número de referenciais relevantes e não trabalhados dos quais se pretende lançar mão com a mesma cautela referente ao uso das missivas.

Segundo a interpretação de Maria Helena Capelato, outrora descredibilizados para o emprego como fonte histórica, os jornais adquiriram uma conotação de fonte “das situações mais diversas; meio de expressão de ideias e depósito de cultura. Neles encontramos dados sobre a sociedade, seus usos e costumes, informes sobre questões econômicas e políticas”³⁰. Algumas dessas informações, como é o caso do presente objeto de estudo, não se encontram em nenhuma outra fonte, incluindo dados e documentos oficiais integralmente publicados em tais veículos de comunicação.

Com tal característica, destaca-se o jornal governista *Diário Fluminense*, em cujas edições eram divulgados grande parte dos documentos oficiais e, a partir do início de 1825, as movimentações do porto do Rio de Janeiro por meio de suas “notícias marítimas”. As informações dos periódicos de oposição como a *Aurora Fluminense* também serão trazidas para o debate, entrelaçando as defesas e acusações nos meandros da guerra e do jogo de interesses do Primeiro Reinado. Esse tipo de fonte também será explorada em conjunto com as gazetas argentinas.

Nesse sentido, os documentos e notícias publicados na *Gaceta Mercantil* de Buenos Aires e no jornal hebdomadário anglo-platino *The British Packet and Argentine News*, principalmente, darão vida ao estudo e permitirão cotejar muitos acontecimentos duvidosos e ainda não referenciados.

Além das fontes supramencionadas, há de se extrair importantes informações dos documentos legislativos, consubstanciados, sobretudo, nos Anais do Senado e da Câmara dos Deputados do Império do Brasil; além das Atas do Conselho de Estado, das Falas do Trono e das coleções de leis do período. Ademais, o projeto para a realização

²⁹ Maria Rosa Rodrigues Martins de Camargo, *Cartas e escritas: práticas culturais, linguagem e tessitura da amizade*, São Paulo, Editora Unesp, 2011, p. 30.

³⁰ Maria Helena Capelato, *Imprensa e História do Brasil*, São Paulo, Contexto/EDUSP, 1988, p. 20.

deste trabalho previu o levantamento de estudos acadêmicos, realizados anteriormente, relacionados ao curso e à Guerra da Cisplatina. Isso posto, foram identificados nove trabalhos sobre o conflito sul-americano, sendo duas teses e sete dissertações.

Os temas abordados variaram desde o estudo da participação da intendência da Marinha naquela guerra até a análise das fontes e narrativas historiográficas, passando pelas repercussões da guerra no cenário político, relações internacionais, equilíbrio entre os poderes e abordagens geopolítica e econômica; além do emprego da Divisão Naval da costa D’Leste contra a ação de corsários e piratas, compondo interesses comerciais ligados ao comércio de escravos e suas repercussões. Verificou-se que o principal tema, abarcando o período da Guerra da Cisplatina, investigado até então, foi a questão dos recursos humanos para o conflito, assunto que aparece em três das dissertações selecionadas.

Nesse sentido, Nelma Baldin dissertou sobre a base da Intendência da Marinha em Santa Catarina, importante ponto de apoio logístico intermediário entre o Rio de Janeiro e Montevideú. Aos intendentess cabia a execução de atribuições regulamentares e extrarregulamentares de controle administrativo da Repartição, bem como a articulação com os demais órgãos públicos da capitania, depois província. O estudo apresenta um escopo histórico sobre a criação do órgão, suas atividades e o papel durante a ocupação da Província Cisplatina por forças luso-brasileiras³¹.

Na tese *Lembranças de uma guerra: apropriações políticas das memórias e histórias acerca da Guerra Cisplatina ou Guerra del Brasil no século XIX*, Roberta Teixeira Gonçalves averiguou a construção memorialística e os primeiros relatos historiográficos acerca da Guerra Cisplatina apreciando as fontes e os discursos dos representantes das três regiões envolvidas. A pesquisa demonstrou a construção de uma narrativa historiográfica cujos resultados atendiam ao jogo político da segunda metade do século XIX, momento de embate e consolidação de projetos de cunho nacional nos três países envolvidos³².

³¹ Nelma Baldin, *A intendência da Marinha de Santa Catarina e seu papel na ocupação da Província Cisplatina (1817-1832)*, Dissertação de Mestrado em História apresentada à Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979.

³² Roberta Teixeira Gonçalves, *Lembranças de uma guerra: apropriações políticas das memórias e histórias acerca da Guerra Cisplatina ou Guerra del Brasil no século XIX*, Tese de doutoramento apresentada à Universidade Estadual de Campinas, 2015.

Em *O Prata em ebulição: as relações internacionais entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata na Guerra da Cisplatina (1825-1828)*, Luan Mendes Medeiros Siqueira dissertou sobre o relacionamento dos dois países por meio da análise de documentos governamentais trocados pelos respectivos ministros dos negócios estrangeiros. Passando por aspectos relacionados às disputas por territórios na fronteira, a pesquisa buscou identificar as bases dos discursos e da agenda diplomática dos países em luta. O trabalho contribuiu com uma perspectiva a partir das relações diplomáticas e de seus desdobramentos nas respectivas políticas internas³³.

As repercussões da guerra cisplatina no cenário político nacional foram exploradas na tese de Aline Pinto Pereira, denominada *A monarquia constitucional representativa e o locus da soberania no Primeiro Reinado: Executivo versus Legislativo no contexto da Guerra da Cisplatina e da formação do Estado no Brasil*. A historiadora debateu os assuntos referentes à extensão da soberania do governante, os fundamentos da legitimidade do Estado e o equilíbrio entre os poderes do Brasil Imperial³⁴.

Na dissertação *Guerra e Dívida: os conflitos na Bacia do Prata e a dívida externa no Império do Brasil*, Talita Alves Messias analisou o uso dos empréstimos públicos como instrumento de poder, demonstrando que apesar de submissos às políticas e às finanças europeias, os países do Prata possuíam seu próprio jogo de poder. Nesse sentido, o Império do Brasil, detentor de maior influência na região, pôde até mesmo desafiar as imposições das grandes potências, embora delas não tenha deixado de depender. Com ênfase em uma abordagem geopolítica e econômica, tocando em temas alusivos a conflitos, moeda, tributação e dívida, o estudo analisou os empréstimos cedidos e realizados pelo Império desde a independência até a Guerra da Tríplice

³³ Luan Mendes Medeiros Siqueira, *O Prata em ebulição: As relações internacionais entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata na Guerra da Cisplatina (1825- 1828)*, Dissertação de Mestrado em História; Relações de poder, Linguagens e História Intelectual apresentada à Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2018.

³⁴ Aline Pinto Pereira, *A monarquia constitucional representativa e o locus da soberania no Primeiro Reinado: Executivo versus Legislativo no contexto da Guerra da Cisplatina e da formação do Estado no Brasil*, Tese de doutoramento em História Social apresentada à Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2012.

Aliança contra o Governo do Paraguai³⁵.

A questão do recrutamento foi apurada por Marcos Vinícios Luft na dissertação “*Essa guerra desgraçada*”: *recrutamento militar para a Guerra da Cisplatina (1825-1828)*. Embasado em fontes bastante variadas, incluindo correspondências de autoridades militares, o trabalho realizou um levantamento da legislação que regulava a prática de recrutamento no Brasil e na Banda Oriental daquele período. Além do foco no impacto causado nas populações e as diversas formas de resistência oferecidas por essas últimas para compor as fileiras militares, a pesquisa apresentou um panorama da evolução da instituição militar no Brasil desde o período colonial³⁶.

O recrutamento também foi tema do estudo de Edna Fernandes Antunes em sua dissertação *Marinheiros para o Brasil: o recrutamento para a marinha de guerra imperial (1822-1870)*. Embora englobe um recorte temporal mais amplo, a pesquisa discorre sobre a obtenção de recursos humanos para a Armada Imperial, um dos principais assuntos do período da Guerra da Cisplatina, fonte de grande insatisfação e um dos motivos que recrudesceu o desgaste de D. Pedro I³⁷.

O tema dos recursos humanos para o embate sulino também esteve presente no trabalho de Lucas de Faria Junqueira, *A Bahia e o Prata no Primeiro Reinado: comércio, recrutamento e Guerra Cisplatina (1822-1831)*, no qual além dos assuntos inerentes ao recrutamento e à participação de elementos daquela região no conflito, o pesquisador analisou as relações entre a província da Bahia e a região platina, trazendo à tona aspectos em torno das relações comerciais entre as duas praças³⁸.

Por sua vez, Marcelo Rodrigues de Oliveira no seu trabalho *Divisão Naval da Costa D’leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)* examinou a atuação da Marinha Imperial na defesa do comércio atlântico de escravos

³⁵ Talita Alves Messias, *Guerra e Dívida: os conflitos na Bacia do Prata e a dívida externa no Império do Brasil*, Dissertação de Mestrado em Economia Política Internacional apresentada à Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

³⁶ Marcos Vinícios Luft, “*Essa guerra desgraçada*”: *recrutamento militar para a Guerra da Cisplatina (1825-1828)*, Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

³⁷ E. F. Antunes, *op. cit.*

³⁸ Lucas de Faria Junqueira, *A Bahia e o Prata no Primeiro Reinado: comércio, recrutamento e Guerra Cisplatina (1822-1831)*, Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005.

no litoral africano no contexto da guerra contra Buenos Aires. O estudo revelou nuances sobre o emprego da Divisão Naval da Costa D’Leste contra a ação de corsários e piratas, sobre os interesses comerciais dos grupos preponderantes da época e sobre a garantia da preservação de áreas de influência brasileira na costa ocidental da África³⁹.

Em que pese o foco em uma temática diferenciada, este último estudo faz uma interface com o outro assunto referencial para a presente pesquisa: o corso. Sobre esse mote a busca em diversos repositórios acadêmicos do Brasil, da Argentina e da Espanha possibilitou localizar seis pesquisas relacionadas, sendo três teses e três dissertações. As abordagens variaram entre o estudo da legislação, do modo de vida, das enfermidades, dos locais de atuação, das relações econômicas, dos interesses e da vida a bordo dos indivíduos envolvidos no corso.

Nessa acepção, na sua tese *Las Ordenanzas de Corso y el marco de actuación corsario*, Daniel Calixto Garrido explorou os fundamentos da regulamentação do corso e explicitou a organização dessa modalidade de guerra sob o ponto de vista de seu país. Além disso, o historiador espanhol expôs as condições de vida e as principais enfermidades dos corsários, além de apresentar alguns elementos técnicos fundamentais da atividade⁴⁰.

Ainda partindo de uma perspectiva espanhola dos acontecimentos, portanto basilar para o corso argentino, Feliciano Gámez Duarte desenvolveu em sua tese *El desafío insurgente. Análisis del corso hispano-americano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828*, um extenso estudo sobre o corso englobando os espaços geográficos do Mediterrâneo, do Pacífico, do Atlântico e do Caribe. A pesquisa

³⁹ Marcelo Rodrigues de Oliveira, *Divisão Naval da Costa d’Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*, Dissertação de Mestrado em História, Relações de Poder e Cultura apresentada à Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2017. Este trabalho venceu o Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa em 2021, o que deu origem à publicação de um livro com o mesmo título em 2022. Por se tratar de um texto mais atualizado, em futuras citações do estudo de Marcelo R. de Oliveira ao longo desta pesquisa far-se-á sempre referência ao livro lançado em 2022. Marcelo Rodrigues de Oliveira, *Divisão Naval da Costa d’Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2022.

⁴⁰ Daniel Calixto Garrido, *Las Ordenanzas de Corso y el marco de actuación corsario*, Tese de Doutorado em História apresentada à Universidad Carlos III, Madrid, 2016.

comparou os principais atores, os meios, as legislações e as ações políticas atreladas ao curso⁴¹.

Alusivo ao curso sul-americano, malgrado especificamente relacionadas com a emancipação da República Argentina, foram selecionadas três pesquisas. Entre elas encontra-se o trabalho de Daniel Eduardo Leoni, o qual desenvolveu a dissertação *Campaña corsaria rioplatense: una empresa económica y militar durante la Guerra de Independencia*, cujo foco foi evidenciar a preparação e os propósitos das campanhas corsárias platinas; buscando enfatizar características que relacionassem as campanhas militares às empresas econômicas de cunho particular, ou seja, uma forma de privatização parcial da guerra no mar no período compreendido entre 1815 e 1821⁴².

Esse mesmo período foi objeto de investigação por Eduardo Sartoretto na sua dissertação intitulada “*Para donde quiera que fuese, será buena presa*”: *una análise da atuação e das relações dos corsários insurgentes de Buenos Aires, no início do século XIX*. Conforme descrito no título, o trabalho analisou o emprego e a atuação dos grupos corsários que operavam sob a égide do Governo insurgente de Buenos Aires, durante as primeiras décadas do século XIX. Com uma abordagem a partir do olhar social da História, a pesquisa contemplou as relações estabelecidas entre esses grupos e os demais envolvidos no processo independentista, enfatizando o papel dos corsários como força militar complementar, a qual atraía os seus participantes em razão das oportunidades que oferecia⁴³.

Outro estudo alusivo ao tema dos recursos humanos, dessa vez concernente ao curso, foi explorado por Agustín Daniel Desiderato por meio da dissertação *Los Marineros de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata: sociabilidad, cotidianidad y resistencia (1815-1828)*, no qual o historiador argentino apresentou as características da vida cotidiana e demais relações dos marinheiros do

⁴¹ Feliciano Gámez Duarte, *El desafío insurgente. Análisis del curso hispano-americano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828*, Tese de Doutorado em História apresentada à Universidad de La Rioja, Logroño, 2006.

⁴² Daniel Eduardo Leoni, *Campaña corsaria rioplatense: empresa económica y militar durante la guerra de independencia*, Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais e Humanidades, Menção História, apresentada à Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires, 2019.

⁴³ E. Sartoretto, *op. cit.*

curso, assim como detalhes sobre a vida a bordo, com destaque para as causas de motins e os castigos decorrentes de tais atos⁴⁴.

Por fim, por meio da sua tese *Corsários de Sua Majestade: aspectos da guerra naval na independência do Brasil (1820-1825)*, Silvana Karpinski explorou as razões que impediram a emissão de cartas de corso no contexto da independência do país até o ano de 1825⁴⁵. Apesar da abrangência geográfica e temporal dos trabalhos selecionados, no que diz respeito ao Brasil é possível perceber que diversos e primorosos estudos foram realizados sobre a temática da Guerra da Cisplatina, enquanto o curso notabilizou-se como um tema menos explorado.

Se a busca for direcionada ao estudo de tal tema especificamente na Guerra da Cisplatina, encontrar-se-á alusão apenas em um dos capítulos do trabalho de Marcelo Rodrigues de Oliveira, o qual, conforme exposto anteriormente, visou alcançar resultados diferentes dos propostos por esta pesquisa. Dessa forma, fica fácil constatar a necessidade de um trabalho que explore o curso platino para conhecer os seus impactos no Brasil, a partir de uma perspectiva da história marítima.

Sobre tal assunto, falta um estudo que demonstre, pioneiramente em língua portuguesa, a evolução e o funcionamento da atividade, a atuação dos corsários argentinos e o levantamento possível de suas presas, com a devida fundamentação acadêmica. Julga-se que os resultados desta investigação, em conjunto com as anteriores, ampliarão os conhecimentos a respeito da temática abordada, possibilitando o surgimento de novas ideias e conjecturas.

Para tanto, a partir do corpus documental e da bibliografia selecionada, espera-se otimizar a metodologia da pesquisa amparando-se em critérios estabelecidos do ponto de vista heurístico e hermenêutico. No tocante ao enfoque teórico e metodológico, tenciona-se encampar as contribuições de Mirian Goldenberg, cujos estudos sugerem a triangulação, ou seja, a combinação de metodologias diversas no estudo do mesmo fenômeno, com o objetivo de abranger a máxima amplitude na descrição, explicação e

⁴⁴ Agustín Daniel Desiderato, *Los Marineros de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata: sociabilidad, cotidianidad y resistencia (1815-1828)*, Dissertação de Mestrado em História apresentada à Universidad Nacional de San Martín, Buenos Aires, 2019.

⁴⁵ Silvana Karpinski, *Corsários de Sua Majestade: aspectos da guerra naval na independência do Brasil (1820-1825)*, Tese de doutoramento apresentada à Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

compreensão do objeto de estudo⁴⁶. Por essa lógica, ao buscar entender a atividade corsária e, ao mesmo tempo, apresentar seus números em um determinado contexto, a pesquisa apresentará uma abordagem quali-quantitativa.

Importa referir que todas as citações de fontes oriundas de língua inglesa, francesa e espanhola serão vertidas para a língua portuguesa, com a devida indicação da tradução pessoal. Devido à abundância de citações diretas traduzidas, não se incluirão, em nota de rodapé, por questões estéticas e de espaço, os textos originais correspondentes; todavia em todos os casos será realizada a completa designação da origem. Para a escrita, o referencial será o Novo Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa⁴⁷, o glossário terá como fonte o *Dicionário de Linguagem de Marinha Antiga e Atual*⁴⁸, o *Diccionario Marítimo*⁴⁹ e o *Diccionario Marítimo Brasileiro*⁵⁰, enquanto a formatação geral do texto obedecerá às regras do Oxford Style⁵¹.

A partir dessa lógica, com a finalidade de possibilitar uma reflexão sobre a conjuntura do objeto principal do estudo e contribuir para o alcance dos objetivos propostos, o primeiro capítulo da pesquisa apresentará uma concisa história da evolução da pirataria e do corso e de sua utilização nos diferentes cenários de atuação para, em seguida, convergir para a conjuntura americana do século XIX. Com isso, pretende-se discorrer sobre a forma de funcionamento do corso que chegou ao Rio da Prata, identificando os portos mais preponderantes e demonstrando os principais aspectos da legislação da atividade sob o ponto de vista hispano-americano.

⁴⁶ Mirian Goldenberg, *A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais*, 8ª edição, Rio de Janeiro, Editora Record, 2004, p. 63.

⁴⁷ Promulgado, no Brasil, por meio do Decreto nº 6.583, de 29 de setembro de 2008. Brasil, *Decreto nº 6.583, de 29 de setembro de 2008, Promulga o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa, assinado em Lisboa, em 16 de dezembro de 1990*.

⁴⁸ H. Leitão; J. V. Lopes, *op. cit.*

⁴⁹ Julián Amich, *Diccionario Marítimo: equivalencias en francés e inglés. Um libro de consulta para navegantes, regatistas, traductores y especialistas de la historia marítima*, Barcelona, Editorial Juventud, 1971.

⁵⁰ Elisiário Antônio dos Santos, *Diccionario Marítimo Brasileiro, organizado por uma comissão nomeada pelo governo imperial sendo Ministro da Marinha o Conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo sob a direção do Barão de Angra*, Rio de Janeiro, Typographia e Lithographia do Imperial Instituto Artístico, 1877.

⁵¹ De acordo com o item 3.1 das “Normas para a elaboração de dissertações, trabalhos de projecto ou relatórios”. Marinha Portuguesa, *Normas para a elaboração de dissertações, trabalhos de projecto ou relatórios*, Lisboa, Escola Naval, Alfeite, 2015, pp 13 a 21.

Assente nessas informações basilares, serão discutidas, no segundo capítulo, algumas especificidades da atividade corsária platina no contexto do conflito analisado. Nesse sentido, a abordagem recairá sobre a organização do corso, esclarecendo a forma de regularização de tais navios desde a emissão das autorizações até a preponderância da atuação dos armadores na estrutura da atividade. Ademais, ao longo desse mesmo capítulo serão apresentadas nuances sobre os navios do corso e suas tripulações, assim como uma abordagem sobre o Tribunal de Presas e a forma de distribuição dos dividendos entre o Estado, os investidores e a tripulação.

No terceiro e último capítulo, o foco da pesquisa recairá sobre os impactos da atividade corsária no Brasil. Em vista disso, serão evidenciadas algumas repercussões no campo político-econômico nacional. A identificação das influências nessas esferas se dará, nomeadamente, pela análise de consequências como a carestia de fretes e seguros e do implemento de mecanismos de defesa como o sistema de comboios. Em paralelo, serão demonstrados alguns reflexos, em Buenos Aires, decorrentes do bloqueio naval brasileiro. Por fim, os eventos que levaram às negociações de paz, os resultados do corso no conflito analisado e o fim da atividade como modalidade de guerra autorizada.

De mais a mais, o trabalho disporá de três apêndices e dois anexos para complementar e comprovar a argumentação do texto. No APÊNDICE A será apresentado o histórico dos navios corsários atuantes na Guerra da Cisplatina. A ordem de apresentação dos navios neste apêndice será realizada a partir da data de partida para o primeiro cruzeiro, independente de quantas jornadas o corsário tenha realizado e da sua durabilidade na guerra.

O APÊNDICE B constará de um quadro resumo do primeiro apêndice, apresentando as informações levantadas pela pesquisa no que tange à identificação das presas, o número de tripulantes dos navios corsários e o fim dado a estes últimos. O APÊNDICE C consistirá de um quadro demonstrativo da cronologia da atividade de cada um dos corsários estudados. Por fim, o ANEXO A constará de um mapa de portos, bases navais e Tribunais de Presas em atividade no período analisado e o ANEXO B da reprodução de um modelo de carta de corso expedido pela República das Províncias Unidas do Rio da Prata contra o Brasil.

É elementar que os acontecimentos históricos, e naturalmente aqui se devem incluir os conflitos bélicos, sejam examinados e debatidos a partir da ótica dos seus

diversos aspectos: político, diplomático, econômico, militar, social e cultural. Somente a multiplicidade de perspectivas analisadas a partir de fontes coevas permitirá que se obtenha uma interpretação ampla, profunda e desprovida de vícios. Trata-se de um intuito não só desejável, mas indispensável à complementaridade do saber acadêmico.

Sob essa ótica, espera-se que, de alguma forma, esta pesquisa possa estimular outros pesquisadores a aventurarem-se no estudo de aspectos pouco abordados pela historiografia recente; mas que tendem a desvendar fenômenos de inegável valor histórico, esquecidos pelo tempo ou pelas circunstâncias.

1. Da Pirataria ao corso platino

1.1 A pirataria e o corso: evolução histórica

Tão certo como as aranhas abundam onde há recantos e fendas, os piratas afluíam onde quer que houvesse ilhas que oferecessem enseadas e praias, pontas, rochas e recifes, com oportunidades para observar, surpreender, atacar, escapar⁵²

“E nada é mais humano que a crueldade”⁵³. Ao iniciar este estudo sobre o corso⁵⁴, não se deve prescindir, de antemão, de compará-lo com a pirataria. Para que, desse modo, as atividades possam ser compreendidas e diferenciadas na sua essência. Ainda que a vastidão do estudo de tais temas impeça de abordá-los por completo, é alcançável o intento de apresentar aqui algumas de suas principais considerações, diferenças e peculiaridades, muito embora não se deseje estabelecer clivagens claras dessas atividades, cujas aplicações e interpretações sabidamente se sobrepuseram em determinadas conjunturas.

Inicialmente, vale ressaltar o fato de que um pirata⁵⁵ não é menos do que um ladrão dos mares, o qual pratica a sua atividade por conta e risco próprio. No *Diccionario da Lingua Portuguesa*, editado em 1823, o pirata foi interpretado como o “ladrão, que anda roubando pelo mar, e dando assaltadas em terra, se aparecem oportunidades”⁵⁶.

⁵² Henry Keppel *Apud* Roger Coindreau, *Les corsaires de Salé*, Paris, Société D’editions Geographiques, Maritimes et Coloniales, 1948, p. 13, tradução nossa.

⁵³ Arturo Pérez-Reverte, *Corsários do Levante*, Madri, Santillana Ediciones Generales, 2006, p. 122, tradução nossa.

⁵⁴ Do baixo latim *cursarius*, *corsarius* “ladrone di mare”. Nascentes e Gamillscheg julgam o termo proveniente do italiano “corsaro”. Vidos estudou a palavra e sugere que, dada à antiguidade e à difusão do termo em território italiano, é impossível admitir que as variadas formas das línguas românticas se tenham desenvolvido independentemente a partir do baixo latim *cursarius*, como pensou M. Lübke. Para ele, enquanto as formas francesas “corsar” e “corsaire” vêm do italiano *corsaro*, *corsale*, as da Península Ibérica, por causa da conservação o “i”, têm sua origem no baixo latim de Itália *cursarius*, *corsarius* “ladrone di mare”, documentado já no século XII (1176-1177) *nel basso latino di Genova* sob a forma “Cursalis” e no século XIII, *nel Chronicon del siciliano Riccardo di S. Germano* (1189-1243) sob a forma “corsarios”. Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, *A terminologia naval portuguesa anterior a 1460*, Sociedade de Língua Portuguesa, Lisboa, 1963, p. 523.

⁵⁵ Cf. Philip Gosse, não há muitos relatos deixados pelos próprios piratas, pois “o pirata bem sucedido, diferente neste sentido dos homens de quase todas as outras profissões, não busca notoriedade por razões óbvias”. Philip Gosse, *Histoire de la Piraterie*, Payot, Paris, 1952, p. 5, tradução nossa.

⁵⁶ Antonio de Moraes e Silva, *Diccionario da Lingua Portuguesa recopilado de todos impressos até o*

Em contrapartida, a atividade corsária era definida como a caça aos navios de comércio de uma nação que se encontra em estado de guerra com outra, exercida por navios desta, autorizados para o efeito, por cartas de corso ou de represália passadas pelo seu governo. Em tempos antigos, a caça aos navios de outra nação era feita sem aquelas formalidades na forma de pirataria⁵⁷.

A carta de corso assegurava que, em tempos de guerra, o corsário tivesse direito ao seu prêmio. Além disso, essa autorização oficial era fundamental, pois sem ela os corsários capturados poderiam ser julgados e enforcados como piratas. A emissão de cartas de corso era parte vital da guerra naval no final do século XVIII, sendo o sistema reconhecido em todo o mundo marítimo⁵⁸.

Já as cartas de represália eram concedidas quando um cidadão ofendido apelava para as armas para alcançar satisfação a respeito de um agravo sofrido por ataque corsário. Esse procedimento é explicado por Salvador Poggio, no seu *Tratado de Derecho Marítimo Internacional*, no qual expõe que “o direito de represálias tinha por único objetivo a reparação de um dano privado”⁵⁹.

Isso quer dizer que quando os interesses de um súdito de determinado governante fossem atacados, este poderia conceder cartas de represália aos ofendidos. De posse dessa autorização, poderiam eles exercer o corso sobre a parte ofensora. Tratava-se, portanto, de uma modalidade de corso autorizada a partir de um interesse particular.

Sobre os conceitos de pirataria e corso, o político e jurista espanhol Joaquin Escriche estabeleceu, no século XIX, no seu *Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia* uma interessante comparação.

O pirata é por mar o que é por terra um assaltante, o corsário é por mar o que por terra é um guerrilheiro. O pirata é perseguido por todas as nações como inimigo de todas elas, embora não tenha roubado um navio seu, mas o

presente por Antonio de Moraes e Silva natural do Rio de Janeiro, *Offerecido ao muito alto, e muito poderoso Senhor D. João VI. Rei de Portugal, Brazil e Algarve*, 3ª edição, tomo II, Rio de Janeiro, Typographia de M. P de Lacerda, 1823, p. 415.

⁵⁷ H. Leitão; J. V. Lopes, *op. cit.*, p. 143.

⁵⁸ A. Konstam, *Privateers & Pirates 1730-1830*, Oxford, Osprey Publishing, 2001, pp. 15-18.

⁵⁹ Salvador Poggio, *Tratado de Derecho Marítimo Internacional*, tomo II, Barcelona, 1895, p. 14, tradução nossa.

corsário é considerado como um oficial público de seu governo, de modo que em caso de apresamento de seu navio pelo inimigo, toda a tripulação deve ser tratada como prisioneira de guerra⁶⁰.

Ficam assim perceptíveis as diferenças existentes entre uma prática e outra, as quais se avolumam na medida em que o estudo é aprofundado até atingir os pormenores de cada uma. Em resumo, uma atividade é irregular, ilegal e a outra é desempenhada, por via de regra, de acordo com premissas pré-estabelecidas em documento de autoridade competente para emití-lo dentro de determinados contextos. Contudo, a interpretação do que é certo ou errado ou do que é legal ou ilegal, comumente apresentou variações substanciais - a depender do interesse de quem a faz - o que invariavelmente ensejou justificar inúmeras distorções.

Apesar de, comumente, os piratas serem lembrados por suas atuações no Caribe e na costa leste americana, especialmente ao longo do século XVIII, eles existem há muito mais tempo. Na verdade, estando diretamente ligados com a atividade marítima, os registros das primeiras execuções de atividade pirata coincidem com as primeiras alusões a viagens e comércio em que se utilizou o mar como canal de transporte. Pode-se dizer que, ao tempo que o homem começou a assim transportar mercadorias, outros se interessaram em interceptar esses produtos, sobretudo durante as viagens⁶¹.

Na literatura antiga, vários são os registros que permitem confirmar a atuação e as preocupações resultantes da atividade pirática. Embora o que aqui se pretenda seja apenas estabelecer uma aproximação ao assunto principal da pesquisa, e não patentear um nexo preciso de causalidade entre diferentes sociedades, períodos e espaços; o que se segue valerá como uma sucinta evidência da prática do assunto apresentado, obedecendo, desse modo, a um critério cronológico, mas não necessariamente estabelecendo uma interconexão no que diz respeito aos acontecimentos.

Assim sendo, como referência mais antiga conhecida, cita-se o *Código de Hamurabi*⁶², cujo clausulado relativo a crimes de bandidagem marítima evidencia o

⁶⁰ Joaquín Escriche, *Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia*, 3ª edição, tomo I, Librería de la Señora Viuda e Hijos de D. Antonio Calleja, Madri, 1847, p. 605, tradução nossa.

⁶¹ P. Gosse, *op. cit.*, p. 13.

⁶² Hamurabi foi o sexto rei da primeira dinastia do reino da Babilônia, tendo governado no período de 1792 a 1750 a. C. O código de Hamurabi é um monumento monolítico talhado em rocha de diorito, sobre o qual se dispõem 46 colunas de escrita cuneiforme acádica, com 282 leis em 3.600 linhas. A numeração

expresso anseio do legislador em exterminar uma praga social tão nociva. Esse Código estipulava sanções com valores “dez vezes superior ao da presa” para casos em que se tomava um navio pertencente a um particular e, de “trinta vezes o valor da presa”, caso o navio pertencesse ao Estado ou a uma instituição religiosa. Em caso de insolvência do pirata, a solução era uma só: a condenação à morte⁶³.

As leis antipiráticas existiam também no Egito Antigo, já que o delta do Rio Nilo, pleno de vida e de riquezas, traduzia-se em um alvo ideal para a pirataria daquela época. Segundo o historiador português Luís Guerreiro, no decurso do reinado de Amenófis III (1411-1375 a. C.), os Cipriotas foram acusados de várias depredações nesse território e uma esquadra especial de vigilância foi então constituída com o objetivo de conter as ameaças dos assaltantes vindos do mar⁶⁴.

Para dispor de instrumentos legais apropriados ao combate do flagelo, o faraó Haremhab (1350-1315 a. C.) promulgou durante o seu governo uma variedade de leis de combate ao banditismo no mar. Todavia, tal legislação não conseguiu tolir o prosseguimento do bandoleirismo marítimo. No reinado do faraó Ramsés II (1292-1225 a. C.), o Egito sofreu múltiplos ataques de piratas, principalmente etruscos e sardos, os quais saqueavam, incendiavam e matavam o que encontrassem pela frente. Muito deles morriam ou eram capturados durante suas pilhagens. Capturados, cabia-lhes a morte ou a escravidão. A pirataria e a escravidão, aliás, são duas realidades indissociáveis no decorrer do tempo⁶⁵.

Uma outra alusão verifica-se na obra *História*, de Heródoto, enquanto o antigo historiador relata um acontecimento contextualizado durante Governo de Psamético (664-610 a. C.) no Egito. Nesse episódio, o pai da história registrou que “alguns Iônios e Cários, em pirataria pelos mares, forçados a aportar ao Egito, desceram em terra envergando armaduras de bronze”⁶⁶.

vai até 282, mas a cláusula 13 foi excluída por superstições da época. A peça tem 2,25m de altura, 1,50m de circunferência na parte superior e 1,90 m na base. Foi encontrado por uma expedição francesa em 1901, na região da antiga Mesopotâmia, correspondente à cidade de Susa, no sudoeste do Irã. Atualmente encontra-se em exposição no Museu do Louvre, na cidade de Paris. Luiz César Marques Filho, “A solução das disputas”, *História Viva*, dez. 2007, pp. 90-91.

⁶³ Luiz R. Guerreiro, *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996, p. 10.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 12.

⁶⁵ *Ibidem*.

⁶⁶ Hdt. 2.152.

Há, porém, outros inúmeros exemplos de alusões à pirataria no mundo antigo. É o caso da *Odisseia*, de Homero, com a passagem descrita no canto IX: “ó estrangeiros, quem sois? De onde vindes por úmidas vias? É por algum interesse, ou à toa cruzais o mar vasto como piratas, que vagam sem rumo, com risco da vida, enquanto vão conduzindo a desgraça a pessoas estranhas?”⁶⁷.

E, ainda, Tucídides, na sua *História da Guerra do Peloponeso*, ao citar os grandes atos praticados por Minos até se tornar senhor das Ilhas Cícladas, narrou que “ele também tentou, numa sequência natural, livrar os mares tanto quanto possível da pirataria para receber com maior segurança os tributos que lhe eram devidos”⁶⁸. E mais adiante, ao tratar dos gregos, acrescentou detalhadamente:

Com efeito, os helenos de antigamente, bem como os bárbaros estabelecidos no litoral do continente ou nas ilhas, ao intensificarem com suas naus as relações marítimas passaram a praticar a pirataria, comandados por homens aos quais não faltava o poder, mas desejosos de obter ganhos pessoais e sustentar seus sequazes mais fracos. Atacando cidades desprovidas de muralhas e constituídas, de fato, de um agrupamento de povoados, eles as pilhavam, obtendo assim a maior parte de seus recursos, pois aquela atividade ainda não era considerada desabonadora, e até proporcionava um renome de certo modo lisonjeiro⁶⁹.

Nessa última passagem, Tucídides deixou claro que não só a pirataria era praticada no mundo antigo, como também, em tempos mais remotos, poderia trazer certa notabilidade a quem a desempenhasse, o que, ao seu tempo (séc. V a. C.), já era algo considerado desonroso⁷⁰.

De fato, não é difícil compreender a atuação e os métodos empregados pelos piratas com base nas fontes antigas. Em suma, naquele tempo, eles utilizavam barcos leves e de calado raso, de modo que quando fossem pressionados pelos navios inimigos, pudessem escapar e se refugiar em águas onde os navios maiores não os podiam

⁶⁷ Hom. 9.252-255.

⁶⁸ Thuc. 1.4.

⁶⁹ *Ibidem*.

⁷⁰ Após ter ocupado a ilha de Creta, por volta do ano 1400 a. C., “os Aqueus passaram a desenvolver uma intensa actividade pirática. A destruição de Tróia conta-se entre os seus feitos memoráveis. Os poemas homéricos exaltam esse passado, apresentando a pirataria como um meio de existência legítimo e mesmo uma actividade nobre”. Os Aqueus admitiam sem reserva a prática da Pirataria dirigida contra os estrangeiros, ao passo que os gregos da época clássica a condenaram, tendo regulamentado o direito de

alcançar⁷¹. Naturalmente, as características de seus barcos favoreciam a velocidade, o que era essencial tanto para o ataque quanto para a fuga⁷².

Para o ataque, os locais favoritos eram as rotas comerciais conhecidas por todos, porquanto também eram fáceis de determinar com antecedência. Além disso, esses piratas antigos guiavam-se apenas pela visão, navegando ao longo da costa – ou sem perder a visão de terra por muito tempo - orientando-se por pontos notáveis no terreno como montanhas, promontórios e ilhas. Esses métodos primitivos dificultavam a navegação noturna, razão pela qual normalmente ancoravam ao por do sol para reiniciar sua jornada no dia seguinte, tornando seus ataques essencialmente diurnos, exceto em ocasiões especiais, pois não era incomum vê-los se reunindo em força e fazendo ataques rápidos em cidades costeiras⁷³.

Relacionado ao período romano, vale lembrar a célebre história sobre o sequestro de Júlio César, contada por Plutarco. Segundo o antigo historiador grego, após ter sido raptado, César ficou por muitos dias na prisão. Ao negociar sua fuga, pediram-lhe vinte talentos por seu resgate, “César riu dizendo-lhes que eles não sabiam quem haviam feito prisioneiro, e prometeu dar-lhes cinquenta”⁷⁴.

Sendo assim, César enviou seus homens para diferentes cidades para obter o dinheiro e depois de liberto armou navios e foi ao encontro de seus captores, prendeu-os e posteriormente “mandou crucificar a todos, publicamente, conforme havia várias vezes predito e prometido na ilha, quando eles pensavam que estava apenas gracejando”⁷⁵.

Em 67 a. C., Pompeu recebeu o comando de uma força-tarefa naval, cujo objetivo era eliminar a pirataria no mar Mediterrâneo. Ele dividiu o Mediterrâneo em 13 distritos, designando um comandante para cada um. Normalmente o destino final de um pirata prisioneiro era a morte ou a escravidão, mas Pompeu preferiu tentar reabilitá-los

represálias. L. R. Guerreiro, *op. cit.*, pp. 14-15.

⁷¹ Esta, aliás, uma característica de atuação herdada pelos corsários e que continuaria em execução por longa data.

⁷² P. Gosse, *op. cit.*, p. 361.

⁷³ *Ibidem*, p. 362.

⁷⁴ Plut. 2.2.

⁷⁵ *Ibidem*, 2.7.

enviando muitos deles a Cilícia⁷⁶ para se tornarem agricultores. Com o uso dessa e de outras ações, Pompeu conseguiu controlar a pirataria no Mediterrâneo naquele tempo⁷⁷.

Com isso, findava um longo período de oitenta anos de exações piráticas de grande vulto. Mas dentro em breve a bandidagem marítima renasceu e continuou seu curso, pois depois de algum tempo os piratas continuaram a atuar, nomeadamente no tráfico de escravos, que tanto Roma fazia uso. A importância e a necessidade eram tamanhas que o próprio filho de Pompeu, Sexto Pompeu, tornou-se uma espécie de pirata⁷⁸.

Em oposição levantou-se Otávio, que derrotou Sexto Pompeu fazendo uso de uma frota de cento e vinte galés⁷⁹ de cinco fileiras de remadores, demonstrando a superioridade dessas embarcações diante das galeras de três fileiras usadas por Sexto Pompeu. Apesar do controle não significar o fim, a *Pax Romana* que se seguiu trouxe uma desejada estabilidade para Roma.

Mais de quatro séculos depois, a desorganização política e a crise econômica evidenciaram a decadência das esquadras romanas e o avanço das incursões dos Vândalos. A partir de 440 d. C., os bárbaros foram ocupando as ilhas do Mediterrâneo, irromperam na Sicília e nas costas italianas até chegar à Roma. Restaram malfadadas expedições lançadas a partir de Constantinopla. A pirataria havia ganho impulso novamente⁸⁰. Entretanto, “o definhamento das economias mediterrânicas rapidamente

⁷⁶ Uma antiga província romana localizada na costa mediterrânea da Anatólia, na moderna Turquia. A região foi anexada ao Império Romano em 64 a. C. por Pompeu depois de sua vitória na Terceira Guerra Mitridática e foi subdividida por Diocleciano por volta de 297 d. C., permanecendo sob controle romano e bizantino por muitos séculos até finalmente sucumbir à expansão muçulmana no século VIII. Frederico Lourenço, *Grécia revisitada: ensaios sobre cultura Grega*, 2ª edição, Lisboa, Cotovia, 2004, p. 158.

⁷⁷ Arthur Edward Romilly Boak, *A History of Rome to 565 A. D.*, New York, The Macmillan Company, 1921, pp. 159-161.

⁷⁸ *Ibidem*, p. 186.

⁷⁹ Embora o termo medieval “galé”, tal como o moderno “galera”, constituam um anacronismo quando aplicados a navios da Antiguidade, e designem, conforme as épocas, embarcações de tipo diverso, o seu uso está hoje plenamente generalizado. São, pois, termos utilizados habitualmente para referir embarcações de casco alongado, com um reduzido bordo acima da linha de água, muitas vezes inferior a 2,5 metros, e que recorrem a um processo de propulsão que associa remos e velas. L. R. Guerreiro, *op. cit.*, p. 19.

⁸⁰ *Ibidem*, pp. 20-21.

refletiu no tráfico marítimo e as empresas de pirataria entraram igualmente em letargia durante quatro séculos”⁸¹.

Ainda assim, durante o período medieval, os piratas atormentaram navios do Báltico ao Mediterrâneo. A pilhagem foi um ofício comumente praticado pelos *vikings*, mas também por franceses, irlandeses, ingleses, holandeses, árabes, entre outros⁸².

Mais tarde, a rivalidade entre as potências europeias, ao criar impérios ultramarinos, também forneceu o núcleo para o ressurgimento da pirataria em águas estrangeiras, muitas vezes patrocinada pelas próprias nações⁸³. O curso desenvolvia-se e, cada vez mais, tornava-se possível diferenciá-lo da pirataria. Com efeito, é justamente a partir da Idade Média que surgirá um conjunto de regras, as quais possibilitarão distinguir, sob o ponto de vista legal, a atuação de piratas e de corsários⁸⁴.

Vale lembrar que, no século XVIII, o curso mediterrânico já se havia deslocado para o Oceano Atlântico⁸⁵. Desse modo, ao longo da Idade Moderna, a atividade corsária ganhou destaque em existência concomitante com a pirataria que, por essa altura, já devastava as rotas do Caribe e o leste da América do Norte⁸⁶, tendo incorporado variadas denominações como o caso dos bucaneiros⁸⁷ e os filibusteiros⁸⁸.

No que tange à definição dos navios corsários, assim apontaram Hélio Leôncio Martins e Lucas Alexandre Boiteux, na coleção *História Naval Brasileira*:

⁸¹ L. R. Guerreiro, *op. cit.*, p. 22.

⁸² Maria Inês Zanchetta, “No Tempo dos Corsários e Piratas”, *Revista Super Interessante*, Editora Abril, fev.1989, Disponível em: <https://super.abril.com.br/historia/no-tempo-dos-corsarios-e-piratas/>. Acesso em: 02 mar. 2023.

⁸³ Angus Konstam, *Scourge of the seas: Buccaneers, Pirates and Privateers*, Oxford, Osprey, 2007, p. 6.

⁸⁴ Daniel Eduardo Leoni afirmou que “todo um corpo de leis e normas foram emitidas entre o fim do século XIII e o início do século XVIII com o fim de regular a atividade corsária”. D. E. Leoni, *op. cit.*, p. 20, tradução nossa.

⁸⁵ Enrique Otero Lana, “El curso marítimo español y sus limitaciones bélicas”, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española, Madri, 1999, p. 385.

⁸⁶ A. Konstam, *Scourge of the seas...*, p. 6.

⁸⁷ Nome aplicado aos colonizadores franceses que originalmente se estabeleceram na parte ocidental da Ilha de São Domingos, no século XVI, mas depois também aplicado a aventureiros de todos os matizes, especialmente franceses e ingleses, que formavam verdadeiras associações para praticar pirataria e saques de navios e possessões espanholas na América. J. Amich, *op. cit.*, p. 81, tradução nossa.

⁸⁸ Nome dado a piratas e aventureiros de todos os países que, tomando como base algumas das ilhas do Mar das Antilhas, devastaram as colônias e navios espanhóis. *Ibidem*, p. 198, tradução nossa.

Unidade naval, com manutenção, armamento e operação a cargo de particular, que recebia autorização de um país em conflito, através do documento chamado Patente de Corso para operar sob sua bandeira exclusivamente contra os inimigos do concedente, atacando o comércio marítimo adversário e, eventualmente, depredando estabelecimentos terrestres. Sustentavam-se com o que fosse conseguido nos apresamentos, o que tornava a operação “um negócio”, tendo investimentos, dividendos, perdas etc... Em contrapartida, o armador dos corsários comprometia-se a fazê-los obedecer à legislação preestabelecida, que fixava detalhes de sua atuação, limitando contra quem e onde poderia agir, o que fazer com os navios e mercadorias apresadas, submetendo-os ao julgamento de um “Tribunal de Presas” que classificaria as presas como boas ou más⁸⁹.

Essa forma de pirataria autorizada e patrocinada alcançou seu auge durante o século XVIII e início do século XIX. Apesar de a atividade ter se desenvolvido por grande parte do mundo, foi nas águas das Américas que ganhou grande popularidade, pois as rivalidades existentes entre as potências europeias e os processos de independência das nações do novo mundo proporcionaram grandes oportunidades aos corsários⁹⁰.

Convém salientar que, apesar do corso não ser considerado ilegal, não eram raros os casos em que os interesses privados faziam com que o corsário, por conta própria, desrespeitasse a legislação e cometesse excessos. Indubitavelmente, nessas ocasiões, os estados e particulares atacados não tardavam em lhes atribuir o epíteto de aventureiros, ladrões ou piratas, sendo essa a razão de inúmeros protestos e um dos motivos do fim dessa prática, já no século XIX.

1.2 Atendendo a interesses variados: um olhar sobre a forma de funcionamento do corso

Aquele sair e entrar nas galeras, caindo na água e no fogo, as bravas mortes de cem mil maneiras, as fúrias e a inquietação mortal, o arriar e o içar bandeiras, matando e pagando com a morte em seguida⁹¹.

De tal forma que a pirataria era tão antiga quanto o comércio marítimo, o corso foi uma maneira de dar-lhe regulação, notadamente com regras que também serviam

⁸⁹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 351.

⁹⁰ A. Konstam, *Scourge of the seas...*, p. 10.

⁹¹ Poema de Cristóbal de Virués *apud* A. Pérez-Reverte, *op. cit.*, p. 5, tradução nossa.

como proveito para o Estado⁹². Perceptivelmente, havia na atividade uma grande fascinação pela ação, pela aventura e, particularmente, pela possibilidade de auferir riqueza, o que, em essência, expressava os mais diferenciados comportamentos quando o objetivo era cumprido⁹³.

Segundo o historiador espanhol Manuel Lucena Salmoral, o corso era uma ação subvencionada pelo Estado que, em muitos casos, associava-se a piratas confessos, legitimando suas ações e repartindo os resultados dos ataques⁹⁴. Havia, ainda, aqueles que se beneficiavam dos produtos baratos provenientes de tais viagens e, portanto, também lucravam com a atividade⁹⁵. Desenvolvia-se, dessa forma, com ares de legalidade, um labor que atendia aos interesses dos diversos atores que a promoviam, com prejuízo do país atacado⁹⁶.

Já Angus Konstam acrescentou que para o estado emissor de Patentes de Corso essa era uma maneira extremamente simples de afetar a economia de um país rival, já que a ação poderia ocorrer sem que a Marinha Nacional precisasse desviar navios, pessoal e recursos financeiros para cumprir esse objetivo⁹⁷.

Do ponto de vista estratégico, o corso assumia um caráter secundário e defensivo, o que não ocorreu em relação aos reflexos da guerra econômica no mar, onde sua efetividade pôde causar expressivos prejuízos, diminuindo, pelo menos momentaneamente, as diferenças entre os contendores⁹⁸. Sobre esse ponto Enrique Otero Lana acrescentou uma relevante explicação.

O ataque ao comércio do inimigo mais poderoso é, embora pareça contraditório, uma guerra defensiva. O “agressor” renuncia a disputar a supremacia marítima e tenta vencer o seu contendor de maneira indireta, produzindo danos ao seu comércio até limites inaceitáveis. O corso marítimo é, em realidade, uma arma dos “mais fracos” no mar e militarmente tem um

⁹² D. E. Leoni, *op. cit.*, p. 20.

⁹³ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 351.

⁹⁴ Manuel Lucena Salmoral, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios em América*, Madri, Mapfre, 1992, p. 36.

⁹⁵ Peter Earle, *Piratas en guerra*, Barcelona, Melusina, 2004, p. 37.

⁹⁶ M. Lucena Salmoral, *loc. cit.*

⁹⁷ Angus Konstam, *American privateers of the revolutionary war*, New Vanguard, Osprey Publishing, 2020, p. 7.

⁹⁸ E. Otero Lana, *op. cit.*, p. 383.

caráter paralelo e complementar. Porém, na guerra econômica marítima é a principal arma possível e, desde logo, muito superior aos “bloqueios econômicos”, sempre contornados pelo contrabando ou pelos subterfúgios comerciais⁹⁹.

Nesse sentido, para grandes potências marítimas como a Inglaterra, os corsários eram uma ferramenta estratégica útil, embora com caráter tipicamente auxiliar, de que se utilizavam para prejudicar o inimigo financeiramente e forçá-lo a utilizar navios de guerra para proteger a própria frota mercante. Porém, para os estados incipientes, como os que surgiam na América, os corsários tornar-se-iam uma importantíssima peça de sua estratégia naval¹⁰⁰.

1.3 O curso nas Américas e o teatro de operações do Rio da Prata

O curso tão condenado nos séculos XVII e XVIII, qualificado como uma pirataria legal, no XIX era uma forma de guerra marítima autorizada e dirigida pelo Estado. O “direito de punho” (do mais forte), próprio da Idade Média, havia se transformado pelo manejo hábil das cartas de corso, por parte dos departamentos de Marinha das nações com interesse no mar, em um modo de ferir o adversário no mais delicado e vulnerável da sua economia: o comércio exterior marítimo¹⁰¹.

Do final do século XVI ao início do século XIX, os corsários de origem francesa, holandesa e inglesa alcançaram grande repercussão pública ao atacar as possessões coloniais portuguesas e espanholas no Novo Mundo, levando grandes quantidades de produtos locais com seus navios e causando pânico e destruição nas cidades costeiras.

Ao longo dos séculos XVIII e XIX, tanto na América do Norte quanto na América hispânica e portuguesa, os governos insurgentes das colônias também recorreram a essa estratégia militar durante as guerras de independência contra suas metrópoles. Tais governos viam o curso como uma forma possível e efetiva de causar

⁹⁹ E. Otero Lana, *op. cit.*, p. 383, tradução nossa.

¹⁰⁰ A. Konstam, *American privateers...*, p. 7.

¹⁰¹ Julio Arturo Benencia, “Los corsarios y sus presas, 1826-1828”, *In: Guerra marítima contra el Imperio del Brasil*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, [197?] *apud*. Rafael A. de Arcos, “Intereses Marítimos em la Guerra contra el Brasil”, *In: História Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 537, tradução nossa.

desgaste nas marinhas metropolitanas ao apresarem seus navios mercantes, sobretudo. No caso do Rio da Prata, a atividade corsária foi empregada sob diferentes regulamentações. Inicialmente, o governo de Buenos Aires utilizou como base as regras ditadas pelo rei espanhol Carlos IV em 1801¹⁰².

Com a declaração de independência das Províncias Unidas do Rio da Prata, o rei Fernando VII modificou os regulamentos de seu pai, os quais autorizavam a guerra de corsários contra os rebeldes americanos. Por esta razão, o governo insurgente emitiu as primeiras regulamentações próprias sobre o curso entre 1814 e 1817¹⁰³. Essas normas locais não eram mais do que uma adaptação dos regulamentos da metrópole e previam a concessão de carta de curso a qualquer pessoa que solicitasse armar um barco para atacar os navios espanhóis¹⁰⁴.

Para a prática dessa atividade, urge salientar as características do teatro de operações marítimo do estuário do Rio da Prata, já que a navegação naquela região detinha condições bastante particulares, com destaque para os aspectos geográficos e climatológicos¹⁰⁵. M. A. Boucarut, em sua obra *Manual de Navegación del Río de la Plata*, datada de 1858, apresentou inúmeras minúcias a respeito de tais singularidades. Segundo o historiador francês:

Era tal o horror que infundiam os perigosos bancos que existiam na embocadura e no curso do Prata, que os navegantes chamavam esse rio de inferno dos marinheiros, e para navegá-lo, os seguros marítimos eram iguais ao que se pagavam da Europa até a sua embocadura, tendo por milagrosa a sua navegação”¹⁰⁶.

¹⁰² Guillermo Spinelli, *Argentina desde el Mar – Introducción a la Historia Naval Argentina 1776-1852*, 1ª edição, Buenos Aires, Armada Argentina, 2014, p. 70.

¹⁰³ BNMM, *Reglamento Provisional de Corso/A Provisional Ordinance to Regulate Privateering*, Buenos Aires, 1817.

¹⁰⁴ G. Spinelli, *op. cit.*, p. 70.

¹⁰⁵ O estuário do Rio da Prata é limitado ao norte pela Ponta Leste e ao sul pelo cabo de Santo Antonio, com 120 milhas marítimas de largura. Da Ponta Leste até a Ponta Gorda, levando-se sinuosidades do litoral, vão 235 milhas; e do Cabo de Santo Antonio até a boca do Guaçu vão 216 milhas. O leito do largo estuário é semeado de inúmeros e perigosos bancos e baixios, como o Inglês, Arquimedes, Medusa, Chico, Ortiz, Palmas, etc., que dificultam imensamente a navegação. O Ortiz, entre as duas capitais platinas, Buenos-Aires e Montevideo, impede por largo trato o movimento marítimo, deixando as suas orlas e as da costa dois canais. A superfície do vasto estuário é calculada em 120.000 léguas quadradas. L. A. Boiteux, *A Marinha de Guerra Brasileira nos Reinados de D. João VI e D. Pedro I (1807-1831)*, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1913, p. 233.

¹⁰⁶ M. A. Boucarut, *Manual de la Navegación del Río de la Plata*, traduzido para o espanhol por Miguel Lobo e Pedro Riudavets, Madri, Imprenta de D. Tomás Fortanet, 1858, p. 6, tradução nossa.

Em um primeiro momento essa descrição parece exagerada, mas basta aprofundar um pouco o estudo sobre a navegação naquela região para se verificar que ela é plausível com a realidade. Além da existência de uma grande quantidade de bancos de areia, naquelas paragens sopra, nomeadamente no inverno, o terrível vento Pampeiro¹⁰⁷. Em compensação, no verão, o vento nordeste faz baixar muito o nível das águas¹⁰⁸. O historiador naval brasileiro Lucas Alexandre Boiteux anotou que “os ventos eram, sem dúvida, os piores inimigos com quem os nossos bravos marujos iam lutar. Portos perfeitamente abrigados e profundos não existiam”¹⁰⁹.

É evidente que as características do teatro de operações ajudaram a reduzir as diferenças entre as forças beligerantes, já que os melhores navios brasileiros no que diz respeito à artilharia e à qualidade do casco eram de grande porte. Assim sendo, necessitavam de maiores profundidades em decorrência de seu grande calado, o que tornava o emprego desses meios limitados.

Por outro lado, os navios de menor porte, que podiam navegar com facilidade, eram de construção mais franzina e menos artilhados. Essas condições amenizavam as diferenças práticas em relação ao disparate do número de unidades navais nessa guerra, característica tão comumente explorada na historiografia argentina¹¹⁰.

1.4 Os portos usados pelos corsários platinos

1.4.1 Os fundeadouros de Buenos Aires

O porto da capital, onde as maiores lideranças republicanas viviam e onde ocorriam os maiores preparativos e transações, não poderia deixar de ser o mais importante. Complementavam-no o Riachuelo e os fundeadouros adjacentes do Rio da Prata¹¹¹. Durante a primeira fase da guerra, os corsários em atividade nas águas daquele rio e nas do Paraná, do Uruguai e afluentes, enviavam suas presas para Buenos Aires,

¹⁰⁷ Vento sudoeste violento que, às vezes sopra na costa do Brasil e do Rio da Prata, acompanhado de chuvas, e cuja duração pode ir de 6 a 26 horas. H. Leitão; J. V. Lopes, *op. cit.*, p. 390.

¹⁰⁸ L. A. Boiteux, *A Marinha de Guerra Brasileira nos reinados...*, p. 233.

¹⁰⁹ *Ibidem*, p. 234.

¹¹⁰ *Ibidem*.

¹¹¹ Fermin Eleta, “Los Poderes Marítimos del Brasil y de las Provincias Unidas”, *In: História Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p. 112.

enquanto aqueles que se aventuravam pelo oceano preferiram remetê-las para Carmen de Patagones, de modo a diminuir a possibilidade de serem interceptadas pelo bloqueio naval¹¹².

As peculiaridades geográficas do porto da capital platina favoreciam os seus defensores, pois, quando se viam em desvantagem, o regime dos ventos beneficiava a retirada dos navios portenhos para o abrigo de Los Pozos. No início de 1826, para melhor instruir a efetivação do bloqueio naval brasileiro, foi solicitado um parecer ao Chefe de Divisão Diogo Jorge de Brito, profundo conhecedor da região do Rio da Prata. As considerações de Diogo Brito contêm algumas informações relevantes sobre o porto de Buenos Aires e a Enseada de Barragán.

O Porto de Buenos-Ayres **tem tres canaes de maior ou menor capacidade, por onde podem passar embarcações: o 1º de ordinaria frecuencia corre ao NNE por entre os bancos; o 2º ao SE mesmo ao longo e proximo da Costa; o 3º e mais dificultoso** (que é por onde sahio o Corsario *Lavalleja*) **corre ao NO, passa o banco dos Camarões e desemboca para meio rio pelo S do baixo das Palmas.** Consequentemente são indispensáveis, para impedir o passo por estes canaes, uma Corveta, tres Bergantins e mais duas Escunas pequenas e ligeiras para andarem sobre a vela em reconhecimentos, e fazerem todo o serviço proprio de taes embarcações. Para se verificar o bloqueio na Enseada de Barregan; são indispensáveis uma Corveta, um Bergantim ou Brigue-Escuna, e uma Escuna ligeira para o serviço análogo ás acima ditas, e manter a communicação entre estas e as embarcações em frente de Buenos-Ayres ao todo seis embarcações redondas e tres ligeiras... Recapitulando, temos que, para o effectivo bloqueio de Buenos-Ayres e Enseada de Barregan, são necessarios tres Corvetas; seis Bergantins ou Brigues-Escunas e quatro embarcações ligeiras¹¹³.

Em seguida de sua correspondência, Diogo Jorge de Brito foi encaminhado para o sul para desempenhar o cargo de segundo comandante da Esquadra do Rio da Prata. Em meados de fevereiro de 1826, mesmo ferido após os combates ocorridos dias antes

¹¹² O principal navio corsário dessa fase inicial foi o *General Lavalleja*, o qual iniciou sua atuação antes da declaração oficial de guerra e enviou suas presas para Carmen de Patagones. Foram construídas algumas embarcações na capital portenha, especialmente para cruzar o estuário em serviços logísticos e na tentativa de interceptar corsários fluviais brasileiros ou aproveitarem-se do proficuo abastecimento logístico de Montevideu e Colônia. Essa era uma tarefa bastante perigosa, pois a Marinha Imperial mantinha navios em constante patrulhamento e muitos corsários foram aprisionados pelas unidades do bloqueio naval.

¹¹³ Diogo Jorge de Brito, [Correspondência]. Destinatário: Ministro da Marinha Francisco Vilela Barbosa. Rio de Janeiro, 5 jan. 1826. 1 ofício. *Apud* Theotônio Meireles da Silva, *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*, 3º vol., Rio de Janeiro, Typographia Perseverança, 1883, pp. 25-27, grifo nosso.

na Colônia do Sacramento, o Chefe de Divisão enviou uma comunicação ao Ministro da Marinha.

Entre outros tópicos, abordava sobre o regime dos ventos locais, assinalando que um combate naval nunca poderia ser decisivo, pois “tendo elles sempre o seu Porto a sotavento do campo de Batalha, quando lhes parece, batem-se em retirada á pôpa para dentro; e nós se tivermos algum navio desarvorado no combate, qual será a sua sorte tendo que forcejar para barlavento?”¹¹⁴. Indubitavelmente, o porto de Buenos Aires era singular. A descrição a seguir foi realizada pelo historiador argentino Julio Arturo Benencia.

Nosso porto, como pode se apreciar em desenhos e lâminas, era e é uma entrada natural de rio formada por grandes bancos, o da cidade e o de Camarones. O primeiro corre paralelo à costa, e dá origem à baía ou raia interior, tendo sua ponta em frente à Recoleta; raia a qual não afetava a interrupção do molhe, terminando no canal formado pelo alargamento do mencionado banco da cidade até a costa, na boca do Riachuelo. Toda essa parte recebia o nome de balizas interiores...O espaço compreendido entre a ponta do banco e o molhe estava balizado e com as correspondentes bóias, incluindo a boca do Riachuelo. A sete quilômetros da boca do Riachuelo estavam Los Pozos, utilizados como lugar de ancoragem de barcos maiores. Durante a guerra, e seguindo o diário, pode-se observar que é o fundeadouro habitual da esquadra republicana¹¹⁵.

Acrescenta-se que na costa das balizas interiores¹¹⁶ havia algumas precárias docas, mas no interior do Riachuelo, onde só acessavam embarcações de pequeno calado, existiam facilidades portuárias importantes como é o caso de Barracas, dotada de docagem e de estaleiro¹¹⁷. Convém ressaltar que a boca do Rio Riachuelo e de Los Pozos proporcionavam aos navios maiores uma saída pouco cômoda pelo canal sul. Em contrapartida, se era difícil para os navios locais, constituía um verdadeiro obstáculo para uma formação naval inimiga respeitável.

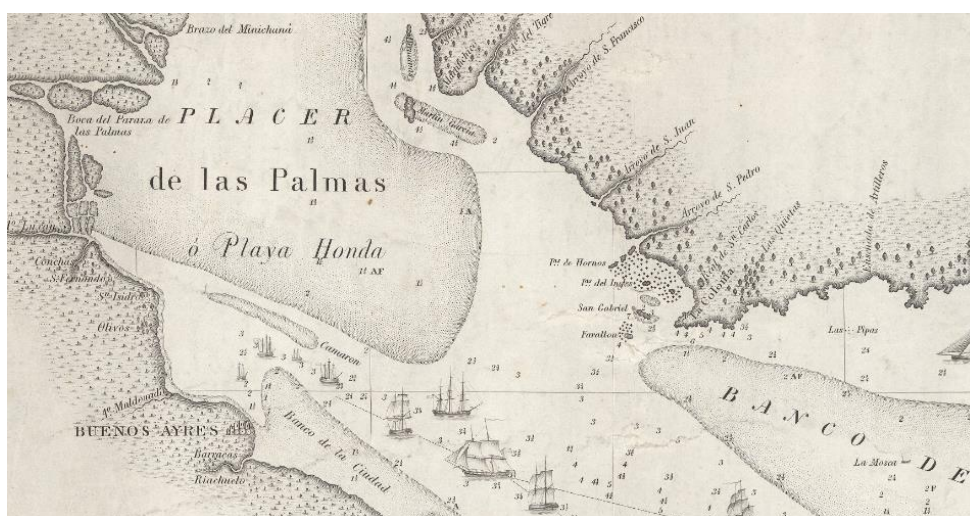
¹¹⁴ Diogo Jorge de Brito, [Correspondência]. Destinatário: Ministro da Marinha Francisco Vilela Barbosa. Montevideú, 16 fev. 1826. 1 ofício. *Apud* Henrique Boiteux, *Os Nossos Almirantes*, vol. 2, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1917, pp. 82-84.

¹¹⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, introdução de Julio Arturo Benencia, p. 14, tradução nossa.

¹¹⁶ Há uma diferença entre a designação das localidades portuárias de Buenos Aires no século XIX e as atuais. Hodiernamente, o local conhecido como Balizas Interiores corresponde ao que no século XIX era chamado de Los Pozos. F. Eleta, *op. cit.*, p. 112.

¹¹⁷ Juan Carlos Sidders, “Los Fondeadores de Buenos Aires”, *In: História Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, vol. VI, 1988, p. 64.

Outro acesso ao porto de Buenos Aires se dava pela Raia Exterior ou *Outer Moats* como chamavam os ingleses, a qual pelo lado oriental estava limitada pelo banco da cidade e do ocidental pelo banco de Camarones. Nesse sentido, o canal formado pela aproximação dos bancos, em frente ao Retiro, dava origem à barra exterior, que com maré normal era perfeitamente navegável, permitindo a entrada nas balizas interiores. Esse local, assim como Los Pozos, servia de ancoradouro aos navios maiores, especialmente os paquetes ingleses¹¹⁸. O mapa abaixo representa a região do entorno de Buenos Aires em 1826.



Mapa 2. Pormenor da carta esférica do Rio da Prata levantada por Andres Oyarvide, Benito Aizpurusa, Besnes e Manuel Irigoyen com indicação da cidade de Buenos Aires e arredores em 1826. Adaptado de *Historical Map Collection of David Rumsey*.

Além desses acessos, opcionalmente havia a possibilidade de saída pelo canal do norte. Esse canal conduzia diretamente à costa oriental, podendo as embarcações navegarem dali até os diversos braços do Rio Paraná e Uruguai, e, depois, até Colônia e Montevideú. Essa passagem era bastante usada, porém, como a do sul, era de difícil navegação¹¹⁹.

Outra vantagem buenairense se dava pela disponibilidade de um grupo de especialistas locais¹²⁰, conhecidos como *La Sociedad de Practicos Lemanes*¹²¹. Esses

¹¹⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, introdução de Julio Arturo Benencia, p. 14.

¹¹⁹ *Ibidem*.

¹²⁰ Cf. Benencia, as dificuldades para a navegação que o Rio da Prata apresentava obrigaram o governo, durante a guerra, a ter para o serviço da Capitania do Porto e da esquadra, um grupo de práticos

profissionais, somados aos próprios pilotos do porto e outros práticos particulares, garantiam a condução dos navios até a Ponta do Índio, no sul do estuário, de onde então as embarcações seguiam seus rumos sob a orientação dos próprios comandos¹²².

Em junho de 1826, chegava em Buenos Aires, proveniente de Falmouth, o paquete inglês *Dorr*, comandado por Mr. Thor. Esse comandante relatou ter conversado com o Capitão de Mar e Guerra James Norton, da Marinha Imperial, enquanto passava pelo bloqueio naval brasileiro. Segundo ele, Norton possuía quinze navios em frente à Ponta de Santiago e disse que sentiria se na Europa lhe atribuísem covardia por não ter liquidado com a esquadra republicana, mesmo com tal superioridade de forças. Complementando sua defesa, o chefe naval brasileiro assinalara “que a natureza apresentava barreiras invencíveis que se opunham aos seus desígnios e que havia incitado o Almirante Brown várias vezes a um combate decisivo”¹²³.

Como é possível perceber, tais aspectos agregados à singularidade meteorológica da região davam vantagens excepcionais aos defensores do porto de Buenos Aires, permitindo-lhes, inclusive, acesso à raia interior pela parte posterior do porto. Esse estado de coisas facilitava a defesa e obstava os ataques. E essa era uma das razões por que Buenos Aires traduzia-se não só na principal cidade das Províncias Unidas, mas, conforme assinalaram Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, “sustentava o cetro corsário do Rio da Prata”¹²⁴.

1.4.2 A Enseada de Barragán

Mesmo com vantagens do ponto de vista geográfico e com a experiência já adquirida no curso anteriormente, as forças navais republicanas viram-se sitiadas com o

especialistas. Sem eles as defesas naturais do estuário, que os pequenos e manobráveis navios aproveitavam para equilibrar o poderio das pesadas naves imperiais, teria constituído um fator negativo na contenda. Os práticos em atividade entre setembro de 1825 e princípios de 1826 foram: Gaspar Villalba, Juan Lyd (ou Lee), Juan Lindo, Antonio Lorenzo, José Ficher (ou Fisher), Carlos Smith e Diego Thompson. F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 63, nota de Julio Arturo Benencia.

¹²¹ Ver María Damilakou, “Estrategias de supervivencia en un mundo laboral conflictivo: los prácticos del puerto de Buenos Aires, 1856-1924”, *Revista Estudios Marítimos y Sociales*, n. 5-6, ano 5-6, nov., 2013, pp. 69-78.

¹²² F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, introdução de Julio A. Benencia, p. 14.

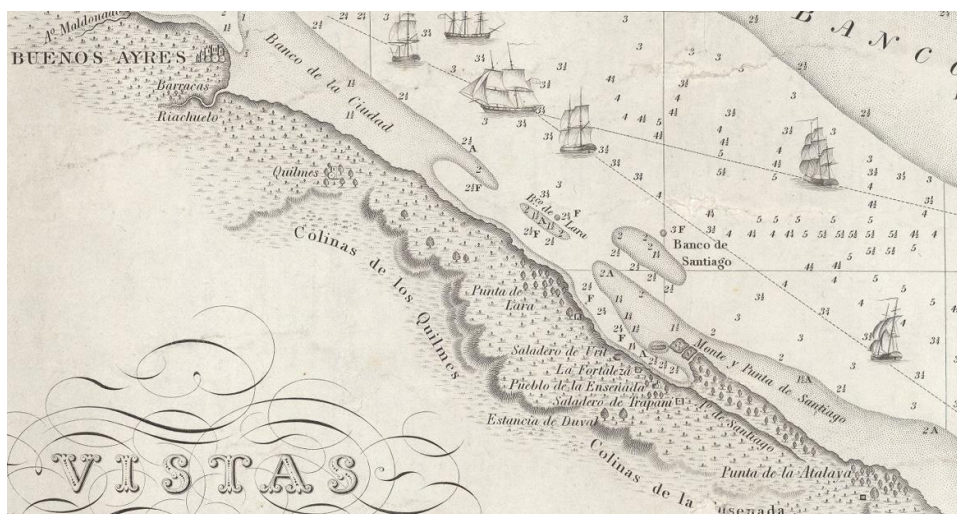
¹²³ *Ibidem*, tomo I, p. 62, nota de 21 de junho de 1826.

¹²⁴ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *op. cit.*, p. 387, tradução nossa.

reforço crescente da Marinha Imperial na região. Possuir um porto complementar não muito distante da capital seria uma boa opção. Encontraram melhores condições na Enseada de Barragán, a setenta quilômetros ao sul de Buenos Aires.

Por estar posicionado em uma enseada “segura e abrigada, com entrada natural, formada pela Ponta de Lara e o Monte Santiago”¹²⁵, tal local prestava-se como um bom ancoradouro auxiliar. Além do referido porto, na conjuntura da Guerra da Cisplatina a região possuía fazendas, uma comunidade pesqueira e alguns estabelecimentos para salgar carnes. O fundeadouro era apto a receber navios com calado de quatorze a dezesseis pés e localizava-se em frente a um povoado existente na enseada¹²⁶.

Assim como o de Buenos Aires, esse porto passou a ser uma alternativa de atracadouro para os navios maiores, tanto da esquadra republicana quanto de corsários, pescadores e mercantes. Igualmente, era um bom ambiente para os diversos contrabandistas que “encontravam suficiente apoio logístico e condescendência na população local”¹²⁷. O trecho da carta esférica do Rio da Prata que representa a região da Enseada de Barragán está representado a seguir.



Mapa 3. Pormenor da carta esférica do Rio da Prata levantada por Andres Oyarvide, Benito Aizpurusa, Besnes e Manuel Irigoyen com indicação da Enseada de Barragán e arredores em 1826. Adaptado de David Rumsey Historical Map Collection.

¹²⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, introdução de Julio Arturo Benencia, p. 9.

¹²⁶ F. Eleta, *op. cit.*, p. 114.

¹²⁷ *Ibidem.*

1.4.3 Carmen de Patagones

Carmen de Patagones, conhecida primitivamente como *Nuestra Señora del Carmen*, era um porto fluvial de difícil acesso localizado a trinta e nove quilômetros da embocadura do Rio Negro, na Costa Patagônica¹²⁸. Esse porto foi de grande importância para os corsários durante a Guerra da Cisplatina¹²⁹.

Em 1825, o povoado da região possuía em torno de oitocentos habitantes. Em 1826, por saberem da intenção brasileira de levar a cabo uma operação até aquele local para recobrar navios apresados, havia recebido reforço de armamento¹³⁰ e pessoal, incluindo escravizados retirados de algumas presas dos corsários. A operação naval brasileira ocorreu entre fevereiro e março de 1827, e não foi bem sucedida.

Conforme asseverou Teodoro Caillet-Bois, com um ano de guerra, Carmen de Patagones “havia-se convertido na principal base dos corsários e, em janeiro de 1827, se encontravam lá quinze presas remetidas pelos corsários *Chacabuco*, *Sarandí*, *Hijo de Mayo*, *Hijo de Julio* e *Oriental Argentino*; duplicando a população e dando-lhe uma animação nunca vista”¹³¹.

No entanto, a entrada pela barra do Rio Negro era movediça e perigosa, não suportando navios de mais do que onze pés de calado durante boa parte do tempo¹³². Era um verdadeiro cemitério de navios de toda a classe, conforme será possível evidenciar mais adiante, por ocasião do estudo das unidades corsárias.

Além das limitações para o acesso por água, o porto também estava muito distante do centro comercial de Buenos Aires, dificultando o escoamento dos produtos

¹²⁸ Em 25 de outubro de 1826, o Ministro da Guerra e da Marinha argentina, Francisco de La Cruz, havia atualizado as diretrizes a serem seguidas por William Brown ao longo de seu cruzeiro com a escuna *Sarandí*. O artigo 10 das novas ordens estabelecia o local para o envio das presas. “Enviará as presas que fizer para o **Porto de Patagones, ou a qualquer da República do Chile**, propõe-se neste caso, evitar o de Valparaíso, e preferir os mais distantes da capital Santiago”. *Archivo General de la Nación* (AGN), X-5-1-5 e A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, pp. 166-168, tradução e grifo nossos.

¹²⁹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 364.

¹³⁰ Foram fortificados o Morro da Cavahada, vizinho do povoamento, e outro mais próximo da foz do Rio Negro. James Harris e George Bynon estabeleceram uma bateria constituída por dois canhões de calibre 18 e dois de calibre 24 na costa norte da boca do rio. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 275.

¹³¹ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 24.

¹³² Com os ventos soprados do oceano chegava a suportar navios com quinze pés de calado, no entanto as correntes eram bravíssimas. *Ibidem*.

do curso. A emissão por terra de tais carregamentos era praticamente impossível, em virtude da ação dos índios selvagens¹³³.

Por essa razão, corsaristas, armadores e seus agentes eram obrigados a recorrer ao envio dos carregamentos a bordo de navios menores que efetuavam uma navegação de cabotagem até os rios Salado ou Tuyú, na baía de Samborombón, mais ao norte. Depois, os produtos eram enviados para a capital, por terra, em cargueiros e carretas. A outra opção era prosseguir a navegação no sentido norte e se aventurar na tentativa de burlar o bloqueio naval imperial até Buenos Aires, o que ocasionava frequentes reapresamentos¹³⁴.

De todo modo, apesar das dificuldades, a posição estratégica do povoamento o caracterizou como um dos ninhos dos corsários durante a guerra, recebendo e encaminhando presas, enquanto os corsaristas descansavam entre uma campanha e outra¹³⁵. Na medida em que a guerra avançou pelos anos de 1827 e 1828 - justamente pelas dificuldades de evacuação das cargas e os constantes reapresamentos brasileiros - o porto de Carmen de Patagones perdeu relevância. Apesar disso, ainda foi usado pelos corsários até o final da guerra¹³⁶.

1.4.4 A baía de San Blas

Localizado ao norte de Carmen de Patagones e de fácil comunicação com aquela região, a baía de San Blas foi usada como alternativa a Carmen de Patagones e era outro ancoradouro temido pelos navegantes em virtude de seus mutáveis bancos de areia e das correntes repentinas de ventos. Suportava embarcações de até dez pés de calado, sendo usado eventualmente pelos corsários e pelas presas encaminhadas por eles¹³⁷.

¹³³ Enrique Gonzalez Lonzieme, “Intento Brasileño de Invasión al Territorio Argentino”, In: *História Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 381.

¹³⁴ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, pp. 11 e 24.

¹³⁵ E. G. Lonzieme, *op. cit.*, p. 381.

¹³⁶ Para aprofundar os conhecimentos especificamente sobre a participação da localidade de Carmen de Patagones na Guerra da Cisplatina, sugere-se consultar o trabalho de Salvador Carlos Laría. Salvador Carlos Laría, “La importancia de Patagones en la guerra del corso”, *Revista de Historia Americana y Argentina*, ano II, n. 3 e 4, 1959, pp. 201-213.

¹³⁷ F. Eleta, *op. cit.*, p. 121.

A barra de San Blas era conhecida pelos marinheiros como o “Portão do Inferno”. Impressionado, o naturalista francês Alcide d’Orbigny, que havia passado por lá no século XIX, registrou em seus apontamentos sobre “o grande número de carcaças de navios que cobriam a costa: de um lado mastros partidos, do outro, amuradas, mesas de enxárcias meio enterradas na areia...”¹³⁸.

Tanto Carmen de Patagones quanto San Blas eram importantes para os corsários em virtude do bloqueio naval brasileiro, porém ambos eram temíveis pelas condições de navegação e seus baixios, que se estendiam até perder de vista a costa. Ademais, havia grande dificuldade para a liquidação de presas e mercadorias pela falta de comunicação terrestre¹³⁹.

Ao serem encaminhadas por via marítima, a Marinha Imperial conseguia retomar um grande número de navios. Por causa disso, alguns comandantes como George De Kay preferiram encaminhar suas capturas para portos das Antilhas ou dos Estados Unidos, embora o regulamento do curso instituísse o encaminhamento para os portos previamente determinados, onde deveriam passar pela avaliação do respectivo tribunal¹⁴⁰.

Como o local passou a ser comumente frequentado pelos corsários das Províncias Unidas, o Almirante Rodrigo Pinto Guedes enviou para lá, em setembro de 1827, uma divisão naval comandada pelo Chefe de Divisão William Eyre. Assim como na expedição anterior enviada a Carmen de Patagones, os resultados não foram positivos, pois foram perdidos o brigue *Independência ou Morte* e a corveta *Maceió*, após haverem encalhado e sobrevivendo uma piora nas condições do mar¹⁴¹.

As condições hidrográficas e a falta de informações adequadas, com práticos inexpertos, impunham mais um revés ao Império do Brasil na Patagônia. Apesar de ao longo da guerra os infortúnios ocorridos naquela região haverem alcançado também os próprios corsários e suas presas, somente em duas operações o Império perdeu seis

¹³⁸ Apud H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 370.

¹³⁹ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 331.

¹⁴⁰ *Ibidem*.

¹⁴¹ É possível consultar um extrato do ofício do Almirante Rodrigo Pinto Guedes e as partes oficiais dos comandantes dos navios da Divisão Naval enviada à Baía de San Blas na edição do jornal *Diário Fluminense* de 21 de novembro de 1827. *Diário Fluminense* nº 119, de 21 de novembro de 1827.

navios, com grande número de mortos e prisioneiros, marcando talvez o pior momento da história marítima militar nacional.

Por aquela altura, começava a ganhar relevância o ancoradouro do Rio Salado, localizado mais ao norte da costa marítima argentina e, portanto, mais exposto à ação dos navios brasileiros deslocados do bloqueio naval do Rio da Prata. Em relação a esse fundeadouro, o Barão do Rio da Prata obteve melhores resultados, efetuando bloqueio e realizando patrulhamentos. Este último procedimento permitiu a retomada ou a perseguição até a perda de diversas presas encaminhadas pelos navios corsários.

1.4.5 O Rio Salado

Com as condições impostas pelo bloqueio brasileiro no Rio da Prata, a falta de opções de fundeadouros de qualidade na costa argentina, nomeadamente os que estavam a ser usados mais ao sul, ficou evidente. Vislumbraram então, como alternativa, o Rio Salado, localizado na barra do rio homônimo, na baía de Samborombón¹⁴². Já em 1826, havia sido construído naquela região um forte com duas baterias, dotando-o com guarnição e algumas embarcações¹⁴³.

Em 18 de julho daquele ano, a escuna norte-americana *Hazzard* entrou no Rio Salado perseguida de perto por navios brasileiros. Esse foi o primeiro navio mercante norte-americano que, não podendo rumar para Buenos Aires em virtude do bloqueio naval imperial, teve de direcionar-se para o Rio Salado¹⁴⁴. Naquela altura, Feliz Alzaga começava a preparar o corsário *Feliz* naquela região¹⁴⁵. O Rio Salado começava a ganhar notoriedade.

Com o incremento do curso, o governo platino designou, com diversas instruções, o Sargento-Maior Domingo Reaño para Comandante Militar e Subdelegado de Marinha do Porto do Salado em 21 de junho de 1827¹⁴⁶. Vale lembrar que, diferentemente de Carmen de Patagones, no Salado não havia população civil. A região

¹⁴² T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 331.

¹⁴³ F. Eleta, *op. cit.*, p. 114.

¹⁴⁴ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, pp. 277-278.

¹⁴⁵ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *op. cit.*, p. 407.

¹⁴⁶ AGN, X-14-5-2.

abrigava somente o pessoal militar que a protegia com seus canhões¹⁴⁷. No auge do corso, em 1827, o Rio Salado tornou-se o principal porto de destino para as presas dos corsários, obrigando o Barão do Rio da Prata a deslocar patrulhas navais para a região¹⁴⁸.

O apresamento dos navios brasileiros em Carmen de Patagones deu grande impulso às forças argentinas, as quais, assim como as do Império, estavam subordinadas a toda sorte de problemas políticos internos debatidos em paralelo com os da guerra. Assim, na tentativa de aproveitar o êxito, tomando por base principalmente os navios apreendidos, o governo argentino planejou para William Brown um segundo cruzeiro de corso sobre o litoral do Brasil.

Desse modo, em 26 de março de 1827, o Ministro da Guerra e da Marinha, Francisco de La Cruz, emitiu as orientações para o Chefe da Esquadra argentina. O sexto dos oito artigos de tais instruções indicava os portos a que deviam ser conduzidas as presas.

Poderá enviar as presas que fizer ao porto de **Patagones, ao Salado ou ao Tuyú**, porém tendo ciência do risco que as presas correm em sua navegação, e a conveniência de preservar suas dotações para fazer a guerra mais ativa e constante, evitará dentro do possível a remessa delas, efetuando transbordo dos carregamentos e objetos de importância aos navios de guerra, e incendiando ou inutilizando os barcos que não mereçam atenção particular¹⁴⁹.

Esse artigo das instruções evidencia a preocupação com o constante aumento dos reapresamentos pelo bloqueio naval brasileiro, principalmente enquanto as presas eram encaminhadas para portos argentinos. Demonstra, também, a estratégia de transferência de carga para navios de guerra, de modo a proteger o butim durante a remessa, ao mesmo tempo em que se mantinham intactas as tripulações dos corsários por não ser necessário tripular os navios tomados.

¹⁴⁷ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 277.

¹⁴⁸ *Ibidem*. Embora atualmente aquele rio não seja navegável, naquela época podia receber embarcações com calado de até quinze pés. F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 23, introdução de Julio Arturo Benencia.

¹⁴⁹ Artigo sexto das instruções do Ministro da Guerra e da Marinha, Francisco de La Cruz, ao Chefe da Esquadra Argentina em março de 1827 *Apud* A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 231, tradução e grifo nossos.

Ademais, ao comparar com as instruções do primeiro cruzeiro de Brown, iniciado no final do ano anterior, nota-se a designação dos portos do Rio Salado e do Tuyú como opções de destino para as presas. O porto do Rio Salado foi empregado com preferência em relação aos demais em meados de 1827, bem como no período próximo ao final da guerra, em meados de 1828.

Porém, com a vigilância brasileira, aquele fundeadouro também se mostrou vulnerável, razão pela qual muitos corsários tentaram forçar o bloqueio durante a noite. Esse procedimento exigia muita perícia e bom andar dos navios e causou vários encontros com a força naval brasileira, em geral com finais pouco felizes para os corsários¹⁵⁰.

Por sua parte, o governo argentino preocupou-se em criar um estabelecimento marítimo na Baía Blanca posto em operação entre março e abril de 1828. Em contrapartida, o governo Imperial que já usava o sistema de comboios com sucesso relativo, passou a autorizar os estrangeiros a realizarem a navegação de cabotagem, antes reservada à bandeira brasileira¹⁵¹.

Desde que ganharam relevância estratégica, os fundeadouros dos rios Salado e Tuyú foram efetivamente habilitados como portos, processo este que foi desfeito em seguida da chegada da notícia da paz¹⁵².

1.4.6 O Rio Tuyú

Em novembro de 1827, a jurisdição se estendeu até o Tuyú, embora com menor relevância, pois o grosso da atividade seguiu sendo desenvolvida no Rio Salado¹⁵³. O Tuyú era um fundeadouro localizado na boca do Arroio São Clemente, nas proximidades do Cabo de Santo Antonio. Com muito cuidado em relação aos baixios e aos frequentes temporais, suportava embarcações com calado de até dez pés¹⁵⁴.

¹⁵⁰ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 331.

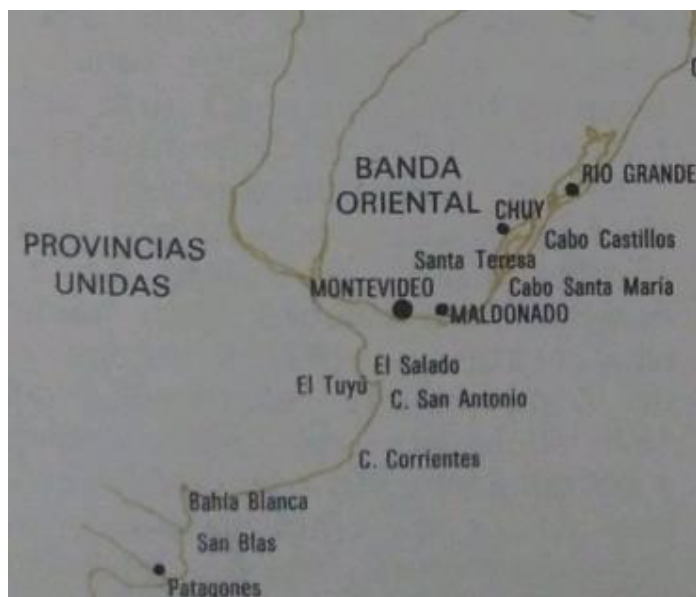
¹⁵¹ *Ibidem*.

¹⁵² F. Eleta, *op. cit.*, p. 114. Para saber mais sobre os acontecimentos envolvendo o Rio Salado na Guerra da Cisplatina sugere-se consultar o estudo de Benito Díaz. Benito Díaz, “Guerra con el Brasil: fortificaciones de la boca del Salado 1826-28”, *Trabajos y Comunicaciones*, vol. 7, 1958, pp. 66-105.

¹⁵³ R. A. de Arcos, *op. cit.*, p. 534.

¹⁵⁴ F. Eleta, *loc. cit.*

Durante a Guerra da Cisplatina, foi aproveitado para descarga de navios corsários e suas presas, bem como para refúgio e reabastecimento de água potável. Assim como o Salado, foi habilitado como porto somente durante a guerra¹⁵⁵. A partir de uma perspectiva mais ampla, o mapa abaixo permite visualizar a região do estuário do Prata e os principais portos usados pelos corsários argentinos.



Mapa 4. Principais portos usados pelos navios corsários das Repúblicas Unidas do Rio da Prata durante a Guerra da Cisplatina. F. Eleta, *op. cit.*, p. 113.

Como é possível perceber, tratavam-se de portos de aproximação e atracação muito complexa, que exigia perícia das tripulações. Aliás, diversos eram os fatores de dificuldade que alcançavam ambos os contendores. No curso, além da complexidade dos ambientes, as adversidades também eram aprofundadas pela variedade dos recursos humanos e pela cobiça. Por conseguinte, a manutenção da ordem e o procedimento para

¹⁵⁵ F. Eleta, *op. cit.*, p. 114. Além dos portos e fundeadouros supracitados haviam outros de menor importância, seja pela localização, seja pelo porte e as condições hidrográficas. Independentemente da posse que tiveram durante a guerra, nesse grupo incluem-se Baía Blanca, Península Valdés, Golfo de San José, Quilmes, Samborombón, Ajó, Olivos, San Isidro, Tigre, Las Conchas, Cabo Polonio, Riachuelo e a Ilha de Martim Garcia. Sobre a costa da Banda Oriental: Montevideú, Maldonado, Santa Lucía, Colônia do Sacramento, Pozos de San Juan, Martín Chico (ou Las Conchillas), Las Vacas (ou Carmelo). *Ibidem*, pp. 110-121. Além desses, o porto de Castillos, ao norte do cabo de Santa Maria, era frequentemente utilizado como base para os corsários. F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 44, nota de Julio A. Benencia. Nos Estados Unidos da América, os principais portos de corsários eram o de Norfolk, Galveston, New Orleans, New York e Baltimore, com destaque para este último. H. Rodriguez; P. Arguinguey, *op. cit.*, p. 313.

as diversas práticas necessitavam de regras bem definidas. Com base nisso, o estudo se direcionará para a legislação atinente ao corso.

1.5 Uma breve análise da fundamentação legal do corso hispano-americano

A partir do Período Medieval, o corso foi se estruturando enquanto ferramenta de guerra marítima cada vez mais empregada contra particulares e Estados¹⁵⁶. No entanto, é a partir do início do século XIV, que o implemento de medidas regulatórias para a atividade tornou-se fundamental¹⁵⁷. No princípio dessa regulamentação, quando um indivíduo atacado apresentava suas queixas - antes de serem praticados ataques diretos pelo prejudicado - tentavam-se medidas de conciliação a serem efetuadas por uma autoridade marítima imbuída de tais poderes¹⁵⁸.

Ao falharem as tentativas de acordo entre as partes, podiam ser concedidas autorizações especiais para que o prejudicado se armasse contra seus adversários com intuito de fazer a própria justiça. Tais autorizações procediam-se por meio de cartas de represália, sendo essa modalidade especial de corso realizada somente contra particulares¹⁵⁹.

Desse modo, a regulamentação da atividade foi sendo estruturada de acordo com as demandas surgidas nos diversos contextos. Quanto a esse aspecto, o historiador francês Michel Mollat Du Jourdin trouxe uma interessante consideração.

A partir do final da Idade Média, a autoridade do Estado procurou limitar os seus estragos, ou seja, canalizar a prática da violência no mar. Havia muito a

¹⁵⁶ Um exemplo bastante significativo para o conhecimento das normas marítimas daquele período são as *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragon aprobadas por El Rey D. Pedro IV no ano de 1354*, cuja redação compreende o período desde a sua aprovação até o ano de 1375. A documentação surpreende pela variedade e detalhamento das argumentações, bem como permite vislumbrar o controle estabelecido e realizado pelo setor marítimo em diversas esferas de sua área de atuação. Antonio de Capmany, *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragon aprobadas por El Rey D. Pedro IV no ano de 1354*, Madri, Imprenta Real, 1787. A pesca, o comércio e o corso representaram os aspectos mais importantes das atividades navais durante a época medieval, especialmente os dois primeiros, pois o corso tinha um caráter mais restrito. M. A. T. C. Pico, *op. cit.*, p. 522.

¹⁵⁷ Michel Mollat Du Jourdin, *A Europa e o Mar*, tradução de Maria Cândida Bulhões, Lisboa, Editorial Presença, 1995, p. 202.

¹⁵⁸ André Monentheuil, *Essai sur la course son histoire as réglementation – son abolitio*, Tese de doutoramento apresentada à Universidade de Paris, Paris, Éditeur Arthur Rousseau, 1898, p. 19.

¹⁵⁹ Já que contra os Estados emitiam-se cartas de corso em situações específicas, conforme a lei. *Ibidem*.

fazer para dominar uma situação anárquica, pois os particulares e certos poderes públicos organizavam empresas sem controle. No século XIV, os *Vitalienbruder* no mar do Norte e na Mancha, e no Atlântico os piratas ou corsários ingleses, franceses, bretões, e castelhanos, aproveitaram a Guerra dos Cem Anos, mesmo durante as tréguas, para realizar saques proveitosos; no Mediterrâneo, nem o mar Tirreno, nem o Adriático, nem o Egeu, escapavam aos saques dos cristãos e sarracenos. O esforço do estado consistiu em introduzir no direito internacional distinções entre corsários e piratas. Aí teve a ajuda de juristas como *Bartole* e *Grotius* e os progressos foram conquistados graças a tratados bilaterais no final do século XV, entre a França, a Hansa, Castela e Inglaterra¹⁶⁰.

Com o advento dos estados nacionais, a descoberta de novas terras e as disputas entre os países concorrentes, essas regras foram sendo aperfeiçoadas, criando um *corpus* legislativo e um modelo de atuação, em constante ajuste, que perduraria até meados do século XIX¹⁶¹.

Tais ideias coadunam com os registros de Henri Malo, no seu *Les corsaires: mémoires et documents inédits*, no qual afirmou que desde a Idade Média até a Revolução Francesa, o corso esteve ativo paralelamente às atividades piratas e o seu desenvolvimento foi impulsionado por ordenanças régias e circulares ministeriais dos séculos XVII e XVIII, cujas determinações o tornaram uma operação regular. Essa organização regulamentar ficaria completa quando do início da era das lutas épicas que dilaceraram a Europa entre 1790 e 1815¹⁶².

Os regulamentos relativos ao corso sob o ponto de vista espanhol, cujas determinações serviram de base para a criação de uma legislação própria nas suas colônias insurgentes da América, tanto para emprego contra a própria metrópole durante as guerras de independência quanto no caso específico das Províncias Unidas do Rio da Prata contra o Brasil, posteriormente; também passaram por essa evolução¹⁶³. Em um dos volumes da coleção *História Naval Brasileira*, os historiadores Hélio Leôncio Martins e Lucas Alexandre Boiteux apresentaram um resumo da evolução do embasamento legal empregado pelos corsários castelhanos.

¹⁶⁰ M. M. Du Jourdin, *op. cit.*, p. 202.

¹⁶¹ Óscar Cruz Barney, *El Corso Marítimo*, Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, pp. 5-42.

¹⁶² Henri Malo, *Les corsaires: mémoires et documents inédits*, Paris, Société di Mergvre de France, 1908, p. 37.

¹⁶³ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *op. cit.*, p. 61.

A legislação a que esses obedeciam apoiava-se em regulamentação antiga, como *Las Siete Partidas de Afonso el Sabio*, datada do século XIII, ou *Las Leyes de Índia*, elaboradas para dirimir questões oriundas dos descobrimentos do Novo Mundo, codificadas inicialmente no reinado de Felipe II e completadas em 1680, com Carlos II... Tais preceitos, antiquíssimos, receberam feitiço moderno nas *Ordenanças del Corso y Real Cedillo de 1797*, logo seguidos pelo *Reglamento Especial del Corso de 1801* (ou simplesmente *Ordenanças del Corso*), bastante detalhado, fixando, em 29 artigos¹⁶⁴, normas para o armamento dos corsários, seus direitos, distribuição de presas e butins, procedimentos com prisioneiros etc¹⁶⁵.

A partir desse conjunto de regras que foi sendo instituído e, na medida do possível, aperfeiçoado, desenvolveu-se a atividade corsária. De qualquer sorte, havia uma notável diversidade de normas e usos por toda parte na Idade Moderna. Assim sendo, a Liga Hanseática tinha suas próprias regras e o corso da França regeu-se por suas portarias de 1543, 1584 e 1681. Esse conjunto de regras estabeleceu, basicamente, que os bens neutros em navios inimigos (assim como navios neutros transportando bens inimigos) poderiam estar sujeitos ao confisco¹⁶⁶. Em grande medida, serviu de base para a criação de todo esse aparato legal o regramento existente no *Llibre del Consolat de Mar*¹⁶⁷.

Fruto dessa evolução, ficou patente o aumento da complexidade e da abrangência das normas, as quais iam incorporando os mecanismos de ajustes na medida em que se sucediam as ações e as contestações delas resultantes. Desse modo, foi necessário realizar várias adequações na legislação castelhana ao longo dos séculos

¹⁶⁴ Verifica-se aqui um equívoco, já que a *Ordenanza de Corso de 1801* possuía 59 artigos em seu texto original.

¹⁶⁵ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, pp. 352-353.

¹⁶⁶ Agustín Corrales Elizondo, “Regulación Legal del Corso y La Piratería Marítimas”, Instituto de Historia y Cultural Naval, *XXIX Jornadas de Historia Marítima, Piratería y Corso em la Edad Moderna*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 46, Madri, 2004, pp. 79-81.

¹⁶⁷ Um compêndio de direito marítimo que regeu o comércio no Mediterrâneo durante longa data. Foi traduzido para vários idiomas e serviu de base para o atual direito marítimo internacional. Trata-se do primeiro trabalho a recolher as leis e costumes dispersos dos direitos marítimos romano, grego, bizantino, rodiano, italiano, francês e espanhol. Até a publicação da *Ordonnance de la Marine*, na França, em 1681, foi um importantíssimo código de direito marítimo a vigorar no Mediterrâneo. Jaime J. C. Gimeno; Juan P. G. Chacón, “Del Consolat de Mar al libro llamado Consulado de Mar: aproximación histórica”, *Libro llamado Consulado de Mar (Valencia, 1539)*, Edición y estudio de Jaime J. Chimer Gimeno y Juan P. Galiana Chacón, Valencia, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, 2003, pp. 9-12. Embora as regras do *Libro del Consolat de Mar* já previassem a exclusão da maioria das mercadorias de navios neutros, especialmente trigo e alimentos, do direito de captura pelos navios corsários. A. Corrales Elizondo, *op. cit.*, p. 82.

XVII e XVIII, culminando, conforme citado anteriormente, com a *Ordenanza de Corso de 1801* e seus atos adicionais no início do século XIX¹⁶⁸.

De acordo com o estudo de Óscar Cruz Barney, em seu livro *El corso marítimo*, essa atualização regulamentar obedeceu à seguinte sequência no período referido:

Ordenanza de Corso de 24 de dezembro de 1621¹⁶⁹.

Ordenanza de Corso de 22 de fevereiro de 1674¹⁷⁰.

Ordenanza de Corso de 5 de agosto de 1702 (conjunta entre Espanha e França)¹⁷¹.

Ordenanza de Corso de 17 de novembro de 1716¹⁷².

Ordenanza de Corso de 17 de novembro de 1718 (e seu ato adicional de 30 de agosto de 1739)¹⁷³.

Ordenanza de Corso de 1734.

Ordenanza de Corso de 1739.

Ordenanza de Corso de 1751.

Projeto de Ordenanza de Corso para Índias de 29 de abril de 1754.

Ordenanza de Corso de 1762¹⁷⁴.

Ordenanza de Corso de 1778¹⁷⁵.

Ordenanza de Corso de 1779 (e adições para sua observação nas Índias, a Ordenanza de Corso adicional e Real Declaração de 1780¹⁷⁶ a vários artigos dessa¹⁷⁷).

Ordenanza de Corso de 1º de maio de 1794¹⁷⁸.

¹⁶⁸ A. Corrales Elizondo, *op. cit.*, pp. 79-81.

¹⁶⁹ *Ordenanza de su magestad, para navegar en corso, así contra Turcos, Moros y Moriscos, como contra los Rebeldes de las islas de Holanda, y Zelanda*. Assinada em Pardo a 24 de dezembro de 1621.

¹⁷⁰ *Ordenanza de la Señora Reyna Gobernadora á favor de los Armadores, que falieren á Corfo en los Mares de las Indias, oncediéndoles varios privilegios, y mercedes*. Madri, 22 de fevereiro de 1674.

¹⁷¹ *Ordenanza de corso para franceses y españoles*, Madri, 5 de agosto de 1702.

¹⁷² *Ordenanzas, i reglas, con que se ha de hacer el corso contra Turcos, Moros, y otros enemigos de la Corona*. Assinada em Pardo a 17 de novembro de 1716. D. Joachin Ibarra, Autos Acordados, Madri, Impresor de Cámara de s. M., t. 3º, 1772.

¹⁷³ *Ordenanza prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el Corso contra Turcos y Moros y otros enemigos de la Corona*. 17 de novembro de 1718. Além da adição de *la Ordenanza de 17 de Noviembre de 1718, que prescribe las reglas con que se ha de hacer el corso*. Assinada em Santo Idelfonso a 30 de agosto de 1739.

¹⁷⁴ *Ordenanza de primero de febrero de 1762 prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra enemigos de la corona*. Pardo, 1762.

¹⁷⁵ *Ordenanza instructiva para el régimen y gobierno de los Capitanes corsarios contra moros de estas Islas Filipinas*, Manila, 1778.

¹⁷⁶ *Real Declaracion a varios artículos de la ordenanza de corso del 1o. de julio de 1779, relativas al reconocimiento y detención de embarcaciones neutrales*, Madri, 1780.

¹⁷⁷ *Real Cedula del Rey Carlos III en que se inserta la Real Ordenanza de Corso com las declaraciones convenientes para su observancia en los dominios de Indias*, Pedro Marin, Madri, 1779.

Ordenanza de Corso de 12 de outubro de 1796¹⁷⁹.

Ordenanza de Corso de 20 de junho de 1801¹⁸⁰ (com suas adições de 1803 e 1804).

Posteriormente foi criada a Ordenanza de Matrículas de Mar de 1802, a qual também continha diversas disposições sobre o curso¹⁸¹.

Quadro 1. Evolução da legislação do curso, na Espanha, ao longo dos séculos XVII e XVIII. Adaptado de O. C. Barney, *op. cit.*, pp. 7-8, tradução nossa.

Embora muito houvesse de comum entre as formas de proceder do curso implementado pelos diversos países, a legislação poderia diferir de Estado para Estado, os quais, dentro das possibilidades existentes, adaptavam suas estratégias a depender do contexto histórico que vivenciavam e das suas aspirações¹⁸². Quando se aproximou o período das independências das colônias americanas, já havia um notável amadurecimento da legislação associada ao assunto¹⁸³.

Conforme já referido, no caso da Espanha, a regulamentação da atividade corsária foi consubstanciada na Ordenanza de Corso de 20 de junho de 1801. Esse normativo era bastante detalhado para a época, contendo cinquenta e nove artigos. Tal dispositivo legal dispunha de tópicos sobre a maneira de proceder daqueles que desejavam armar em curso, sobre os auxílios dados pelos comandantes militares da Marinha nos portos, foros e graças concedidas àqueles que empregassem o curso, prêmios pelas presas e prisioneiros que fizessem, juizados, responsabilidades, apelações, penas, condutas, esclarecimentos sobre navios, quais se deviam considerar boa presa, proibições, embarcações apresadas, embarcações abandonadas, documentos

¹⁷⁸ *Ordenanza prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el curso de particulares contra los enemigos de la Corona*, México, Imprenta de Mariano de Zúñiga y Ontiveros, 1795.

¹⁷⁹ *Ordenanza de S. M. que prescribe las reglas con que se ha de hacer el curso de particulares contra los enemigos de la corona*, reimpressa en México, por D. Mariano de Zúñiga y Ontiveros, 1797.

¹⁸⁰ *Ordenanza de S. M. que prescribe las reglas con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra los enemigos de la Corona*, Madri, Imprenta Real, 1834.

¹⁸¹ *Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar*, reimpressa por M. Guzmán, Mérida de Yucatán, 1853.

¹⁸² G. Buti; P. Hrodej, *op. cit.*, p. 35.

¹⁸³ Horacio Rodriguez; Pablo Eusebio Arguindeguy, *Las Fuerzas Navales Argentinas: historia de la flota del mar*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1995, p. 47.

para juízo de presas, exceções, penas contra desvios, procedimentos com as presas, conduta com prisioneiros etc¹⁸⁴.

Ademais, em 1803, foi-lhe acrescentado um dispositivo regulamentar tratando sobre a abertura de cartas e documentos das presas. Em 1804, outras duas adições foram incluídas: uma sobre os procedimentos a serem adotados nas ocasiões em que não era possível conservar as presas até serem encaminhadas ao Tribunal competente e outra sobre a descarga de produtos das embarcações apresadas. Essas três adições foram inseridas no final do documento principal de 1801.

Dessa maneira, ao chegar o momento da independência das colônias, conforme foi mencionado, elas somente realizaram algumas adaptações nos regramentos das metrópoles, quando então os governos desses novos Estados os aplicaram contra os seus opositores¹⁸⁵.

Não há dúvida de que muito dessa internacionalização de regras era fruto de centenas de anos de ações, contestações e ajustes regulamentares. Ainda assim, apesar do caráter geral de semelhança, não se tratava de unanimidade e homogeneidade, pois existiam as peculiaridades de cada Estado, o que tendia, presumivelmente, a causar objeções de um ou de outro, já que muitas vezes os interesses comerciais consubstanciavam-se com os interesses militares¹⁸⁶.

Em 1815, tanto a Guerra Anglo-Americana de 1812 quanto as Guerras Napoleônicas haviam acabado. Embora com a paz a maioria dos marinheiros tenha retornado aos seus antigos empregos, muitos ofereceram seus serviços aos países sul-americanos que, aos poucos, iam se tornando independentes, enquanto outros simplesmente se voltaram à pirataria. Ao longo dos anos seguintes, uma onda de ataques haveria de varrer as águas americanas¹⁸⁷.

Nesse caso enquadravam-se a República das Províncias Unidas do Rio da Prata, as quais lutavam por sua independência frente à Espanha e receberam contingentes de marinheiros interessados nos dividendos do corso. Como o país sul-americano possuía

¹⁸⁴ Espanha, Carlos IV Rei da, *Ordenanza que Prescribe las Reglas com que ha de hacer el Corso de Particulares contra los Enemigos de la Corona*, Madri, Imprenta Real, 1834.

¹⁸⁵ H. Rodriguez e P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 61.

¹⁸⁶ A. Corrales Elizondo, *op. cit.*, p. 82.

¹⁸⁷ A. Konstam, *Scourge of the seas...*, p. 173.

menos recursos para a luta no mar, essa modalidade de guerra foi a que vislumbrou empregar para equilibrar as forças, desgastando a metrópole ao atacar seus navios de comércio. Além dos prejuízos causados pelo corso, a Espanha teve de lidar com os problemas internos e a distância entre o seu território e o Rio da Prata, complicando sobremaneira a defesa de seus interesses.

Desse modo, tomando por base a legislação espanhola, os platinos constituíram o próprio regramento para o funcionamento de um Tribunal de Presas na cidade de Buenos Aires em 1814. Pouco mais de quatro meses após haverem declarado sua independência; instituíram um decreto, em 18 de novembro de 1816, o qual estabeleceu, em dezenove artigos, as regras para o corso posto em prática contra os espanhóis¹⁸⁸.

No ano seguinte, essa norma foi atualizada com a instituição do Regulamento Provisional do Corso das Províncias Unidas do Rio da Prata, conhecido como “Código Pueyrredón”¹⁸⁹. Assinado pelo próprio Diretor Supremo e por Matías de Yrigoyen, o código foi impresso em língua inglesa e espanhola e posto em execução em 15 de maio de 1817¹⁹⁰. Tratava-se de um documento notoriamente mais detalhado, no qual foram acrescentados vinte e sete artigos em relação ao anterior, chegando a quarenta e seis.

Anexado ao decreto incluiu-se uma espécie de regulamento disciplinar, contendo duas seções, ambas também redigidas em inglês e espanhol. A primeira, intitulada “Leis Penais Extensivas a Oficiais de Guerra”¹⁹¹, continha dez artigos; e a segunda seção, denominada “Penas por Delitos Comuns à Tropa e à Marinharia Embarcada”, continha vinte e quatro artigos¹⁹².

¹⁸⁸ *Decreto sobre el corso*. Original em AGN, X-4-10-6. Publicado por Pedro de Angelis, *Recopilación de las Leyes y Decretos promulgados em Buenos Aires, desde 25 de mayo de 1810 hasta fin de diciembre de 1835*, vol. 1, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836, vol. 1, pp. 74-77. Esse decreto contendo dezenove artigos também foi integralmente publicado na edição de 23 de novembro de 1816 da *Gaceta de Buenos Aires*. *Gaceta de Buenos Aires* nº 82, de 23 de novembro de 1816.

¹⁸⁹ Uma referência a Juan Martín de Pueyrredón, Diretor Supremo das Províncias Unidas do Rio da Prata quando da entrada em vigência da referida legislação. Decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. BNMM, *op. cit.*, p. 8.

¹⁹⁰ Ao ser impresso em dois idiomas aumentava-se a abrangência da norma, já que grande parcela dos corsaristas tinha o inglês como idioma nativo. No artigo 2º do novo regulamento lia-se: “concluída a habilitação entregará ao comandante cópia deste regulamento e das prevenções, que se comunicarem por via reservada da Marinha...”. Artigo 2º do *Reglamento Provisional del Corso*. P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 1, p. 88, tradução nossa.

¹⁹¹ *Leyes Penales extensivas a Oficiales de Guerra/ Penal laws extending to the officers of the Navy*. *Ibidem*, vol.1, pp. 99-101, tradução nossa.

¹⁹² *Penas por Delitos Comuns a Tropa y Marinería Embarcada/ Penal laws for the ordinary crimes of*

No tempo da partida do navio corsário, esses regulamentos eram divulgados por uma comissão do Comando da Marinha, a qual entregava uma cópia ao comandante “para que sejam lidas à tripulação a cada oito dias”¹⁹³. Tais regulamentos demonstram claramente a maneira como eram tratadas as faltas e desvios de conduta a bordo, na época, e se traduzem em excelentes fontes para o estudo desse assunto.

Pouco mais de dois anos depois, foi editado um terceiro decreto tratando sobre o curso. Essa norma, datada de 18 de agosto de 1819¹⁹⁴, traçou diretrizes que aprofundavam ainda mais as hostilidades contra o governo e o comércio espanhol, favorecendo a atuação dos corsários platinos. Assim sendo, com regulamentação e estrutura administrativa própria, o curso do período da independência argentina consolidou-se como a modalidade de guerra marítima exequível para aquelas províncias.

A atividade convinha aos desígnios locais, pois além dos desejados resultados estratégicos, proporcionava riqueza aos seus praticantes, com prejuízo da metrópole. Por outro lado, a tradução de regulamentos para a língua inglesa demonstra um notório cuidado em não ferir as suscetibilidades do poderio britânico, mas também já uma eventual percepção da influência da república norte-americana.

Em 6 de outubro de 1821, por influência principalmente dos Estados Unidos da América que, sob a presidência de James Monroe, já preparava a sua doutrina para o continente americano¹⁹⁵, o curso das Províncias Unidas do Rio da Prata foi suspenso por meio de um decreto¹⁹⁶. O preâmbulo de tal dispositivo legal apresentava as justificativas para o anterior emprego do curso, deixando claro que se seguia o exemplo de países como Estados Unidos e Holanda, que também o empregaram com sucesso

seaman & marines on board the vessels. P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 1, pp. 101-108, tradução nossa.

¹⁹³ Artigo 6º do Decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. BNMM, *op. cit.*, p. 8, tradução nossa.

¹⁹⁴ O texto original desse normativo foi publicado por Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, pp. 95-97.

¹⁹⁵ Para um maior aprofundamento em relação a esse assunto sugere-se a leitura da obra de Jay Sexton, *Monroe Doctrine: Empire and Nation in Nineteenth-Century America*, Farrar, New York, Strauss & Giroux-3pl, 2012.

¹⁹⁶ *Decreto de 6 de outubro de 1821, trata sobre a suspensão do curso pelas Províncias Unidas do Rio da Prata*. P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 1, pp. 204-205.

anteriormente. A impotência para um efetivo controle dos corsários quando em ação, sumariamente justificada, é um dos principais pontos evidenciados pelo decreto.

Um dos recursos que os desgraçados direitos da guerra tornam legal e seus fins necessários é o Corso Marítimo. A guerra de independência das Províncias da Holanda e dos Estados Unidos da América do Norte tem comprovado que este gênero de hostilidade é o mais vantajoso para um país que se põe em pé a defender sua independência contra outro mais antigo e que lhe dominou a distância. É impossível prevenir nem reprimir, todos os abusos que a guerra de corso pode dar ocasião. O Governo que se acha na dolorosa necessidade de autorizar e ainda fomentá-la, não tem mais que dois meios para diminuir suas consequências ilegais e, portanto, não tem mais que duas obrigações a este respeito: a primeira é ditar todas as regras e tomar todas as precauções e garantias que possam corrigir os abusos, não os deixando impunes. Nessa parte, o Governo dessas Províncias Unidas cumpriu o seu dever e o Regulamento do Corso o justifica. A outra obrigação é por fim a tal gênero de guerra quando já não mais é necessário o objetivo que o impulsionava ou quando o efeito que produz não compensa os riscos e comprometimentos a que expõe. O Governo considera chegado esses dois casos...¹⁹⁷.

No prosseguimento das considerações preliminares apresentadas acima, o decreto continha oito artigos por meio dos quais as províncias se comprometiam a não emitir outras cartas de corso, sem que se publicasse antes, solenemente, o motivo que obrigava o Governo a recorrer a tal meio de guerra. Foi determinado o prazo de quinze dias para os indivíduos da região que possuíssem cartas de corso entregá-las ao Ministério da Marinha. No caso daqueles que estivessem do outro lado da linha equinocial ou na costa do Pacífico, o prazo se estendia para oito meses¹⁹⁸.

Além disso, ficou estabelecido que as fianças depositadas anteriormente eram garantidoras do cumprimento dos artigos do decreto, podendo ser retidas pelo governo. Todo o comandante, logo que tomasse ciência do teor da determinação, deveria cessar imediatamente o corso e retornar ao porto de origem para desarmar o navio e devolver sua autorização. Todos aqueles que se contrapusessem a tais determinações, assim como aqueles que continuassem a fazer corso após os oito meses previstos, deveriam ser tratados como piratas¹⁹⁹.

¹⁹⁷ P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 1, pp. 204-205, tradução e grifo nossos.

¹⁹⁸ *Ibidem*.

¹⁹⁹ *Ibidem*.

O corso foi propício a abusos em todo o tempo. É de notar que, na maioria das ocasiões, tratavam-se de ações em que a atividade orgânica do Estado era substituída pela iniciativa individual, com os ganhos financeiros como incentivo para o delito para aqueles indivíduos inclinados à ilegalidade. Em campanha o corsário fugia a todo o controle. Em sua luta com homens e elementos naturais o juiz era a sua consciência e a lei visível era a da força. No exercício de tal arbítrio era comum a ausência de escrúpulos e não era difícil que um corsário se transformasse em pirata.

Vale frisar que a supressão do corso pelas Províncias Unidas do Rio da Prata ocorreu em grande medida pela pressão realizada pelo governo dos Estados Unidos. A situação diplomática havia-se tornado delicada. Apesar de existir uma afinidade política em torno do regime republicano das províncias, a atividade dos corsários feria interesses econômicos norte-americanos. Além de que, recentemente, os Estados Unidos já haviam cessado o próprio corso contra a Inglaterra²⁰⁰. Não havia mais os motivos primordiais para o exercício do corso, tampouco era prudente confrontar países mais proeminentes naquela conjuntura.

Com o implemento do decreto de 6 de outubro de 1821, estava finalizado o corso das Províncias Unidas do Rio da Prata. No período seguinte, não foram encontrados registros que comprovem o descumprimento da nova regra após os prazos estabelecidos. Todavia, entre os êxitos e fracassos da experiência vivida contra a Espanha no período da independência, ficavam os conhecimentos e a regulamentação da atividade bastante consolidados na região platina. Precisaria apenas de uma motivação para que toda essa estrutura fosse novamente ativada. Essa ocasião se deu entre 1825 e 1826, no seio de uma ascendente de desentendimentos entre aquelas províncias e o Império do Brasil, quando ambos entraram em guerra pela posse da Província Cisplatina.

Em 10 de dezembro de 1825, o Império Brasileiro declarou guerra às Províncias Unidas do Rio da Prata, ordenando que por mar e por terra se lhe fizessem “todas as possíveis hostilidades, authorizando o corso e armamento, a que os Meus Subditos queiram propor-se contra aquella nação”²⁰¹. Onze dias depois era ordenado o bloqueio

²⁰⁰ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, pp. 192-193.

²⁰¹ *Decreto de declaração de guerra do Império do Brasil às Províncias Unidas do Rio da Prata em 10 de dezembro de 1825*. Império do Brasil, *Collecção de Decretos, Cartas Imperiaes e Alvarás do Imperio*

naval do porto de Buenos Aires²⁰². Em contrapartida, o governo de Buenos Aires, em 2 de janeiro de 1826, entendendo que o Imperador do Brasil pretendia “reter pela violência uma parte principal do território da nação”²⁰³, autorizou “o curso marítimo contra os navios e as propriedades do Imperador do Brasil e seus súditos”²⁰⁴.

Conforme o artigo 2º do decreto buenairense, a expedição de cartas de corso deveria seguir o regramento do Código de Pueyrredón de 15 de maio de 1817. Restabelecida a referida legislação, apenas algumas adequações foram necessárias às peculiaridades das presas do Império do Brasil. Assim sendo, a primeira adaptação surgiu com um decreto de 13 de janeiro de 1826, estabelecendo a forma de divisão do butim relativo às presas realizadas pelos navios da esquadra²⁰⁵.

Posteriormente, outros ajustes foram necessários, como é o caso dos procedimentos concernentes aos escravizados existentes a bordo de parcela dos navios apresados²⁰⁶, bem como sobre a responsabilidade em relação às presas no período compreendido entre a chegada aos portos argentinos e o veredicto do Tribunal de Presas. Sobre este último tópico, ficou estabelecido que tal encargo seria do Comando Geral da Marinha, como depositário fiel²⁰⁷.

Mais adiante, um decreto de 4 de setembro de 1827 determinou que a partir daquela data não se expediriam cartas de corso para navios com menos de vinte e cinco toneladas. Além disso, todos os navios corsários em atividade que não alcançassem essa

do Brazil de 1825, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1885, p. 94 e *Diário Fluminense* nº 140, de 16 de dezembro de 1825.

²⁰² O texto dessa declaração de bloqueio foi publicado por Henrique Boiteux. Henrique Boiteux, *Os nossos Almirantes*, 1º vol., Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1915, p. 125.

²⁰³ *Decreto do Governador de Buenos Aires e do Ministro Secretário da Guerra e da Marinha autorizando o curso contra os navios e as propriedades do Imperador do Brasil e seus súditos*. AGN, VII-12-3-6. Também publicado em *La Gaceta Mercantil*, nº 651, 3 de janeiro de 1826, tradução nossa.

²⁰⁴ Artigo 1º do decreto que autorizou o curso contra os navios e propriedades do Imperador e seus súditos. *Ibidem*.

²⁰⁵ *Decreto de 13 de janeiro de 1826, dejando a beneficio de la tripulación el producto de las presas marítimas*. Pedro de Angelis, *Recopilación de las Leyes y Decretos promulgados em Buenos Aires, desde 25 de mayo de 1810 hasta fin de diciembre de 1835*, vol. 1, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836, vol. 2, pp. 729-731.

²⁰⁶ Sobre esse assunto sugere-se consultar o estudo de Marcelo Rodrigues de Oliveira. M. R. de Oliveira, *op. cit.*

²⁰⁷ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El curso...*, p. 349.

tonelagem mínima, em diferentes prazos, de acordo com o local em que se encontrassem, deveriam devolver suas cartas de corso²⁰⁸.

Essa medida ocorreu pelo fato de muitos corsários menores estarem atuando nos rios como se fossem piratas, atacando tudo que encontrassem, incluindo as próprias embarcações de cabotagem argentinas. O historiador naval argentino Fermin Eleta supôs que se tratavam dos mesmos elementos que já haviam atuado dessa maneira em 1825, antes da declaração de guerra, contribuindo, inclusive, para que ela ocorresse. Segundo Eleta, eles se “aproveitavam dos problemas com o Brasil e da incapacidade naval da marinha republicana com os meios existentes”²⁰⁹.

Além das prescrições do regulamento e dos contratos realizados para o corso, eventualmente, o governo emitia instruções complementares para todos ou um grupo específico de corsários. Exemplos do emprego desse expediente ocorreram entre agosto e outubro de 1826, quando William Brown foi designado para receber a “Esquadra do Chile” e rumar para o litoral brasileiro em um cruzeiro de corso²¹⁰.

Em outubro de 1827, novamente o governo republicano expediu instruções particulares aos corsários em atividade. Essas orientações foram publicadas pelo periódico *The British Packet and Argentine News* e possuíam o seguinte teor:

Instruções particulares aos proprietários de Corsários em cruzeiro contra o império brasileiro.

Artigo 1º - Toda embarcação brasileira, seja mercante, corsária ou de guerra, será considerada inimiga desta república e, como tal, poderá ser atacada, tomada, queimada e destruída, sempre que possível, salvo se conduzir qualquer pessoa importante do Imperador do Brasil, em caráter oficial, caso em que lhe será permitido continuar sua viagem sem obstrução.

Artigo 2º - Em caso de combate, será hasteada a bandeira da República: branca e azul com um sol no centro.

Artigo 3º - Um registro exato das operações diárias deve ser enviado com a maior frequência possível, pelo menos mensalmente; com qualquer inteligência que possa ser obtida do estado do país, e quaisquer outras

²⁰⁸ *Decreto de 4 de septiembre de 1827, prohibiendo que se empleem en el corso buques de menos de veinticinco toneladas*. P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 2, pp. 729-731.

²⁰⁹ F. Eleta, *op. cit.*, p. 146, tradução nossa. “Solicitadas exceções a essa regra, algumas foram oportunamente concedidas, quando a qualidade e os antecedentes do peticionário assim recomendavam”. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 350, tradução nossa.

²¹⁰ Ver estudo do cruzeiro da escuna *Sarandí* e da corveta *Chacabuco*, no APÊNDICE A desta dissertação.

notícias que possam ser interessante para o conhecimento do governo da República.

Artigo 4º - Caso seja obtida notícia de qualquer expedição dirigida contra nossos portos, a primeira e principal atenção será dedicada em seguir o seu curso, com o objetivo de cortar os transportes, tomando, queimando e destruindo; o máximo possível do comboio do inimigo. Este serviço será considerado o mais relevante para a República; para o efeito, recomenda-se a atenção aos artigos 11, 12, 13 e 14 do Regulamento do Corso de 15 de maio de 1817.

Artigo 5º - Se uma esquadra brasileira bloquear qualquer porto no território da República, os corsários deverão importuná-la na medida do possível sem comprometer a bandeira nacional; e devem tirar todas as vantagens permitidas pelas leis gerais de guerra e de represálias.

Artigo 6º - Considerando em estado de bloqueio todos os portos pertencentes ao Império Brasileiro; conseqüentemente, todas as provisões de qualquer natureza, com destino aos referidos portos, são contrabandos em conformidade com a lei.

Artigo 7º - Os corsários devem fazer todos os esforços para obter informações fidedignas do estado das províncias pertencentes ao Império, das ideias e opiniões lá prevaletentes; de qualquer vontade que possa existir em relação ao governo, e dos indivíduos importantes que demonstrem insatisfação; tudo isso deve ser inserido em um registro privado, e enviado ao Ministro da Guerra na primeira oportunidade.

Artigo 8º - Considerando que o principal objetivo dos corsários é fazer cruzeiros ao largo dos portos onde se encontram navios brasileiros; sempre que estiverem nas proximidades de qualquer um desses portos, redobrarão sua vigilância para obter informações, questionando as embarcações neutras que neles entrarem ou partirem, com o decoro e a discrição próprias de um oficial da marinha desta República; sem cometer a menor extorsão, nem violar nenhuma das leis estabelecidas entre nações civilizadas; consultando antes, em caso de dúvida, a referida lei, a fim de não dar margem a qualquer reclamação fundamentada, por imprudência do comandante.

Artigo 9º - O comandante deve, sempre que possível, por meio das referidas embarcações, comunicar-se com alguma pessoa de confiança no território brasileiro, conhecer as forças inimigas de terra e mar, e os projetos que podem estar em elaboração contra esta República.

Artigo 10 - Pelos mesmos ou por outros meios, ele deve obter os documentos públicos; e enviá-los, na primeira oportunidade, para este ministério.

Artigo 11 - O comandante responderá severamente perante a República, pela disciplina de seus oficiais subalternos, de qualquer patente; pela ordem interna e as contas do navio; pela boa conduta com os prisioneiros, de acordo com suas respectivas classes; e pela generosa recepção de estrangeiros ou súditos brasileiros que queiram emigrar para estas províncias.

Artigo 12 - Sempre que, e em qualquer latitude, encontrar um navio neutro ou amigo, com destino a um porto americano, deverá, de acordo com estas instruções, enviar uma cópia de seu diário de bordo e qualquer outra notícia que tenha obtido; recomendando que o comandante, quando chegar ao seu destino, envie o referido diário e as informações para este ministério pelo meio mais rápido e convenientemente seguro.

Artigo 13 - Recomenda-se, da forma mais positiva, a prudência e a honra do comandante e oficiais de um corsário, com o uso da maior circunspeção e delicadeza no cumprimento dessas instruções; e manter os termos mais

harmoniosos com os navios de potências amigas ou neutras, até agora pudemos estar em conformidade com os direitos da guerra; e sem sofrer represálias; deixando sempre uma visão honrosa e decorosa do governo da República; e por esse motivo ordena-se observar mais pontualmente as estipulações da lei à qual os corsários estão vinculados etc.

Artigo 14 - Como no sistema seguido pelo gabinete do Brasil, durante a presente guerra, eles não respeitaram, nem respeitam a propriedade dos súditos desta república; todas as coisas pertencentes a indivíduos daquela nação que possam ser encontradas a bordo de navios mercantes neutros ou amigos, após uma verificação cuidadosa dos documentos, podem, e devem, ser reputadas como presas dentro da legalidade; quando retirar esses itens, o captor entregará ao comandante do navio apresado o documento correspondente, especificando a natureza e a quantidade dos bens apreendidos; e o comandante do corsário registrará a transação em seu diário de bordo; e prestará contas disso ao governo, ou a seus consoles etc²¹¹.

Como é possível perceber, as orientações demonstravam um caráter bastante ofensivo para o curso que, por aquela altura, vivia o seu ápice na guerra. Os artigos incluíam questões que iam desde o emprego da bandeira republicana quando em combate até as relacionadas à disciplina, à conduta com prisioneiros, às informações sobre o inimigo e suas ações, à tomada de bens de propriedade brasileira nos diversos navios, inclusive os de nações amigas e neutras, e à cordialidade no procedimento em relação a estes últimos.

Importa referir que, apesar de intituladas como “instruções particulares”, seu texto foi integralmente veiculado por um periódico da época. Sabendo que ambos os governos e chefes navais tinham conhecimento da atuação de elementos de inteligência e que o envio das diversas gazetas era uma das formas de captação de informações, não é de se estranhar que um dos objetivos dessas instruções com tal demonstração de ofensividade, assim como ocorreu com a invasão das missões em 1828, fosse a consecução de melhores condições de paz nas negociações a serem entabuladas.

Em 1828, o curso enfraqueceu e o planejado bloqueio aos portos brasileiros não foi levado a cabo. Entretanto, mesmo com a mediação da Inglaterra, a paz precisou ser negociada duas vezes até ser assinada. Entre a primeira proposta, em 1827, e a segunda, em 1828, houve substanciais modificações²¹².

²¹¹ *The British Packet and Argentine News* nº 63, de 20 de outubro de 1827, tradução nossa.

²¹² Outras instruções reservadas foram emitidas ao longo da guerra. Assim ocorreu com o corsário *Presidente*, em maio de 1827, e com o *Libertador Bolívar* em janeiro de 1828. Ver estudo desses corsários no APÊNDICE A desta dissertação.

2. Do curso na Guerra da Cisplatina

Singular aventura, que aqui nos sucedeu, desviou os nossos pensamentos e cuidados para outro objeto, não muito agradável. Um navio de guerra de três mastros, que desde algumas horas fazia os maiores esforços, e bem sucedidos, para nos alcançar, por fim, com três disparos nos ordenou que hasteássemos a bandeira... A fragata inimiga seguiu-nos e içou a bandeira preta e branca de Buenos Aires²¹³. Imagine-se o nosso susto! Aquele país estava em guerra com o Brasil e estava muito em moda o curso, essa mancha de ferrugem no escudo da nossa cultura, à qual tanto gostamos de alardear. Teríamos a mínima esperança de poder enfrentar honrosamente a luta contra um corsário bem guarnecido e bem artilhado? O prolongado idílio da nossa viagem pelo oceano sossegado deveria terminar em sangrenta catástrofe? Penso que na maioria não nos achávamos aptos para semelhante fim heroico²¹⁴.

2.1 A Guerra declarada

Desde 10 de dezembro de 1825, o governo imperial havia baixado um decreto declarando guerra às Províncias Unidas do Rio da Prata. No mesmo dia, também foi emitido um manifesto²¹⁵ cujo teor pretendia justificar aos súditos, e aos demais países, os motivos pelos quais adotou tal procedimento. O decreto com a declaração de guerra continha o seguinte teor.

Havendo o Governo das Províncias Unidas do Rio da Prata praticado actos de hostilidade contra este Imperio sem provocação, e sem preceder declaração expressa de guerra, prescindindo das fórmulas recebidas entre as

²¹³ O autor parece haver confundido as cores, pois a bandeira que devia ser içada no momento das abordagens era a “branca e azul com um sol no centro”, conforme previa o artigo 2º das instruções particulares aos corsários em cruzeiro contra o Brasil. *The British Packet and Argentine News* nº 63, de 20 de outubro de 1827, tradução nossa.

²¹⁴ Relato de Carl Seidler por ocasião de sua chegada ao Brasil. Carl Friedrich Gustav Seidler, *Dez anos no Brasil: eleições sob Dom Pedro I, dissolução do Legislativo, que redundou no destino das tropas estrangeiras e das colônias alemãs no Brasil*, tradução e notas de Bertoldo Klinger, Brasília, Senado Federal, 2003, pp. 142-143. Carl Seidler, foi um viajante suíço-alemão contratado pelo agente dos assuntos políticos, Major Georg Anton von Schäffer, para o exército imperial, destinado à Campanha Cisplatina. Esse personagem viveu por dez anos no Brasil e, ao voltar à Alemanha, escreveu interessantes memórias. Sua abordagem não foge à regra de outros viajantes que vieram ao país naquele período, incluindo menções bastante depreciativas. Em diversos momentos a sua interpretação dos fatos patenteia a reprovação em relação ao procedimento com as tropas estrangeiras contratadas. De qualquer sorte, a obra apresenta uma perspectiva bastante rica do cotidiano brasileiro daquele tempo.

²¹⁵ Ver: Império do Brasil, *Collecção de Decretos, Cartas Imperiaes...*, pp. 95-100 e *Diário Fluminense* nº 147, de 24 de dezembro de 1825.

nações civilizadas, convêm á dignidade da nação brasileira, e á ordem, que deve ocupar entre as potencias, que Eu, tendo Ouvido o Meu Conselho de Estado, **Declare como Declaro a guerra contra as ditas províncias e seu Governo**: portanto Ordeno que por mar e por terra se lhes façam todas as possíveis hostilidades, **Authorizando o curso e armamento**, a que os Meus Subditos queiram propor-se contra aquella nação; Declarando que todas as tomadas e presas, qualquer que seja a sua qualidade, serão completamente dos aprezadores, sem dedução alguma em beneficio do Thesouro Publico. O Conselho Supremo Militar o tenha assim entendido, e o faça publicar, remetendo este por cópia ás Estações competentes, e affixando-o por Editaes. Palacio do Rio de Janeiro em 10 de Dezembro de 1825, 4º da Independencia e do Imperio. Com a rubrica de Sua Magestade Imperial. Visconde de Santo Amaro²¹⁶.

Como é possível perceber, além da declaração de guerra, o decreto autorizava o curso, deixando expresso que todas as tomadas e presas, independente do tipo, seriam integralmente dos aprezadores sem qualquer dedução para o Estado. Já havia certa animosidade em relação à guerra em virtude da publicação dos últimos acontecimentos que chegavam da Província Cisplatina²¹⁷.

Esses fatos estavam centralizados principalmente na atuação do cônsul brasileiro em Buenos Aires, que apesar de muitas correspondências não obtinha o atendimento de suas reclamações, mas também na conduta do corsário *Lavalleja*, que saiu a curso antes mesmo da declaração de guerra²¹⁸.

Tão logo o decreto tornou-se público, seguiu-se uma notável animação em relação aos possíveis resultados da atividade corsária, assim como uma notável propaganda realizada pelos periódicos governistas em relação ao atendimento da

²¹⁶ Império do Brasil, *Collecção de Decretos, Cartas Imperiaes...*, p. 94 e *Diário Fluminense* nº 140, de 16 de dezembro de 1825, grifo nosso.

²¹⁷ Referente ao país vizinho, o historiador argentino Julio Arturo Benencia afirmou que “a guerra iniciou oficialmente em 10 de dezembro de 1825, mas já desde agosto, quando a assembleia de *San Fernando de la Florida* declarou a incorporação da Banda Oriental às Províncias Unidas tinha-se consciência dela.” F. Lynch, *op. cit.*, p. 17, introdução de Julio Arturo Benencia, tradução nossa.

²¹⁸ Para um maior aprofundamento em relação ao teor das correspondências trocadas entre as autoridades brasileiras e platinas no período que antecedeu à guerra ver: Biblioteca Nacional (BN), Acervo Obras Raras, *Manifesto ou exposição fundada e justificada do procedimento da Corte do Brasil a respeito do Governo das Províncias Unidas do Rio da Prata, e dos motivos que a obrigação a declarar a guerra ao referido governo*, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1825, pp. 201-242, Ref. 99D-22-37 ex.2. Esse assunto também ocupou grande parte da edição de 24 de dezembro de 1825 do jornal *Diário Fluminense*. *Diário Fluminense* nº 147, de 24 de dezembro de 1825.

solicitação do Imperador²¹⁹. Em nota de *O Spectador Brasileiro*, em 23 de dezembro de 1825, lia-se:

Como na declaração de guerra perfeitamente sabida de todos os brasileiros, S. M. I. patenteou seus nobres, e generosos sentimentos para com seus súbditos, auctorizando, e animando ao mesmo tempo todos aquelles que quisessem armar corsários a fim de proteger a marinha mercante Brasileira, e fazer excursões nos portos de Buenos-Ayres, e suas Provincias; e visto serem evidentes as grandes vantagens, que devem resultar de huma semelhante empresa, tanto para o commercio, como para as pessoas, que quizerem entrar neste genero d'especulações; nós aconselhamos a todos aquelles, que estão animados de reaes sentimentos patrioticos, á apressarem-se á execução da vontade de S. M. o Imperador, atento estar provado sobretudo de hum modo irrevogavel serem os efeitos que devem resultar de hum tal projecto os mais uteis possíveis para os armadores, que acharão aqui com muita facilidade officiaes experimentados na carreira marítima para este efeito. E no caso em que se achem embaraçadas para completar o estado Mayor poder-se-hão dirigirão á nossa loja, onde achará sujeitos próprios para tal emprego²²⁰.

Em seguimento à declaração de guerra à Buenos Aires, o Comandante em Chefe da esquadra brasileira no Rio da Prata, Vice-Almirante Rodrigo Lobo, declarou bloqueados²²¹ os portos argentinos no dia 21 de dezembro de 1825²²². A reação do governo platino veio em seguida. Por possuir uma marinha bastante incipiente, contando com poucas unidades, ao declarar guerra, em 2 de janeiro de 1826, as Repúblicas Unidas do Rio da Prata também autorizaram o curso contra os navios brasileiros independente do tipo ou procedência²²³. Abaixo, segue, na íntegra, o decreto do governador de Buenos Aires e do Ministro Secretário da Guerra e da Marinha.

²¹⁹ Apenas uma animação inicial, pois o curso brasileiro não se desenvolveu conforme vislumbrava o Imperador. Faltaram armadores, navios, comandantes e tripulações. Faltava experiência e as relações necessárias para a atividade. O Brasil era um país recém-independente e não havia desenvolvido aptidão para o curso, bastante diferente do que havia ocorrido no Rio da Prata nos anos precedentes à guerra.

²²⁰ *O Spectador Brasileiro*, nº 216, 23 de dezembro de 1825.

²²¹ O plano marítimo do Império, sob o ponto de vista estratégico, não era outro senão fechar o porto de Buenos Aires ao comércio e encurralar sua pequena esquadra. Ao mesmo tempo em que dominaria o Rio da Prata e seus afluentes, obstaria o tráfego argentino pelos portos menores, cortando a organização do exército de operações republicano, seu abastecimento e suas comunicações. F. Lynch, *op. cit.*, tomo 1, p. 22, introdução de Julio Arturo Benencia.

²²² Pode-se consultar o texto original da declaração em: H. Boiteux, *Os nossos Almirantes...*, 1º vol., p. 125.

²²³ David Carneiro, *História da Guerra Cisplatina*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1946, pp. 177-178. Ao tomar ciência da declaração, Lecor tratou de informar às autoridades na capital do Império.

Sendo a guerra que o Imperador do Brasil faz a República das Províncias Unidas do Rio da Prata evidentemente injusta e com o objeto de reter pela violência uma parte principal do território da Nação; Considerando: Que o Imperador do Brasil estabelece como meio legal, a sedução e a anarquia entre os habitantes dos países vizinhos, para segregá-los da Nação a que pertencem, e que não desdenha de fingir e supor a expressa vontade deles, contra as demonstrações mais evidentes, para deduzir um título de aquisição legítima; Considerando: Que um Governo que adota tais princípios como regra de conduta e que ataca seus vizinhos, desrespeitando as Leis que as Nações estabeleceram para assegurar sua existência, é preciso que seja repellido por todos os meios legitimados pelo direito da guerra; Considerando: Que apesar do desejo das Províncias Unidas expresso no decreto de 6 de outubro de 1821 de cessar o corso, este funesto meio vem a ser necessário neste caso, e que ele é um dos mais eficazes para obter o fim desejado de reduzir o Imperador do Brasil à razão; e lhe induzir a adotar os princípios de moderação e justiça sem os quais não pode haver paz ou segurança entre as Nações; O governo encarregado do Executivo Nacional acordou e decreta: **Art. 1º - Fica autorizado o corso contra os navios e propriedades do Imperador do Brasil e seus súditos. Art. 2º - Os indivíduos que queiram armar corsários obterão as correspondentes cartas de acordo com o Regulamento do Corso de 15 de maio de 1817, e sob as garantias e responsabilidades nele estabelecidas. Art. 3º - Nos termos da resolução do art. 1 do decreto de 6 de outubro de 1821, publique-se solenemente a presente resolução, fixando-se em todos os lugares públicos. Art. 4º - O Ministro da Guerra e da Marinha fica encarregado da execução deste Decreto, que será inserido no Registro Nacional**²²⁴.

Já no dia seguinte, o documento foi publicado em diversos periódicos platinos²²⁵. Pelo seu teor ficava claro que aquele governo considerava injusta a guerra declarada pelo Império e denunciavam que D. Pedro I queria tomar pela violência uma

“Manda S. M. o Imperador pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha transmitir á Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegação deste Império, para sua intelligência, e governo, a inclusa *Gazeta Mercantil* de Buenos Aires nº 651, que o Visconde da Laguna remettêra á mesma Secretraria de Estado com officio de 7 do corrente, na qual aparece transcripto o Decreto daquelle governo que autoriza o corso. Paço, em 23 de janeiro de 1826. Visconde de Paranaguá”. Antonio Pereira Pinto, *Apontamentos para o Direito Internacional ou colecção completa dos tratados celebrados pelo Brazil com diferentes nações estrangeiras acompanhada de uma notícia histórica, e documentada sobre as Convenções mais importantes*, tomo II, Rio de Janeiro, F. L. Pinto e Cia, 1865, p. 366.

²²⁴ AGN, VII-12-3-6, tradução e grifo nossos.

²²⁵ *La Gaceta Mercantil*, nº 651, 3 de janeiro de 1826, entre outros. No Brasil, a Repartição dos Negócios da Marinha publicou a seguinte nota na imprensa periódica no início de fevereiro de 1826: “Manda S. M. o Imperador, pela Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha transmittir á Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegação deste Imperio, para sua intelligencia, e governo, a inclusa *Gazeta Mercantil* de Buenos Ayres n. 651, que o Visconde da Laguna remettera á mesma Secretaria de Estado, com Officio de 7 do corrente, na qual apparece transcripto o Decreto daquelle Governo que auctoriza o corso. Paço, em 23 de Janeiro de 1826. – Visconde de Paranaguá”. *Diário Fluminense* nº 25, de 1º de fevereiro de 1826.

parte importante do território nacional. Acusavam-no, ainda, de fingir e supor uma expressa vontade dos cisplatinos em se unir ao território brasileiro²²⁶.

Em consequência da declaração de guerra, as Províncias Unidas do Rio da Prata passaram imediatamente a expedir cartas de corso. O corso platino se desenvolveu tanto na modalidade fluvial e lacustre quanto na marítima, embora esta última tenha sido de maior envergadura pelas possibilidades que oferecia²²⁷. Sobre a autorização do corso pelas Províncias Unidas do Rio da Prata o historiador Gustavo Barroso registrou o seguinte em seu livro *A Guerra do Vidéo*.

Então, como derradeiro recurso, a 2 de janeiro de 1826, o governo das Províncias Unidas do Rio da Prata baixou um decreto autorizando o corso contra o Brasil, o que equivalia a convidar todos os aventureiros e piratas do mundo a se lançarem sobre o comercio pacifico e os pontos indefesos da extensa costa brasileira. Dezenas de barcos de corso com a bandeira argentina, quando não com outras que melhor os mascarassem, enxamearam no Atlântico meridional, perseguidos e destruídos sem cessar pela nossa marinha. Na maioria, eram armados nos portos negreiros do sul dos Estados Unidos; outros na Europa; alguns em Buenos Aires, no Salado e em Carmen de Patagones. Tripulados por estrangeiros. Comandados por estrangeiros. De argentino, somente o nome e o pavilhão cobrindo a insidia, o roubo, a pirataria²²⁸.

Enquanto o corso marítimo se estendeu pela costa da Banda Oriental, do Brasil e da costa ocidental africana, apoiando-se por vezes em portos norte-americanos, chilenos e alguns do Caribe; o corso fluvial deu-se no estuário do Rio da Prata, bem como nos Rios Paraná e Uruguai e seus afluentes. A modalidade de corso lacustre desenvolvido na Guerra da Cisplatina ocorreu, durante algum tempo, realizada por pequenas embarcações, nas águas da Lagoa Mirim, no extremo sul do Brasil.

²²⁶ Em resposta a essa acusação, o governo brasileiro consolidou um copioso dossiê cujo teor visava demonstrar a voluntariedade da união ao Brasil. BN, Acervo Obras Raras, *op. cit.*, pp. 201-242, Ref. 99D,22,37 ex.2.

²²⁷ O mercenário alemão Carl Friedrich Gustav Seidler anotou em suas memórias a percepção que teve a respeito dos corsaristas. Disse o referido oficial estrangeiro: “lançaram espertamente suas vistas para a guerra naval e reconhecendo muito bem que com um pouco de sorte fariam bons negócios, obtinham por bom preço cartas de corso em Buenos Aires, equipavam navios e em breve tornavam-se mais danosos para o comércio marítimo do Império do que toda a esquadra republicana junta”. C. F. G. Seidler, *op. cit.*, pp. 271-272.

²²⁸ Gustavo Barroso, *A Guerra do Vidéo: contos e episódios da campanha da Cisplatina 1825 a 1828*, Rio de Janeiro, Getúlio M. Costa Editor, 1939, pp. 54-55.

Os meios empregados na atividade podiam ser navios privados habilitados com cartas de corso²²⁹, navios habilitados concomitantemente como corsários e mercantes²³⁰ e navios de guerra efetuando cruzeiros de corso. Evidentemente, tanto pela quantidade quanto pelos resultados, a atuação dos navios privados obteve maior relevância. Na sequência, vieram os navios de guerra armado em corso e, por fim, de poucos exemplos e resultados, foram os navios armados simultaneamente como corsários e mercantes.

Ao longo dessa guerra o corso se desenvolveu em paralelo com as atividades das esquadras e causou enorme dano ao comércio e à economia brasileiros, com notórias repercussões no ambiente político. Logicamente, esses impactos influíram em grande medida nas negociações de paz que deram fim ao conflito.

2.2 Regularizando um corsário: a emissão de cartas

Para ser considerado um navio corsário e não ser tratado como pirata, havia obrigatoriedade de que se conduzisse em conformidade com a legislação daquela modalidade de guerra. Esse era o diferencial que os permitiam gozar de todas as vantagens dos beligerantes, sendo a sua autorização manifestada nos documentos que concordavam e subscreviam ao embarcar, mas principalmente pela existência de uma carta de corso válida²³¹.

A carta de Corso²³² era a autorização oficial para o exercício da atividade corsária. Aliás, antes que esse documento fosse emitido, era necessário o cumprimento de requisitos prévios apresentados pelo armador por meio de requerimento com a descrição detalhada do navio, seus equipamentos, artilharia e outras exigências²³³. Se a

²²⁹ Alguns navios particulares podiam ser considerados como de guerra em situações especiais. Exemplarmente, veja-se o estudo da corveta corsário *Gobernador Dorrego* no APÊNDICE A.

²³⁰ Recebiam carta para “corso y mercancías”. Ver estudo do corsário *Feliz* no APÊNDICE A.

²³¹ Jose Luiz de Azcárraga y de Bustamante, *El corso marítimo: concepto, justificación e historia*, Madri, Instituto Francisco de Vitória, 1950, p. 28.

²³² Esses documentos eram feitos em papel acartonado, para permitir durabilidade a bordo, e possuíam grandes dimensões, com aproximadamente um metro de largura por setenta centímetros de altura. Ver cópia de um exemplar reproduzido no ANEXO B.

²³³ Hélio Leôncio Martins, “O corso nas costas do Brasil (1826-1828)”, *Revista Marítima Brasileira*, v. 120, n. 1-3, jan.-mar. 2000, p. 65.

solicitação fosse atendida, era outorgado um número de carta de corso com o nome e descrição do futuro navio corsário.

Depois disso, o solicitante e sua documentação eram encaminhados para a Tesouraria da Marinha, onde ocorria o pagamento da fiança²³⁴, a qual era garantida por um comerciante ou pessoa solvente que também respondia pelo bom emprego da autorização²³⁵. A fiança servia como uma espécie de caução, cuja finalidade jurídica era garantir a cobertura de supostas indenizações que poderia se ver o Estado outorgante da patente obrigado a pagar, em virtude de ações que infringissem os regulamentos, como excessos no exercício do corso e danos ou prejuízos reclamados²³⁶.

Não obstante, eventuais despropósitos na função poderiam originar execução parcial da caução. Desse modo, das taxas de outorga das patentes surgia um fundo garantidor de possíveis indenizações, como também a remuneração ao Estado outorgante pelo privilégio econômico dado com a autorização do exercício do corso²³⁷.

Além da realização desses trâmites, o armador celebrava um contrato com a tripulação do futuro corsário. Esse documento era impresso em inglês e espanhol (às vezes também em francês) e era onde se estabeleciam as obrigações da tripulação, suas normas de comportamento, castigos (pecuniários) em caso de transgressões e a forma de repartição do produto das presas²³⁸.

A partir daí, seguindo o protocolo da ordenança de corso, o Comando da Marinha encarregava o mestre espanhol Angel Pita de inspecionar e registrar as dimensões do novo navio corsário²³⁹. Uma das obrigações previstas era a leitura das leis penais e a entrega de uma cópia delas aos comandantes para a leitura para a tripulação a cada oito dias²⁴⁰.

²³⁴ Durante a Guerra da Cisplatina, a importância consignada como fiança era de \$10.000 (dez mil pesos). L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 262.

²³⁵ H. L. Martins, “O corso nas costas do Brasil...”, p. 65.

²³⁶ A. C. Elizondo, *op. cit.*, pp. 81-82.

²³⁷ *Ibidem.*

²³⁸ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 262.

²³⁹ *Ibidem.*

²⁴⁰ Artigo 6º do *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to Regulate Privateering*. BNMM, *op. cit.*, p. 10.

Depois de cumpridos os requisitos de cunho administrativo, o navio poderia ser provisionado, armado e lançado ao mar em busca de presas. Se o cruzeiro fosse bem sucedido, o capitão traria prêmios, cuja avaliação e venda seriam rigorosamente organizados. A partir daí, os investidores, os proprietários, o capitão e a tripulação poderiam obter sua parte do lucro. Conforme já referido, esse complexo processo era o que separava os corsários dos piratas sem lei, e que permitia a todos, desde o Armador em terra ao ajudante do navio, lucrar com tal empreendimento²⁴¹. Esses procedimentos eram os previstos em regulamento, contudo nem sempre eram cumpridos.

Em Buenos Aires, tão logo o governo decretou o curso contra os navios e propriedades do Imperador do Brasil e seus súditos, no início de 1826, foram consignadas quarenta cartas de curso em branco²⁴². Somente a partir de março de 1826 que as cartas nominais, dentro dos trâmites previstos, passaram a ser expedidas²⁴³.

Há, porém, um hiato pela falta de informações, sobretudo em relação às cartas de curso encaminhadas para outros países, com destaque para os dos Estados Unidos da

²⁴¹ A. Konstam, *American privateers...*, pp. 27-30.

²⁴² Essas cartas visavam a agilizar a operação dos corsários, já que não continham o tipo de navio que amparavam, nem os nomes dos comandantes. Esse expediente, já usado anteriormente no curso do Rio da Prata, era objeto de muitas controvérsias, uma vez que permitia transformar qualquer navio tomado em mais um corsário sem passar por todos os trâmites exigidos pelos regulamentos.

²⁴³ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 358. De acordo com Ángel Justiniano Carranza, os seguintes navios corsários receberam autorização para atuar ao longo do ano de 1826 e até meados de 1827: *El Terror, Congreso, Sarandí, Ayacucho, Pichincha, Belgrano, Balcarce, El Oriental, El Gaucho, El Exterminador, Junín, El Pampero, El Patricio, El Independiente, El Cerrito, Buenos Aires, Montevideo, El Fructuoso, Ranquel, República, El Pangaré, El Tehuelche, El Tandil, El Volcán, Las Damas Argentinas, República de San Pablo, República del Ecuador, República del Janeiro, La Destrucción, El Tigre, El León, El Elefante, El Gato, El Vencedor, El Republicano, El Maule, El Talcahuano, El Valparaíso, El Callao, Fructuoso Rivera, Porteño, Rafael, Heras, 25 de Mayo, Rincón de las Gallinas, Maipú, Chacabuco, San Pedro, Córdoba, Entre Riano, Mendocino, San Juanino, Salteño, Sucre, Bolívar, Moreno, Castelli, Vieytes, Paloma, Águila, Cuervo, Galvarino, Motesuma, Correntino, San Martín, Santafecina, Limeño, Quiteño, Mexicano, Pampa, Dos Amigos, Paraná, Liberal, La Mar, Río de la Plata, Carolina, Elvira, Especulación, Casualidad, Atrevido del Sud, Rescatador, Venganza, Astucia, Rayo, Flora, Fuerte, Cartago, Roma, Grecia, Cerro Largo, El Lavalleja, Hijo de Mayo, Oriental Argentino, Gaviota, Oriental, Buenos Aires, Montevideo, Argentino, Rincón, Presidente, Constitución, Americano, Maldonado, Uruguay, Miguelete, Canelones, Durazno, Profeta Bandarra, Uria, Hijo de Julio, Republicano Argentino, El 21 de Septiembre, Estrella del Sur, Feliz, Cometa, General Brown, Unión Argentina, General Mansilla, Recompensa, Margarita, Chacabuco, Sin Par, Vengadora Argentina, Ituzaingó, Vencedor de Ituzaingó, General Brown, Salado, El Presidente, La Presidenta, El Republicano, Chacabuco, Las Piedras, Suipacha, Tucuman, Maipú, Sarandí, etc. A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 343. Evidentemente outras tantas cartas de curso foram expedidas até o segundo semestre de 1828.*

América, tendo como base o porto de Baltimore²⁴⁴. Naturalmente, o controle de navios saídos desses portos era bem mais difícil, o que proporcionava a possibilidade do não cumprimento dos regulamentos. Uma das principais formas de burlar a legislação era o emprego das supramencionadas cartas de corso em branco no estrangeiro²⁴⁵.

Tratava-se de um expediente ilegítimo, mas utilizado em muitas circunstâncias, normalmente com o encaminhamento da presa para portos internacionais, onde não passavam pelo devido processo legal²⁴⁶. Hélio Leôncio Martins e Lucas Alexandre Boiteux abordaram essa questão em seus estudos publicados na coleção *História Naval Brasileira*.

Quando os corsários saíam e chegavam aos portos da nacionalidade sob cuja bandeira operavam e, para aí, traziam as presas, suas vítimas ficavam bem caracterizadas como pertencentes ao inimigo. Mas se recebiam Patentes em branco no estrangeiro e retornavam para os lugares de origem, não teriam maiores preocupações de como e a quem haviam saqueado, e isto era difícil de ser evitado²⁴⁷.

Evidentemente não se pretende patentear que essa seria uma prática majoritária. Sabe-se, porém, pelo levantamento efetuado por Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, que um grande número de cartas de corso em branco foi expedido²⁴⁸.

²⁴⁴ Em um trecho de um ofício do Encarregado dos Negócios do Império do Brasil nos Estados Unidos da América, encaminhado em 1826 lia-se o seguinte: “constando-me que se achavão aqui varias comissoens de Buenos Aires para se armarem corsários...N’ellas o mais notável he o insulto feito a este povo, pois que o considerão o único próprio para piratear; e depois o bloqueio aos nossos portos sem ter no mar hum Navio de Guerra”. José Silvestre Rebello, [Correspondência]. Destinatário: Visconde de Inhambupe. Baltimore-EUA, 29 set. 1826. 1 ofício. *Apud* Alvaro da Costa Franco, “Correspondência Recebida (Ofícios) 1825-1827”, *In: Cadernos do Centro de História e Documentação Diplomática*, ano I. n. 2, Fundação Alexandre de Gusmão, Brasília, 2003, p. 45.

²⁴⁵ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 352.

²⁴⁶ Referindo-se ao curso de origem platense, Rodriguez e Arguindeguy afirmam que muitos dos capitães corsários, em geral de origem norte-americana, jamais estiveram em Buenos Aires, não enviaram suas presas ao porto daquela capital, nem as submeteram ao juízo do respectivo Tribunal. Algo que, definitivamente, permite interpretar que os dirigentes platenses não estavam tão interessados no “negócio” do curso, como nos seus rendimentos estratégicos. H. Rodriguez; P. E. Arguindeguy, *Las Fuerzas Navales Argentinas...*, pp. 53-54, tradução nossa.

²⁴⁷ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 352.

²⁴⁸ Pelo menos cinco séries de cartas de corso em branco foram mapeadas. Das primeiras quarenta autorizações emitidas no início de 1826, trinta foram em branco a pedido de Juan Pedro Aguirre. Da mesma forma, em 4 de janeiro de 1826, foi emitida uma série de autorizações numeradas de 41 a 65, conforme solicitação de Ambrozio Lezica e uma outra série de cartas com as numerações 66 a 90, para José Julián Arriola. Todos esses documentos continham a indicação do nome dos navios corsários, os quais, em sua grande maioria, não aparecem em nenhuma fonte, o que faz inferir que não passaram de

Ocorre que, mesmo na historiografia argentina, há poucas informações sobre o destino dessas autorizações e sobre os resultados de eventuais navios que as tenham empregado²⁴⁹.

Em virtude disso, essas lacunas ainda não foram preenchidas. As dificuldades aumentam consideravelmente pela improbabilidade de se encontrar o registro detalhado de atividades clandestinas nas fontes oficiais. Apesar disso, na década de trinta do século passado, um professor da Universidade de Montana chamado Lewis Bealer encaminhou para a Argentina cópias de diversos documentos de origem britânica existentes na Biblioteca Bancroft, da Universidade da Califórnia.

Esses documentos contêm informações bastante relevantes e foram transcritos pelo Capitão de Fragata da Marinha Argentina Teodoro Caillet-Bois no *Boletín del Centro Naval* em 1932. Em resumo, a documentação revela uma certa amplitude no descumprimento da legislação do corso, notadamente na região das Antilhas e alguns portos norte-americanos. Apesar de o governo platino emitir instruções claras em relação aos procedimentos legais, os desvios eram difíceis de serem evitados, afinal se tratava de navios operando isoladamente em paragens distantes. Além disso, toda a

projetos corsários inacabados. Outra possibilidade é que essas cartas de corso tenham sido encaminhadas para diferentes países, sem que haja qualquer informação sobre a grande maioria delas. Em 6 de julho de 1826, por solicitação de Severino Prudent, foi emitida mais uma série de cartas com a numeração de 96 a 109. Diferentemente das anteriores, nesta série não foi indicado o nome do navio corsário e estava expressa a indicação de que seriam para uso no estrangeiro. Conforme as necessidades e as possibilidades que surgiam, outras cartas de corso em branco foram emitidas ao longo da guerra. Convém ressaltar que durante os cruzeiros, e sem maiores cerimônias, muitas presas foram transformadas imediatamente em corsários apenas preenchendo as cartas de corso em branco que alguns apresadores portavam. H. Rodriguez; P. E. Arguindeguy, *El Corso...*, pp. 358-359.

²⁴⁹ Em 1829, por meio de um informe a seus superiores, Chas Jones, um funcionário do almirantado britânico, relatou sobre uma carta trocada entre os corsaristas em atividade no Caribe (Green e Prouting, este último supostamente um oficial do corsário *Presidente*), em que o primeiro solicitava baixa e propunha equipar um navio pequeno para cruzeiro, oferecendo uma participação com a terceira parte dos resultados para ele; pedia também a Prouting que lhe cedesse para isso uma das três cartas de corso que havia no corsário *Presidente*. Dizia que se não pudesse receber para o seu projeto uma dessas cartas em branco, buscaria obter uma em Baltimore. Além desse, o relato de Jones apresentava uma série de outros acontecimentos relacionados à pirataria que praticavam alguns navegantes naquela região. Chas Jones encerrou seu texto com a seguinte informação: “esperando humildemente que sejam de opinião que se pode chamar a atenção do Governo da Suécia sobre a conduta dos senhores Hadocks e Dinzey com grande vantagem para a navegação em geral”. Teodoro Caillet-Bois, “Sobre nuestros corsários de 1928. El Cacique y el Presidente”, *Boletín del Centro Naval*, tomo LI, ano LI, n. 494, mai.-jun., 1932, p. 191, tradução nossa. Esse informe corrobora com a ideia de que no porto de Baltimore emitiam-se autorizações de corso com a assinatura do governo de Buenos Aires.

comunicação dependia da navegação a vela, que, por sua vez, estava sujeita ao regime dos ventos.

Assim, o caráter do comandante corsário poderia reger muito mais as ações que o próprio regulamento. Por outro lado, apesar do esforço governamental para a correção dos desvios, o resultado estratégico decorrente do impacto sobre o comércio mercante brasileiro permanecia. E durante uma guerra, isso favorecia o concedente das cartas de corso.

Os desvios envolviam principalmente o emprego das cartas em branco e a condescendência dos governos de algumas ilhas da América Central para a venda de produtos, escravizados e navios apresados sem a passagem pelo Tribunal de Presas, conforme previa a regulamentação. Uma movimentação coordenada desses apresamentos entre as próprias ilhas permitia que a legislação fosse burlada e as vendas concretizadas.

Devido aos episódios que envolveram o apresamento do brigue *Cacique* nas proximidades do litoral nordeste brasileiro, com a posterior morte do subtenente britânico John Gray em 18 de setembro de 1827²⁵⁰; em 31 de julho do ano seguinte, um tripulante do corsário *General Brandsen*, chamado Wm. Farley, prestou depoimento ao Cônsul britânico na Argentina, Mr. Woodbine Parish. Além do detalhamento daqueles acontecimentos, o depoimento juramentado revelou algumas nuances do esquema de liquidação de presas, produtos e escravizados nas Antilhas.

Segundo Farley, as presas eram vendidas geralmente na ilha de Saba²⁵¹. Daquela ilha, as cargas dos navios eram levadas para as ilhas de Santo Eustáquio ou de São Tomás²⁵². Dessas últimas eram embarcadas para a ilha de São Bartolomeu, em cujo local existia uma agência de venda controlada pelos senhores Haddocks e Dinzey, de

²⁵⁰ Ver detalhamento desse caso no APÊNDICE A, estudo atinente ao corsário *General Brandsen* no que se refere ao apresamento do brigue *Cacique*.

²⁵¹ No caso do *Flor da Verdade*, navio armado com doze canhões e uma das presas do *General Brandsen*, o comandante George De Kay o vendeu em São Tomás. As mercadorias apresadas que o corsário trazia a bordo foram vendidas em Santo Eustáquio “sem dificuldade”. Teodoro Caillet-Bois, “Sobre nuestros corsários...”, p. 184.

²⁵² A ilha de São Bartolomeu foi uma possessão sueca entre 1784 e 1878. As ilhas de Saba, Santo Eustáquio e Curaçao eram controladas pela Holanda. Este último país ainda repartia com a França o controle da ilha de São Martin. As ilhas de São Tomás e Santa Cruz eram possessões dinamarquesas.

São Bartolomeu, e dos senhores Martins e Richardson, de Santo Eustáquio, os quais pertenciam ao Conselho do Governador das respectivas ilhas²⁵³.

Ademais, um indivíduo chamado Winzey²⁵⁴, que saiu de Buenos Aires como agente dos armadores, atuava em conexão com os mercadores antilhanos. Esse fato revela que alguns armadores não só sabiam de tais desvios como também possuíam participação neles, já que a venda nas Antilhas, sem a participação do Tribunal de Presas, era menos burocrática e mais lucrativa. Em seu depoimento, Farley também relatou que os escravos que os corsários traziam eram desembarcados na ilha de São Martim (na parte da ilha pertencente aos holandeses) e de lá levados às demais ilhas. Cada escravizado era negociado geralmente por duzentos e cinquenta pesos²⁵⁵.

Depois de finalizada a guerra, de posse das cópias da documentação comprobatória, incluindo os dois depoimentos juramentados prestados por tripulantes do corsário *General Brandsen* a Mr. Parish, o representante britânico Lord Bloomfield encaminhou ao Ministro das Relações Exteriores da Suécia e Noruega, Conde de Wetterstedt, uma polida solicitação de providências quanto ao que ocorria nas ilhas antilhanas sob controle da monarquia sueca.

Senhor Conde: Acabo de receber instruções da minha Corte para expor sem demora ao Governo de Sua Majestade o Rei da Suécia e da Noruega certos fatos que tiveram origem durante a guerra entre o Brasil e Buenos Aires e que induziram meu Governo, sempre estimulado pelo senso de justiça que caracteriza as comunicações entre ambas as Cortes, a expressar francamente seus sentimentos sobre um assunto que preocupa fortemente a segurança do comércio no Atlântico. Sabendo da consideração com que o Governo da Suécia cuida de todos os interesses do comércio, minha Corte não pode abrigar qualquer dúvida sobre a atenção que dará às reclamações que chegaram e que dão todas as razões para acreditar que na guerra entre o Brasil e Buenos Aires... (ilegível)... da República encontraram grandes facilidades para desembarcar e vender suas presas na ilha de São Bartolomeu. **Sem dúvida, Vossa Excelência conhece o sistema adotado pelo Presidente de Buenos Aires, de emitir cartas de curso em branco, do abuso que disso foi feito e do encorajamento da pirataria que foi sua**

²⁵³ Teodoro Caillet-Bois, “Sobre nuestros corsários...”, p. 185.

²⁵⁴ Em outro depoimento juramentado a Mr. Woodbine Parish, datado de 22 de julho de 1828, dessa vez de um indivíduo de nome com iniciais “F. D.”, lê-se: “O *Brandsen* se dirigiu logo para São Bartolomeu com o *Cacique* em busca de seus prisioneiros. Ali reside Ore Winzey, agente de Buenos Aires, quem dirige a venda das presas trazidas de Buenos Aires; foi enviado por certos armadores daquela capital para esse fim no começo da guerra”. *Ibidem*, p. 188.

²⁵⁵ *Ibidem*, pp. 185-186.

consequência. Tenho a honra de anexar cópias de duas declarações prestadas perante o Sr. Parish, nosso Cônsul Geral em Buenos Aires, cuja leitura sem dúvida indicará a Vossa Excelência que a ilha de São Bartolomeu é designada como aquela que oferecia facilidades para depositar a pilhagem, e onde os piratas tinham agentes estabelecidos, os senhores Haddocks e Dinzey, e outro chamado Winzey. Considerando este assunto cuidadosamente, parece que, mesmo quando não eram abertamente favorecidos, o objetivo dos piratas se satisfazia lá, onde eles acumularam uma grande quantidade de pilhagem, parte da qual foi trazida diretamente dos navios corsários e das ilhas holandesas; e é difícil acreditar que as frequentes visitas daqueles navios desde 1827 possam ter permanecido completamente desconhecidas das autoridades, dada a maneira suspeita como se aproximavam da ilha. Apresentando esses fatos a Vossa Excelência, também tenho a honra de transmitir uma cópia de um papel encontrado na carteira do comandante do *Presidente*, **que se supõe ser instruções secretas dos senhores Haddocks e Dinzey, de São Bartolomeu, aos comandantes de navios corsários. Estas instruções indicam o Capitão do Porto (*harbour master*) como a pessoa pronta para ajudar no desembarque do saque**, e estou convencido de que Vossa Excelência enxergará neste fato uma prova, senão de proteção positiva pelas autoridades, ao menos da falta de energia de sua parte para reprimir tal abuso; e embora tal prova não seja datada, não cabe dúvida, pela situação geográfica, que é a ilha de São Bartolomeu a que nela se menciona. Não posso dirigir esta comunicação a Vossa Excelência sem acrescentar o sentimento com o qual meu governo é obrigado a trazer tais fatos ao seu conhecimento, e sua esperança de que o assunto seja considerado sem demora pelo Governo da Suécia, que não poderá tardar em averiguar a conduta das autoridades de São Bartolomeu e julgar os que resultem envolvidos nessas questões naquela ilha, seja em ajudar os piratas, seja por cumplicidade na liquidação de seu butim...²⁵⁶.

As correspondências entre os representantes governamentais e entre os próprios agentes do corso permitem compreender um pouco mais as nuances do funcionamento da atividade. Com uma autorização de saquear, tomar e destruir a propriedade privada dos inimigos no mar, todo o tipo de abuso estava passível de ocorrer quando tal permissão caía em mãos de comandantes inescrupulosos.

Como grande parte dos navios eram tripulados e comandados por estrangeiros, o interesse ideológico da guerra em questão se fazia menos interessante do que os dividendos das tomadías. Esses são apenas alguns dos fatores que contribuíram, menos de três décadas depois, para o fim do corso como modalidade de guerra legalizada.

Vale frisar que apesar do grande alcance geográfico e da supremacia de elementos estrangeiros, a atratividade do corso alcançou também os elementos locais,

²⁵⁶ Teodoro Caillet-Bois, “Sobre nuestros corsários...”, pp. 193-194, tradução e grifos nossos.

sobretudo os provenientes de Buenos Aires, Carmen de Patagones, San Blas e das proximidades do Rio Salado²⁵⁷. Sobre os corsários platinos em atuação na Guerra da Cisplatina, o historiador inglês John Armitage deixou o seguinte registro.

Desde esta época, os de Buenos Aires, em razão da insignificância de suas forças, contentaram-se com tomar a defensiva; mas, por meio de corsários, que aprontavam continuamente, conseguiram, em pouco tempo, tornar-se mais formidáveis do que nunca. A maior parte destes corsários, eram lindas escunas de Baltimore, e brigues de uma a doze peças, guarnecidos por aventureiros de todas as nações, ingleses, americanos, franceses e italianos, geralmente indivíduos de caráter dissoluto, mas bravos, e empreendedores no mais alto grau. A inação em que estavam as embarcações de guerra de Buenos Aires, os habilitou a preencherem prontamente as competentes tripulações, de maneira que em poucos meses, a costa desde o Maranhão até o Rio Grande ficou infestada por estes audazes depredadores²⁵⁸.

Essa leitura britânica dos fatos traz uma perspectiva bastante escorreita, demonstrando o panorama dos meios, do pessoal e de suas atuações nos acontecimentos daquele contexto. Pelo que foi apresentado é possível inferir que muitas das cartas de corso emitidas não foram efetivamente usadas, outras parecem ter sido cedidas e negociadas conforme as circunstâncias lhe davam valor longe do governo que as concediam. Do mesmo modo, muitos corsários não obtiveram grande êxito em suas jornadas.

Nesta última situação, são enquadrados quatro dos cinco corsários ativos no primeiro semestre de 1826: *Libertad del Sur*, *El Gaucho*, *Escudero e Oriental Argentino*²⁵⁹. A exceção é o corsário *Guillermo* (depois *General Lavalleja*). O histórico e desempenho dessas e outras unidades corsárias serão apresentados, caso a caso, no APÊNDICE A deste trabalho.

Convém salientar que para dar funcionamento a toda estrutura do corso, algumas funções se faziam fundamentais, uma delas era a figura do armador. Um verdadeiro financiador da atividade e um catalisador dos distintos interesses que a envolviam.

²⁵⁷ D. Carneiro, *op. cit.*, 178.

²⁵⁸ John Armitage, *História do Brasil*, vol. 142, Brasília, Edições do Senado Federal, 2011, pp. 228-229.

²⁵⁹ As operações corsárias foram mais modestas em 1826. Durante essa fase inicial da guerra a atenção dos Cônsules e Almirantes estrangeiros esteve voltada nomeadamente para o bloqueio brasileiro. Do mesmo modo, a atenção principal portenha foi direcionada para a obtenção de tripulações e reforço da esquadra de William Brown. Brian Vale, *Uma guerra entre ingleses: Brasil contra Argentina em el Río*

2.3 Os armadores: uma classe tão benemérita quanto desgraçada

O implemento do corso trazia em si a possibilidade de grandes lucros. Naturalmente, isso atraiu investidores, os quais, ao mesmo tempo em que possibilitavam a defesa da causa nacional, também financiavam e obtinham os seus próprios benefícios em tais jornadas. Com isso, os portos de origem de navios corsários tornavam-se uma excelente oportunidade para ganhos, o que incentivou, também, novos marinheiros e investidores a se voluntariarem em empreendimentos marítimos de tal natureza.

A guerra de corso durante o embate pela Cisplatina foi subsidiada principalmente por ricos comerciantes de Buenos Aires, tanto nacionais quanto estrangeiros. Alguns seguindo perfeitamente os regulamentos, outros motivando reclamações de países neutros e das próprias tripulações em razão de procedimentos inadequados²⁶⁰. Referindo-se a esses armadores, Hélio Leôncio Martins e Lucas Alexandre Boiteux, assim os descreveram:

Com os próprios capitais adquiriam os navios, armavam-nos, contratavam comando e tripulações, abasteciam-nos e os mantinham. Investiam em atividade de alto risco, que lhes podiam retornar excelentes dividendos, dependendo, entretanto, de boas oportunidades, da audácia dos comandantes, do adestramento das guarnições, da eficiência dos navios e do armamento, da reação das vítimas e do julgamento do “Tribunal de Presas”²⁶¹.

Decerto uma boa variedade de premissas para chegar ao desejado lucro. Mas assim como as condições, as presas também eram muitas. Por serem proprietários ou consignatários dos navios os armadores eram responsáveis pela adequação destes à legislação do corso. O historiador naval argentino Laurio Destéfani os considerou “verdadeiros motores que impulsionavam a guerra corsária, os que colocavam o capital na empresa e que às vezes obtinham dividendos, mas que também perdiam capitais e navios e se viam envoltos nos juízos de má presa ou em processos por comportamento pirático ou inadequado de seus corsários”²⁶².

de la Plata 1825-1830, 1ª edição, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2005, p. 131.

²⁶⁰ F. Eleta, *op. cit.*, p. 145.

²⁶¹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 357.

²⁶² L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 263, tradução nossa.

Bastante explicativo, o artigo quarto do Regulamento Provisional do Corso de 1817 estabelecia as faculdades da classe e previa que “os armadores têm o poder de celebrar contratos que bem entenderem com os oficiais e tripulantes dos corsários..., tendo que deixar registro do que fizerem no Comando Geral da Marinha, que cuidará do seu mais exato cumprimento”²⁶³.

Ao longo da Guerra da Cisplatina estiveram em atividade cerca trinta armadores, porém não mais do que um terço desse quantitativo conseguiu bons resultados com um ou mais dos navios que armaram. Alguns, com menores capitais, disponibilizaram navios menores para emprego no curso fluvial ou dividiram os custos com outros armadores e sócios²⁶⁴.

Esses financiadores do curso, frequentemente buscavam recursos entre a população para tornar possível a operação de meios tão dispendiosos. Essa captação se dava por meio da venda de ações de determinado navio corsário. A caução necessária para colocar um navio corsário em operação também oferecia oportunidade para os fiadores da operação, os quais disponibilizavam as garantias necessárias e posteriormente participavam da divisão dos dividendos. Pode-se ver, a seguir, um exemplo de anúncio de venda de ações do corsário *Congreso*, cuja publicação ocorreu na imprensa periódica de Buenos Aires em outubro de 1827.

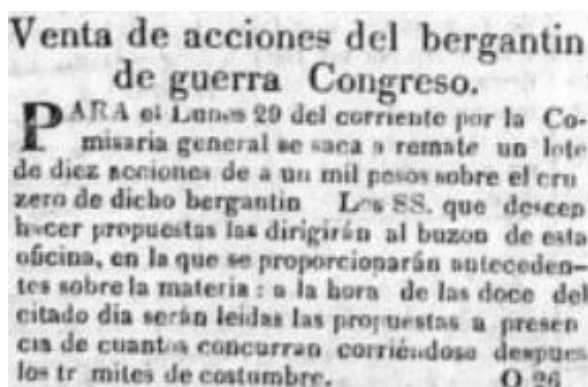


Imagem 1. Exemplo de anúncio de venda de ações de um corsário, veiculado na imprensa periódica de Buenos Aires em 1827. Extraído de *La Gaceta Mercantil* n° 1181, de 27 de outubro de 1827.

²⁶³ Artigo 4º do *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. BNMM, *op. cit.*, p. 8.

²⁶⁴ Os principais armadores foram Juan Pedro Aguirre, Ambrosio Lezica, José Julián Arriola, Henrye Picksooth, Vicente Casares, Severino Prudent, César Fournier, Cristóbal Carnellia, José Clavely, Feliz Alzaga, Juan Tomás, Manuel Torres, Estanislao Medrano, Gerónimo Sciarano, Francisco Ignacio Ugarte, José Luis Lobo, entre outros. A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 343.

Havia a possibilidade de o armador recorrer ao Estado para ajudá-lo a compor o armamento do navio. Para isso a ordenança previa a disponibilização de uma fiança correspondente, assim seriam franqueados dos armazéns do Estado os canhões, fuzis, pólvora e munições que faltasse aos armadores. Após a conclusão do cruzeiro eram obrigados a devolver o armamento consignado do Estado, não sendo-lhe imputada essa responsabilidade caso o corsário naufragasse ou fosse apreendido²⁶⁵.

Em várias ocasiões o armador também desempenhava a função de comandante do navio. Assim ocorreu com James Harris, José Clavely, César Fournier, Antonio Cuyas, Cristóbal Carnellia, John Halsted Coe e George de Kay. Apesar de os armadores espanhóis terem se salientado em suas funções, existiram navios armados por argentinos, norte-americanos, ingleses, italianos e austríacos. Existiram casos de argentinos comandando um navio corsário na guerra, mas estes foram exceção²⁶⁶.

Com efeito, conforme ficará evidente mais adiante, no estudo das unidades corsárias empregadas na guerra, alguns armadores se salientaram sobremaneira no curso. Os melhores resultados estão associados aos portenhos Juan Pedro Aguirre, Severino Prudent e Martiniano Bonorino, mas principalmente aos espanhóis Vicente Casares e José Julián Arriola.

Somente Vicente Casares armou dez navios corsários, dos quais pelo menos oito obtiveram resultados de relevo. Sua atuação como armador na guerra foi uma das mais ativas e eficazes, tendo largado a corso navios como o *General Lavalleja*, o *Republicano Argentino*, o *Vengador Argentino*, o *General Mansilla*, o *General Brandsen* e o *Presidenta*.

Outro armador de grande projeção e resultados foi o espanhol José Julián Arriola, o qual pôs em operação navios como o *Hijo de Mayo*, o *Hijo de Julio*, o *Sin Par*, a *Boanerense* e pelos menos outros onze mais. Uma prática comum entre os armadores era a união de esforços para colocar determinados navios em ação. Arriola,

²⁶⁵ Artigo 5º do *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. BNMM, *op. cit.*, p. 8.

²⁶⁶ Ao longo do APÊNDICE A serão apresentados, sempre que possível, os nomes dos fiadores das diversas operações de corso. Encontrar-se-ão patrocinando as operações nomes como os de Francisco Trelles, Feliz Alzaga, Guillermo Ford, Félix Ignacio Frías, Pascual Costa, Frederico Alzaga, Alejandro Martínez, José Julián Arriola, Ricardo Sutton, Samuel Chapman, Carlos Marcet, Miguel de Azcuénaga, Juan Pedro Aguirre, Domingo Gallino e Carlos Celone. Alguns desses nomes já bastante conhecidos por executarem outras funções da estrutura do corso.

por exemplo, atuou em conjunto com Francisco Ugarte para armar o corsário *Presidente* e com Martiniano Bonorino para armar o *Bonaerense*²⁶⁷.

Além da função de armador, José Julián Arriola também desempenhava outras atribuições na organização do corso platino, nomeadamente como fiador e leiloeiro das presas e produtos dos seus e de outros navios corsários. Os anúncios de leilões realizados normalmente nos armazéns da rua da Catedral, em Buenos Aires, eram muito recorrentes nos periódicos da capital portenha daquele período²⁶⁸. Vejamos uma amostra.



Imagem 2. Exemplo de anúncio de leilão de produtos das presas dos corsários *Sin Par* e *Cometa* por Arriola y Gowland veiculado na imprensa periódica de Buenos Aires em 1827. Extraído de *La Gaceta Mercantil* nº 1066, de 6 de junho de 1827.

Para além da possibilidade de lucro, o corso se traduzia em uma empreitada muito arriscada. Frequentemente os armadores eram questionados por acionistas, marinheiros e investidores por meio de matérias subscritas por pseudônimos na imprensa periódica portenha. As reivindicações normalmente estavam ligadas à solicitações de maior transparência nas transações e ao atraso na distribuição dos dividendos a que faziam juz os participantes e financiadores dos cruzeiros.

²⁶⁷ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 263.

²⁶⁸ José Julián Arriola aparece ligado à organização de leilões desde antes da guerra. Muitas vezes as ofertas eram de casas, fazendas e animais. Somente a partir de 3 de janeiro de 1827 é que as chamadas para leilões aparecem sob a designação “Arriola y Gowland”, o que pressupõe uma parceria para este tipo de negócio.

Caso semelhante aconteceu com José Julián Arriola em julho de 1827, primeiramente em relação ao corsário *Sin Par* e, em um segundo momento, sobre o *Hijo de Julio*. A título de exemplo, segue um extrato da resposta publicada pelo armador referente ao segundo questionamento que recebeu.

Embora eu assinasse todos os jornais públicos para incentivar os escritores, na maioria das vezes não tenho tempo necessário para lê-los, mas um amigo me disse: tem aí V. Sa. outro curioso sobre o corsário *Hijo de Julio*, já andei respondendo, mas deve ser o mesmo curioso *Sin Par* ou um seu amigo mancomunado. Em resposta lhe digo que as presas do *Hijo de Julio* assemelham-se ao caso do *Sin Par*, ou seja, não foram concluídas as vendas de todos os bens e navios que foram levados a Patagones, para onde foi enviado um agente para realizá-las. Cujas contas se devem apresentar em breve. Até hoje não há nenhuma demora estranha. Fora os produtos que aqui foram chegando aos poucos, achando-se a maior parte vendido, porém falta vir bastante da presa que foi trazida para um ponto da costa sul. Agora quanto à junta de acionistas que o Sr. Curioso deseja para tratar desse assunto, digo ao Sr. que não há no estatuto essas especulações, ao qual se dignou subscrever por vontade própria, e nada mais do que dizer. Haverá de se formar uma junta, para a qual será nomeado o presidente, e a maioria decidirá o resultado; não há outra base senão o contrato de inscrição que fica no Comando Geral da Marinha: onde se diz sobretudo que do montante total de todas as presas feitas, deduzidos do valor do armamento do navio, todas as despesas e comissões, o produto líquido será dividido em duas partes, uma para a tripulação e outra para os acionistas. Conseqüentemente, é perder tempo fazer juntas, pois muitas vezes não comparecem a elas: e assim costumam passar muitos dias, e no final tudo vira em conversação. Cada um, pois, ao entrar nessas especulações, calcula se pode ganhar verificando se tem confiança em quem administra, este deverá apresentar as contas no tempo certo a cada um dos acionistas que quiserem vê-las, quando forem convidados para receberem o dividendo. Ou não receber nada se nada foi ganho...O armador do corsário *Hijo de Julio*, do *Sin Par*, e de oito mais entre os que andam cruzando e os que devem sair em poucos dias de outros pontos; de quatro que anteriormente foram apresados pelo inimigo e um mais que naufragou. José Julián Arriola²⁶⁹.

Conquanto tenha sido apresentado apenas um fragmento da resposta de Arriola, ela é reveladora do poder dos armadores, dos riscos das operações corsárias e de um dos cálculos previstos em contrato para a posterior distribuição de dividendos. Uma sistemática complexa e recheada de interesses diversos. Ainda em meados do ano de 1827, foi possível encontrar outra questão envolvendo dúvidas sobre o procedimento dos armadores e a distribuição dos dividendos.

²⁶⁹ *La Gaceta Mercantil* nº 1116, de 27 de julho de 1827, tradução nossa.

Nesse caso, a indagação se dá em torno da divisão dos lucros do primeiro cruzeiro do corsário *Unión Argentina*. Em tal comissão o navio havia apresado dois navios: as sumacas *Flor do Porto* e *Santa Rita*. A nota, sem identificação de autoria, conforme era costumaz, refere-se à liquidação dessas presas.

Prodigiosa e admirável conta e razão dos dois armadores do corsário *Unión Argentina* que são D.F.A e D.E.M. Os acionistas deste corsário eram cem: o valor de cada ação era duzentos pesos: conseguiu fazer duas excelentes presas com cargas muito boas que foram vendidas a preços bastante elevados. Feita a venda, o armador D.F.A. com muito empenho tentou comprar e efetivamente comprou várias ações por mil pesos cada uma. Isso certamente prometia um dividendo maior ou pelo menos aproximado aos mil pesos em que comprou o dito armador, mas o resultado foi que, quando os confiantes acionistas foram chamados para tal dividendo, receberam somente cento e sessenta e sete pesos e três reais e pico por todo o lucro de cada ação de duzentos pesos, ou seja, trezentos e sessenta e sete pesos e três reais, incluindo o principal dos duzentos pesos, que ficou para o segundo cruzeiro empreendido pelo dito corsário. Isso é tudo o que se recebe em vez dos mil e mais pesos que se esperava. O que poderia ser dito sobre isso! Que é um prodígio admirável e que os dois armadores ou são muito inocentes ou hábeis administradores de todos os tipos de negócios²⁷⁰.

A resposta dos armadores veio logo em seguida pelo mesmo canal. Nela é possível ver uma explicação matemática para os motivos de haverem os acionistas recebido aquele valor por cada ação do corsário. Por ocasião de tais contestações, os armadores não deixavam de respondê-las. Era bastante comum que trouxessem argumentos em defesa da própria honra e notoriamente sentiam-se incomodados pelo fato de serem questionados por meio da imprensa.

Abaixo, segue um trecho da resposta dos armadores do corsário *Unión Argentina*, Estanislao Medrano e Francisco Alzaga.

Srs. Editores da *Gaceta Mercantil*. Lemos o comunicado que no número 1090 de seu jornal se intitula Corso, no qual é atacada a conduta dos armadores do corsário *Unión Argentina*. Olhando para o seu autor com desprezo, respondemos este e apenas para desvanecer as ideias que possa ter deixado nas pessoas que não nos conhecem, por isso apresentamos ao público em geral, satisfazendo as observações que nos foram feitas. Os melhores carregamentos e que foram vendidos a preços muito altos, renderam um valor que ascendeu a um total de \$85.596 e 3 reais e meio. Os senhores Arriola e Gowland confirmarão esta informação. Deste valor

²⁷⁰ *La Gaceta Mercantil* nº 1092, de 26 de junho de 1827, tradução nossa.

reduzidos os direitos alfandegários²⁷¹, frete do Rio Salado para cá, as despesas de lá, a comissão do comandante de cinco por cento depois de deduzidas os direitos de entrada, comissão dos armadores e outras despesas menores: perguntamos ao seletto público, se o líquido da metade deste montante, poderá dar mil pesos a cada acionista, sendo divisível em cem ações. Ficaremos lisonjeados com os sujeitos que queiram nos honrar e possam se dirigir a rua do Peru, nº 140, onde serão informados dos pormenores das contas²⁷².

Interessante notar que além de permitir o vislumbre de algumas minúcias do curso com suas disputas pelo produto dos cruzeiros, tais querelas trazem informações que raramente são encontradas em outros documentos, em grande medida por haverem se perdido com o tempo. No caso recém-exposto, os armadores apresentaram detalhes sobre o procedimento para a divisão dos resultados baseado no contrato de curso, o qual certamente todos assinaram e concordaram antes da partida do navio.

Por esse caso, percebe-se claramente a incidência de impostos aduaneiros sobre as presas apreendidas, o que era deduzido dos lucros dos organizadores e participantes, mas que recheava os cofres do governo. Essa era mais uma forma de retorno para o governo concedente das cartas de curso. Outra constatação se dá em torno do percentual estabelecido para o comandante do navio: “a comissão do comandante de cinco por cento depois de deduzidos os direitos de entrada”. Conforme referido, muito provavelmente essa deveria ser uma cláusula do contrato pré-estabelecido.

As especulações em relação aos resultados dos cruzeiros criavam expectativas em torno da valorização das ações que haviam sido vendidas. Daí a existência de um mercado que visava lucrar com a venda de tais ações por preços mais altos mesmo antes do retorno do navio. A apreciação ou depreciação dos ativos dava-se de acordo com as notícias que chegavam, podendo ser muitas e ricas capturas, como também a captura ou o naufrágio do próprio navio corsário, com a conseqüente perda de capital.

No episódio supracitado, os reclamantes relatam a recompra de ações pelos armadores pelo valor de mil pesos, sendo que as mesmas haviam sido vendidas por um valor cinco vezes menor anteriormente. Com isso, os reclamantes inferiram que os

²⁷¹ O Regulamento Provisional do Curso de 1817 estabelecia que os navios apresados estavam livres de outros impostos, mas deduziriam as taxas correspondentes ao porto. Artigo 14 do Decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. BNMM, *op. cit.*, p. 8.

²⁷² *La Gaceta Mercantil* nº 1092, de 26 de junho de 1827, tradução nossa.

armadores sabiam que um grande retorno iria ocorrer, razão pela qual se dispuseram a desembolsar tal quantia pelas ações. Em outro trecho da resposta dos armadores aos queixosos lia-se:

Com respeito às compras que se dizem feitas pelo Sr. Francisco Alzaga, nós sofremos as mesmas equívocos que os demais, pois ainda não havia sido vendida a primeira presa e se soube, pelo cabo de presa, que o corsário perseguia (no momento que se separou dele) outra presa que parecia de mais vantagem ainda: cuja ideia também acreditava o comandante do mesmo corsário, o que se sabe por uma carta que existe em nosso poder. E tendo gente suficiente para tripular outras três presas, não hesitamos em pagar mil por cada ação, e ainda estávamos dispostos a pagar mais. Por aquele tempo, o corsário teve problemas e teve de entrar no Salado bastante maltratado²⁷³.

Diante da realidade dos acontecimentos em relação ao resultado das presas, ambos se decepcionaram, pois a expectativa não condizia com a realidade. Apesar de não se saber se a resposta dos armadores também estava de acordo com os fatos ou se realmente eles eram “hábeis administradores de todos os tipos de negócios”, este caso permite entender a complexidade das relações sócio financeiras do curso platino, cujo privilégio de informações já influía nos resultados.

Outro caso de protesto em relação a um armador ocorreu após o retorno do brigue corsário *Congreso*. Esse navio estatal havia sido consignado pelo governo platino a César Fournier, que o preparou para o curso servindo-lhe de armador e comandante. Fournier realizou um dos mais profícuos cruzeiros da guerra, tomando mais de duas dezenas de navios mercantes. No entanto, ao regressar ao Rio da Prata, foi perseguido pela Marinha Imperial e teve seu navio incendiado.

Na denúncia assinada por “Dez Acionistas e Vinte Marinheiros” prevalecem as acusações sobre os procedimentos dos armadores e expõem-se algumas das muitas mazelas do curso.

S.S. EE. da G.M. Já há algum tempo foi denunciado pela imprensa o comportamento escandaloso que a maioria dos armadores corsários têm observado nesta cidade, na guerra atual, com seus acionistas e tripulações; e embora o governo ultimamente tenha se dignado a resolver o que o acreditou ser justo acerca do brigue *Congreso*, seria desejável que se aprovasse uma resolução geral sobre tão importante matéria e, em particular, um decreto

²⁷³ *La Gaceta Mercantil* nº 1092, de 26 de junho de 1827, tradução nossa.

tutelar para aquela classe tão benemerita quanto desgraçada que tem contribuído para nossos triunfos navais, e para a ruína e consternação do comércio inimigo. Estamos falando dos oficiais e equipagens dos corsários argentinos que, depois de terem feito vários cruzeiros de sucesso, até agora não puderam colher os frutos de suas privações e fadigas. Uns pereceram nas prisões do Brasil ou no oceano, e aqui suas famílias também perecem de necessidade: outros depois de terem sido incapacitados em combate ou no trabalho do mar, ganham a sua subsistência implorando misericórdia pública nas nossas ruas: muitos desesperados para obter a menor soma dos armadores por suas partes de presa, ou as venderam por menos do que Esaú vendeu seu patrimônio, ou bem as deixaram à disposição de quem quiser ou puder usurpá-los; Que exemplos tão funestos para a empresa do corso? Nada querem desde então expor seu capital, nem sua pessoa para alimentar a ganância de quatro usurpadores... A experiência ensinou aos acionistas, que se chamam felizes, e também às tripulações, que devem ser satisfeitas apenas, por todos os prêmios, com a pequena quantia que recebem antecipadamente, por mais lucrativas que sejam as presas que seus esforços conseguem tomar. Entre várias coisas desse tipo que poderíamos citar, vamos nos referir a uma do Bergantin *Congreso*. O seu armador disse no início, que o valor das presas do referido corsário introduzido nos nossos portos, era apenas suficiente para cobrir o seu armamento, e que se a fragata *Palermitana*²⁷⁴, que foi dirigida à costa do Pacífico, chegasse ao destino, a tripulação teria sua parte do prêmio; mas o resultado foi: que a fragata chegou com segurança ao porto, e longe de cumprir a promessa, o armador disse agora que todos os resultados não conseguem cobrir os custos do armamento. **Este e outros incidentes da mesma natureza tem infundido um desalento mortal em todos aqueles que poderiam usar suas riquezas ou habilidades no prosseguimento do corso, cuja arma poderosa é quiçá a única por enquanto, capaz de causar terríveis danos ao império inimigo; pois sua marinha militar não pode guardar a extensa costa do Brasil; manter estações em todos os pontos de escala para seu comércio, bloquear nossos portos e manter cruzeiros a frente dos neutrais e amigos, para onde podemos enviar nossas presas.** Consequentemente, a justiça, a humanidade e os interesses da República exigem urgentemente a proteção da autoridade em favor de alguns infelizes cujos sacrifícios pela causa pública são tão notórios quanto dignos do apreço de nossos concidadãos. Não duvidamos da SS. E. que tão boa causa tenha defensores, e rogamos que insira este artigo em seu Jornal como desejar. Dez Acionistas e Vinte Marinheiros²⁷⁵.

Apesar do grande número de presas realizadas, muitas delas não chegavam a ser julgadas e vendidas, pois grande parte delas eram retomadas, sublevadas pelas tripulações, incendiadas, encalhadas, naufragadas ou ainda envolvidas em longos

²⁷⁴ A apreensão desse navio envolveu um longo processo. O procedimento questionou desde a captura do navio até questões sobre os escravizados existentes a bordo e a venda de produtos existentes na presa. Ver *Archivo General de la Nación*, Colonia, Escribanías y Tribunales de Presas, IX-34-9-6 e Secciones Gobierno, Documentos administrativos y militares, Ministerio de Guerra y Marina, X-14-8-1 e X-22-8-5.

²⁷⁵ *La Gaceta Mercantil* nº 1367, de 21 de junho de 1828, tradução e grifo nossos.

processos reclamados por seus donos. Por essa razão, um cruzeiro aparentemente bem sucedido nem sempre rendia bons resultados. Com a ocorrência da perda do navio corsário, o sistema começava a ruir na direção do armador e dos fiadores da operação, sobretudo.

2.4 O Tribunal de presas

De acordo com a legislação vigente no início do século XIX, todas as presas dos corsários deveriam ser submetidas a um tribunal *ad hoc*, o “Tribunal de presas”²⁷⁶. A função principal desse Tribunal era declarar a legitimidade ou ilegalidade da apreensão, julgando-a como boa ou má presa de acordo com a previsão legal²⁷⁷. Se consideradas “más”, deveriam ser devolvidas aos donos com a devida indenização, se consideradas “boas” seriam vendidas e, neste caso, o governo era um dos principais compradores, principalmente quando sofria um bloqueio²⁷⁸.

Conforme já referido, inicialmente, o curso platino do contexto da independência argentina seguiu as instruções contidas na legislação espanhola, consumado na Ordenança de Corso de 20 de junho de 1801²⁷⁹ (e seu complemento de 1802)²⁸⁰. Posteriormente, em 20 de junho de 1814, foi implementada a primeira disposição

²⁷⁶ “O conhecimento das presas que os corsários conduzirem ou remeterem a nossos portos corresponderá, privativamente, ao tribunal delas”. Artigo 15 do Decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. BNMM, *op. cit.*, p. 8, tradução nossa. Na América do Sul foram particularmente importantes o de Buenos Aires, no Rio da Prata, e o de Juan Griego, na ilha Margarita, sob a jurisdição do governo revolucionário da Venezuela, que logo se transformou em duas cortes de Almirantado: a de Angostura e a de Margarita. Nos Estados Unidos não existiram nem Tribunais de Presas nem Cortes de Almirantado. Naquele país, as ações eram julgadas perante os Tribunais Judiciais de cada estado. Alejandro Laborde Fonrat, “Artigas y La Guerra de Corso: una lección de coherencia entre política, estratégia y táctica”, *Revista Naval*, 2008, p. 83, tradução nossa.

²⁷⁷ Os efeitos da captura, após a visita, não atingiam os bens pessoais dos tripulantes, pois não possuíam o status comercial. Para o restante, a justificativa se encontrava no fato de que estando em conflito duas nações, os súditos de uma são inimigos da outra e, conseqüentemente, seus bens e propriedades adquiriam o mesmo caráter. A. Corrales Elizondo, *op. cit.*, p. 83, tradução nossa.

²⁷⁸ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, pp. 358-359. Os artigos de guerra apresados eram livres de direitos e, se o Governo os necessitasse, poderia comprá-los com desconto de dez por cento em relação ao preço de mercado. Artigo 15 do Decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. BNMM, *op. cit.*, p. 8.

²⁷⁹ *Ordenanza de S. M. que prescribe las reglas con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra los enemigos de la Corona*, Madri, Imprenta Real, 1834.

²⁸⁰ *Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar*, reimpressa por M. Guzmán, Mérida de Yucatán, 1853.

especial para o curso ditada por governantes locais, criando um Tribunal de Presas em Buenos Aires. O decreto referendado pelo Diretor Supremo, Antonio Gervasio de Posadas, continha o seguinte teor:

Sendo de absoluta necessidade nas presentes circunstâncias a existência de um Tribunal privativo que conheça, julgue e sentencie conforme os princípios gerais do Direito da Guerra e das Gentes, e as disposições de nossas ordenanças de Marinha e Corso, sobre os apresamentos e detenções de embarcações inimigas ou neutras que façam as forças navais do Estado, que atualmente bloqueiam o Porto de Montevideú, determina-se expedir o presente decreto:

Artigo 1º - O conhecimento dos apresamentos e detenções de quaisquer embarcações inimigas ou neutras pelas embarcações do Estado ou por corsários particulares corresponde privativamente a um Tribunal que formarão meu Secretário de Estado e o Departamento de Guerra e Marinha como Vogal Presidente, o Conselheiro de Estado mais antigo depois dos meus Secretários e o Auditor Geral da Guerra, atuando com o Escrivão de Marinha.

Artigo 2º - O Tribunal conformará em suas resoluções e na brevidade dos julgamentos o disposto nas portarias gerais e particulares sobre apresamentos e detenções, até que a Assembleia Geral estabeleça na matéria as formas e regras que sejam de sua soberana aprovação.

Artigo 3º - Por enquanto, os recursos das sentenças do Tribunal de Presas serão julgados pela minha pessoa como Diretor Supremo e as resoluções que expeçam serão assessoradas pelo meu Secretário de Estado no Departamento de Governo.

Artigo 4º - O presente Decreto será comunicado por cópia a quem corresponde pelo meu Secretário de Estado e Governo e se publicará no Ministério, para que todos fiquem cientes²⁸¹.

Ao estabelecer a composição e competência para julgamentos e recursos sobre os apresamentos de navios neutros e inimigos, o decreto deu o passo inaugural para a criação de uma legislação própria sobre a matéria que foi desenvolvida nos anos seguintes. É bom lembrar que, com o tempo, a composição desse Tribunal variou conforme as mudanças políticas e circunstâncias da época²⁸².

De acordo com o artigo oitavo do Regulamento Provisional do Corso de 1817, assim que possível, as presas efetuadas pelos navios corsários deveriam ser encaminhadas para avaliação por um Tribunal de Presas. Essa espécie de júri era justamente o que havia sido criado em Buenos Aires em 1814.

²⁸¹ AGN, X-5-1-1, tradução nossa.

²⁸² H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 89.

Toda presa será remetida aos portos do Estado para ser julgada pelos trâmites legais e de uso em semelhantes casos; porém se ocorrer alguma circunstância extraordinária que possa impedir, usará o comandante do corsário de todo o arbítrio, preservando sua segurança, e guardando os documentos justificativos, que apresentará tempestivamente ao tribunal competente²⁸³.

Como se percebe, em determinadas circunstâncias que pudessem afetar a segurança do navio, o comandante poderia retardar o encaminhamento da presa, porém a documentação comprobatória dos motivos do atraso deveria ser apresentada ao Tribunal de Presas. Os pedidos de declaração de boa presa que continham a relação dos comandantes capturados e os livros e papéis que junto com os diários de navegação indicavam a nacionalidade da presa e as condições e classificação de seu carregamento, eram documentos que faziam parte do dossiê regulamentar de um corsário frente ao referido júri²⁸⁴.

Conforme visto anteriormente, o artigo segundo do decreto que instituiu o corso contra os navios e propriedades do Imperador do Brasil e seus súditos, em 2 de janeiro de 1826, previu a utilização do Código de Pueyrredón, implementado em 15 de maio de 1817, como base normativa para a atividade na nova guerra. Porém, diante das peculiaridades que o novo confronto impunha, foi necessário implementar um novo decreto ajustando o funcionamento do Tribunal de presas. Essa norma foi posta em execução em 10 de abril de 1826²⁸⁵.

Entretanto, com o auge do corso na guerra contra o Brasil em meados de 1827, o regramento do Tribunal de Presas precisou ser novamente ajustado. Em sessões legislativas realizadas entre 8 e 21 de junho de 1827, esse assunto proporcionou amplos debates entre os deputados platinos²⁸⁶. As novas disposições passaram a prever que em

²⁸³ Artigo 8º do *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. BNMM, *op. cit.*, p. 10.

²⁸⁴ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 262. “O apresador cuidará de recolher todos os documentos que correspondam ao navio apresado para que constem no processo, de igual maneira deve remeter os comandantes e principais pessoas, sempre que não haja inconveniente”. Artigo 5º do decreto de 13 de janeiro de 1826, *Dejando a beneficio de la tripulación el producto de las presas marítimas*. P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 2, p. 730, tradução nossa.

²⁸⁵ Enquanto os ajustes dessa nova norma não saíam, foram editados decretos em 13 e 26 de janeiro de 1826, tratando sobre as presas tomadas pela esquadra republicana. H. Rodriguez; P. Arguinguey, *El corso...*, pp. 348-349.

²⁸⁶ Emilio Ravignani, *Asambleas constituyentes argentinas*, tomo III, Buenos Aires, Talleres S. A. Casa

primeira instância os juízos de presas seriam atendidos por um juiz letrado nomeado pelo governo²⁸⁷. Às decisões deste seria possível interpor recurso em segunda instância a um tribunal composto pelo Ministro da Guerra e da Marinha e dois membros menos antigos da Câmara de Justiça²⁸⁸.

Só haveria a possibilidade de se recorrer a uma terceira instância se o Tribunal de Alçada revogasse “toda ou em parte substancial” a sentença anterior. Nessa condição, havia a possibilidade de se recorrer a um tribunal composto pelo Ministro do Governo, o Presidente e o membro decano da Câmara de Justiça. Qualquer que fosse a sentença pronunciada por esse terceiro tribunal seria “inapelável”²⁸⁹.

O juízo das presas deveria ser sumário. Na primeira instância isso ocorreria com uma breve audiência das partes, servindo como embasamento apenas os documentos achados a bordo do navio apresado e as declarações tomadas pelo juiz ao comandante, ao piloto, aos passageiros e à tripulação da presa. Ou mesmo as informações do navio captor sobre a navegação, a carga e as demais circunstâncias da viagem²⁹⁰. Na falta da citada documentação, por perda ou acidente inevitável²⁹¹, o Tribunal receberia o processo com a prova de tal ocorrência descrita em um termo. Com base nas informações existentes, e sem mais alegações, o Tribunal sentenciaria definitivamente²⁹².

Em meados de 1827, o aumento do número de navios tomados ensejou também maior complexidade para os julgamentos, os quais muitas vezes envolviam arbítrios sobre presas de países neutros bastante incomodados com a situação²⁹³. Assim sendo, as

Jacobo Peuser, Ltda., 1937, pp. 1222-1230.

²⁸⁷ Artigo 1º da lei *Reglando los Tramites de los juicios de presas*. P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 2, p. 866.

²⁸⁸ Artigo 2º da lei *Reglando los Tramites de los juicios de presas*. *Ibidem*.

²⁸⁹ Artigos 4º e 5º da lei *Reglando los Tramites de los juicios de presas*. *Ibidem*.

²⁹⁰ Artigo 6º da lei *Reglando los Tramites de los juicios de presas*. *Ibidem* e Artigo 40 do Decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to Regulate Privateering*. BNMM, *op. cit.*, p. 8.

²⁹¹ Artigos 29 e 30 do decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to Regulate Privateering*. *Ibidem*, pp. 24-26.

²⁹² Artigo 7º da lei *Reglando los Tramites de los juicios de presas*. P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 2, p. 866.

²⁹³ Laurio Destéfani apontou que “as presas britânicas com contrabando de guerra eram tratadas com especial cuidado e muitas vezes se considerava boa presa somente uma parte do carregamento e se devolvia o restante. Devia por força considerar-se que a Grã-Bretanha era a Rainha dos Mares e não se

novas regras determinavam que o Comandante da Marinha deveria revisar os papéis de apresamento, caso o corsário não os apresentasse, deveria pagar uma multa de duzentos ducados. Em caso de reincidência, ser-lhe-ia revogada a autorização de corso²⁹⁴.

Outra nova determinação era que o Comandante da Marinha deveria receber o navio apresado em vinte quatro horas para dar continuidade ao julgamento. Em caso de denúncias de atos de pirataria ou demais violações aos regulamentos, admitia-se um processo, que poderia redundar na execução da fiança, no confisco do navio ou na prisão e julgamento do comandante e dos membros da tripulação²⁹⁵.

A todo o navio considerado como má presa, ordenava-se a disponibilidade dos bens apreendidos e a liberdade das tripulações com a consequente outorga de um salvo conduto. Nem mesmo os direitos do porto deveriam ser cobrados²⁹⁶. Nesse caso, o apresador poderia interpor recurso ante o Diretor Supremo, que era assessorado pelo Secretário de Governo e o Auditor. Entretanto, ao utilizar-se desse expediente, o impetrante deveria dispor previamente de uma fiança para arcar com possíveis gastos de estadias e avarias que pudessem resultar na presa²⁹⁷.

Por outro lado, sendo o navio apreendido considerado boa presa “permitia-se o livre uso pelos tomadores, depois de serem pagos os direitos correspondentes à fazenda pública”²⁹⁸. Com isso, o navio seguia o caminho para o cumprimento do propósito principal dos corsaristas: vendê-lo e dividir as somas de acordo com o contrato de corso estabelecido previamente. Quando havia um bloqueio naval, como era o caso vivenciado pelas Províncias Unidas do Rio da Prata, o governo era um dos principais

devia cometer uma imprudência contra ela”. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 262, tradução nossa.

²⁹⁴ *Ibidem*.

²⁹⁵ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 263.

²⁹⁶ Artigos 19 e 44 do decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. BNMM, *op. cit.*, p. 8.

²⁹⁷ Hector J. Tanzi, “La Legislación Marítima en la Guerra de Independencia”, In: *Historia Marítima Argentina*, vol. 5, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, p. 715 e Artigo 20 do Decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. *Ibidem*.

²⁹⁸ Artigo 10 da lei *Reglando los Tramites de los juicios de presas*. P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 2, p. 867 e Artigos 7º e 45 do decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. BNMM, *op. cit.*, p. 8.

compradores dos produtos e outra parte era leiloada com anúncios prévios²⁹⁹. Nesse caso, além do comandante, beneficiavam-se o Estado concedente da carta de corso, os armadores, os investidores do cruzeiro do navio apresador e a tripulação em geral.

2.5 A distribuição do butim³⁰⁰

O *Reglamento Provisional de Corso* de 1817 previa que, após uma embarcação apreendida ter sido declarada como boa presa pelo Tribunal respectivo e haverem sido liquidados os direitos devidos à Fazenda do Estado, seria concedido o seu livre uso pelos apresadores³⁰¹.

Essa norma, porém, não instituía a forma de repartição dos dividendos, estatuiu apenas que os armadores estavam facultados a celebrar contratos com a tripulação dos corsários, desde que tais acordos não se opusessem aos decretos e instruções do Governo³⁰². Por conseguinte, para o corso particular, as cláusulas desses contratos eram os principais mecanismos de definição das condições para a divisão dos prêmios resultantes da atividade dos diversos navios corsários.

Em compensação, caso o navio apresador fosse de guerra, havia uma definição prévia delineada pelo Estado sobre a divisão dos resultados. Primitivamente, o regulamento previa a divisão do valor total resultante da venda da presa e de seus produtos em duas proporções: a primeira, de três quintos, deveria ser distribuída para a tripulação e a guarnição; e a segunda, de dois quintos, para a oficialidade³⁰³.

²⁹⁹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, pp. 358-359.

³⁰⁰ Conjunto de bens tomados ao inimigo, despojo, espólio, presa. *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa*, disponível em: <https://dicionario.priberam.org/butim>. Acesso em 12 abr. 2023.

³⁰¹ Artigo 45 do decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. BNMM, *op. cit.*, pp. 38-40.

³⁰² Artigo 4º do decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. *Ibidem*, p. 8.

³⁰³ Em regra, não era permitida a participação na divisão dos dividendos de presa a nenhum indivíduo não alistado previamente na tripulação. Todavia, em casos especiais, isso poderia ocorrer. “A nenhum indivíduo, seja de marinha ou outro corpo, que se ache embarcado de transporte ou como passageiro nos citados navios no tempo do apresamento, será incluído sob nenhum pretexto na repartição; porém será obrigação do Comandante do navio, dar conta ao Chefe de Marinha, se algum indivíduo dos embarcados de transporte ou passageiros teve mérito muito distinto na ação, para que, se parecer justo, mande-se lhe conceder a parte correspondente a sua classe, como se houvesse sido da dotação do navio”. Artigo 45 do decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. BNMM, *op. cit.*, pp. 38-40, tradução nossa.

Entretanto, essa proporção foi ajustada por um decreto de 13 de janeiro de 1826, tão logo iniciou a Guerra da Cisplatina. De acordo com a nova regra, todas as presas realizadas pela esquadra, fossem navios de guerra ou particulares, deveriam permanecer como “benefício da marinha e das tropas da referida esquadra em operações, e seu produto distribuído entre as tripulações dos navios que a compõem”³⁰⁴. Tais presas também eram dispensadas da dedução de impostos de aduana e de portos³⁰⁵.

Em decorrência da nova norma, o produto das presas da esquadra passou a ser dividido em três partes: uma para a oficialidade e duas para a tripulação e a guarnição³⁰⁶. A distribuição da parte correspondente aos oficiais ocorria da seguinte maneira:

Membro da oficialidade	Partes do prêmio
Chefe da Esquadra	15
Coronel	6
Tenente-Coronel e Comissário da Esquadra	4
Sargento Maior	3
Capitão em comando	2 ½
Capitão	2
Tenente em comando	1 ½
Tenente	1
Alferes em comando	1
Alferes, Oficial Aventureiro, Piloto, Cirurgião e Contador	½
Aspirante	¼

Tabela 1. Distribuição dos dividendos de presa realizada por navio da esquadra, terço referente aos oficiais. Adaptado de P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 2, p. 730, tradução nossa.

³⁰⁴ Artigo 2º do decreto de 13 de janeiro de 1826, *Dejando a beneficio de la tripulación el producto de las presas marítimas*. P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 2, p. 729, tradução nossa.

³⁰⁵ Artigos 6º e 7º do decreto de 13 de janeiro de 1826, *Dejando a beneficio de la tripulación el producto de las presas marítimas*. *Ibidem*, p. 730.

³⁰⁶ De acordo com Juvêncio Saldanha Lemos, em determinado momento da guerra “Brown estava sem barcos e sem tripulantes, pois os marinheiros, recrutados com promessas de ricos butins que nunca se concretizaram, começaram a desertar. Nesse quadro, sem força naval nem esperança de obtê-la depois da fracassada tentativa no Chile, o governo de Buenos Aires optou por reforçar as ações corsárias”. Juvêncio Saldanha Lemos, *A Saga no Prata*, Porto Alegre, Suliani Letra & Vida, 2017, p. 118.

Já os dois terços referentes às tripulações e guarnições dividiam-se da seguinte forma:

Membro da tripulação ou guarnição	Partes do prêmio
Contramestres e Primeiros Guardiões	4
Segundos Carpinteiros, Calafates, Condestáveis, Guardas-Marinhas, Sargentos, Vaqueanos e Mestres de Velas	3
Práticos, Patrões de Lancha e Despenseiros	2
Artilheiros Especializados e Cabos de Tropa	1 ½
Marinheiros e Soldados	1
Grumetes	¼

Tabela 2. Distribuição dos dividendos de presa realizada por navio da esquadra, dois terços referentes às tripulações e às guarnições. Adaptado de P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 2, pp. 730-731, tradução nossa.

No que diz respeito ao curso de cunho particular, tão logo a presa fosse julgada e procedida a sua venda; os lucros eram divididos entre os investidores, os proprietários e a tripulação³⁰⁷. O montante da venda normalmente era dividido em cotas e, a partir daí, repartido entre todos os que fizessem jus, de acordo com o que fora convencionado previamente³⁰⁸. Convém ressaltar a previsão legal de que a artilharia, os armamentos e as munições existentes nas presas passariam à posse do Estado³⁰⁹.

Tendo em vista que os financiadores da operação precisavam incorrer com os dispêndios com armamentos e todos os custos necessários para a navegação; era praxe que cinquenta por cento dos valores obtidos com a venda das presas e seus produtos fossem para os armadores, proprietários e apoiadores da empreitada, conforme o caso³¹⁰.

A outra metade “obedecia à variável distribuição, não se afastando muito de um padrão estabelecido”³¹¹, sendo repartida entre a tripulação do corsário. A forma de

³⁰⁷ A. Konstam, *Privateers & Pirates...*, p. 50.

³⁰⁸ Um exemplo: da captura da Escuna *Empresa*, o comandante recebeu 20 partes do que sobrou do armador; os oficiais mais antigos, 18 cada; os mais modernos, 16; os “comandantes de presas”, 12 a 15; e os homens da tripulação de 1,5 a 4. Isso correspondia a quantias muito superiores às pagas para as guarnições da Marinha de Guerra. H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 359.

³⁰⁹ Artigo 2º do decreto de 13 de janeiro de 1826, *Dejando a beneficio de la tripulación el producto de las presas marítimas*. P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 2, p. 729, tradução nossa.

³¹⁰ R. A. de Arcos, *op. cit.*, p. 538 e A. Konstam, *Privateers & Pirates...*, p. 19.

³¹¹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 359.

divisão dos dividendos podia variar, sendo aplicável o que fora convencionado no contrato de corso, com o qual todos concordavam e assinavam ao se tornarem membros de uma tripulação³¹².

Em meados de 1827, José Julián Arriola foi questionado publicamente em relação à distribuição dos dividendos referentes ao cruzeiro do corsário *Hijo de Julio* e à possível formação de uma junta para avaliar a questão. Na ocasião, o armador respondeu que a base para o assunto era o contrato de inscrição existente no Comando da Marinha, “onde se diz sobretudo que do montante total de todas as presas feitas, deduzidos do valor do armamento do navio, todas as despesas e comissões, o produto líquido será dividido em duas partes, uma para a tripulação e outra para os acionistas”³¹³.

A resposta de Arriola revelou uma parte do contrato estabelecido entre ele, a tripulação e os acionistas daquele corsário. Por tal exemplo é possível perceber que todas as despesas do corso eram deduzidas antes do valor restante ser dividido em duas partes: a dos financiadores (armadores, proprietários, afiançadores, agentes e acionistas)³¹⁴ e a da tripulação. Somente a partir daí, é que tais valores eram novamente divididos entre os membros desses dois grupos, conforme estabeleceram previamente.

Quando os organizadores das operações corsárias chegavam na fase em que já possuíam conhecimento dos valores por haverem liquidados as despesas e recebido os montantes das vendas, era o momento de requisitar os beneficiários para receberem seus dividendos. Naturalmente, isso ocorria caso a empreitada tivesse sido proveitosa, pois, ao contrário, a chamada se dava para a comprovação dos resultados³¹⁵.

³¹² R. A. de Arcos, *op. cit.*, p. 538 e A. Konstam, *Privateers & Pirates...*, p. 19.

³¹³ *La Gaceta Mercantil* nº 1116, de 27 de julho de 1827, tradução nossa.

³¹⁴ Convém ressaltar que nem todas essas funções existiram em todos os navios corsários. Em muitos casos elas eram cumulativas. Houve armadores que também foram proprietários de navios e afiançaram e ou adquiriram ações dos próprios e de outros projetos.

³¹⁵ Por ser uma atividade de grande risco, o corsário poderia ser apresado, incendiado, naufragar ou mesmo realizar um cruzeiro sem conseguir nenhuma presa. Nesses casos, o resultado era somente a divisão das despesas conforme previsto em contrato. Além da possibilidade de infortúnios, as receitas com as presas poderiam não cobrir o valor da operação ou, conforme muito sucedeu, haver desconfiança em relação ao procedimento dos armadores na divisão dos resultados. Desanimados, alguns acionistas e tripulantes do corsário *Congreso* publicaram na mídia impressa uma extensa nota em junho de 1827: “...o armador disse agora que todos os resultados não conseguem cobrir os custos do armamento. Este e outros incidentes da mesma natureza tem infundido um desalento mortal em todos aqueles que poderiam usar suas riquezas ou habilidades no prosseguimento do corso”. *La Gaceta Mercantil* nº 1367, de 21 de junho

Essa chamada, com local e horário estabelecido, normalmente era realizada pelos armadores e divulgada através dos periódicos de maior circulação em Buenos Aires na época. A seguir, vê-se um exemplo de convocação realizada pelo armador Vicente Casares aos acionistas e à tripulação da escuna corsário *Vengadora Argentina*, a qual esteve ativa em 1827.

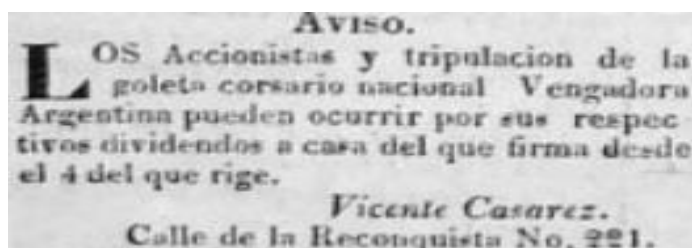


Imagem 3. Convocação para recebimento de dividendos referentes à escuna corsário *Vengadora Argentina*, veiculada na imprensa periódica portenha em 1827. Extraído de *La Gaceta Mercantil* nº 1149, de 6 de setembro de 1827.

É presumível que nesses casos as tripulações tenham sido representadas pelo comandante do navio, o qual devia receber a parte atinente ao seu pessoal e dividi-la em cotas, antes de repassá-las a todos de acordo com o que estava estatuído para o seu navio. Como exemplo da distribuição de dividendos para uma tripulação, pode-se citar o caso da escuna corsário *Sin Par*, a qual, sob o comando de John King, realizou o seu segundo cruzeiro entre 2 de junho³¹⁶ e 13 de agosto de 1827³¹⁷.

Após o retorno de tal jornada, procedidos todos os cálculos conforme explicitado acima, a distribuição das cotas atribuídas à tripulação daquele navio ocorreu da seguinte forma.

de 1828, tradução nossa. Fica evidente que a associação de grandes resultados a grandes riscos, já se fazia valer.

³¹⁶ F. Lynch, *op. cit.*, p. 18, nota de 12 de junho de 1827.

³¹⁷ *Ibidem*, p. 45, nota de 13 de agosto de 1827.

Membro da tripulação ou guarnição	Partes do prêmio
Comandante	20
Imediato	14
Terceiro Oficial	11
Quarto Oficial	9
Quinto Oficial	9
Cirurgião	9
Contador	6
Cabos de Presa	6
Segundos Cabos de Presa	3
Contramestre, Condestável e Carpinteiro	3
Armeiro e Despenseiro	2 ½
Marinheiros	2

Tabela 3. Distribuição dos dividendos referentes ao segundo cruzeiro da escuna corsário *Sin Par*. Adaptado de R. A. de Arcos, *op. cit.*, p. 538, tradução nossa.

Muito embora o objetivo não seja estabelecer a generalização dessa forma de divisão, pois se sabe que a depender dos resultados anteriores, das possibilidades da jornada e da disponibilidade de marinheiros; eram ofertadas melhores ou piores condições de repartimento, esse modelo serve plenamente a título de exemplo³¹⁸.

Vale evidenciar que, além da divisão tradicional dos lucros existiam outras formas previstas de ganho financeiro no curso. Quando instituiu o regulamento, o governo implementou a possibilidade de prêmios extras com a finalidade de estimular os praticantes da atividade. Nesse sentido, caso um corsário apresasse oficiais de patente, tomasse do inimigo correspondências importantes ou fizesse outra hostilidade

³¹⁸ O contrato de corsário *Hijo de Mayo*, por exemplo, previa que os 50% correspondentes à tripulação seria dividido em 100 cotas, dessas 10 seriam do comandante do navio, 7 para os tenentes, 4 para o contramestre e o resto 3 ou 2, exceto alguns que corresponderiam a 1,5%. Em caso de sobra de cotas, elas seriam divididas entre aqueles que se destacaram na ação ou entre os feridos. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 286, tradução nossa. Referente ao curso do período da independência argentina, Daniel Leoni apresentou o detalhamento da divisão dos resultados da primeira expedição da corveta *Halcón* (valores em pesos). A expedição resultou um total de \$105.026,3, desse montante foram retirados 10% (10.502,4 ¾) do armador e agente. Dos \$93.780,6 restantes foram retirados 12% para o Estado, ou seja, o valor de \$11.253,5, outros \$11.253,5 referente a “gastos do agente”, outros \$10.000 atinentes ao custo do navio e outros \$1.499 dos adiantamentos realizados para a tripulação e oficiais. Restaram \$59.584,4 ¼. A esse valor somaram-se \$500 referentes às partes dos desertores. Assim, o valor levado em conta para a divisão tripartite entre amadores, oficiais e tripulação foi de \$60.084,4 ¼. Dessa forma, ao final, cada um desses três grupos recebeu \$20,028. D. Leoni, *op. cit.*, pp. 143-144. A partir daí, a divisão entre os membros do navio deve ter ocorrido em conformidade com o contrato previamente assinado.

semelhante; seria “agraciado de um modo digno da generosidade do governo, e em proporção à importância do serviço que houverem prestado”³¹⁹.

De maneira semelhante, o governo prometia prêmio a todo corsário que aprendesse algum navio inimigo com tropas, munições ou utilidades de guerra dirigido a hostilizar os países livres da América, sendo a compensação “regulada segundo o caso e as circunstâncias, graduando-lhe com arranjo o conteúdo da presa”³²⁰.

Outra forma de auferir prêmio extra se dava quando um corsário conseguia retomar um navio nacional. Caso tal embarcação fosse reavida no período de vinte e quatro horas de seu apresamento, o corsário era gratificado com a metade do valor da presa, sendo a outra parte restituída ao antigo dono da embarcação. Porém, caso a retomada do navio ocorresse após esse período, todo o valor da presa ficava para o corsário³²¹. É de convir que essa regra propiciava aos corsários a possibilidade de prolongar as perseguições para não precisar dividir o valor do navio retomado.

O ganho extra também poderia advir do encaminhamento a portos argentinos de navios abandonados no mar. Para esses casos era necessário seguir um trâmite específico, com uma carência, para com o devido processo tentar identificar os proprietários. Mesmo que esses últimos fossem encontrados, a terceira parte do valor da presa devia ficar com os recobradores. Caso, depois de decorrido um ano, ainda não fosse possível identificar, nem se apresentassem os primitivos donos, o valor restante do navio era dividido em três partes: uma pertencente aos apresadores e duas ao Estado³²².

Com se percebe, as regras do corso foram perfeitamente delineadas para o contexto de seu emprego, a sua execução, no entanto, foi bastante conturbada. Para os seus praticantes, os resultados variaram da fortuna à desgraça. Muito embora a legislação fosse cristalina, houve muitos imbróglis pela diversidade de interesses que as operações envolviam. Nesse sentido, a falta de transparência na avaliação das presas

³¹⁹ Artigo 11 do Decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. BNMM, *op. cit.*, p. 8, tradução nossa.

³²⁰ Artigo 12 do Decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. *Ibidem*, tradução nossa.

³²¹ O regulamento ainda previa que essa divisão deveria ser realizada “breve e sumariamente, a fim de moderar os custos tanto quanto possível”. Artigo 33 do Decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. *Ibidem*, tradução nossa.

³²² Artigo 34 do Decreto de 15 de maio de 1817, *Reglamento Provisional de Corso/A provisional Ordinance to regulate privateering*. *Ibidem*, pp. 28-30.

e a dificuldade de acompanhar os destinos das cargas fizeram recair muita desconfiança sobre os procedimentos dos armadores e das tripulações, acentuando as disputas pelos prêmios.

Na sequência, serão apresentadas algumas características dos navios e das tripulações do curso durante a Guerra da Cisplatina.

2.6 Os navios e suas tripulações

Trouxemos muitas presas boas e cumprimos bem nossa obrigação; e não queremos mais navegar; pois pode Deus nos punir por muita cobiça dos armadores; e não queremos morrer, que a vida é adorável³²³.

Tão adorável quanto perigosa. E nessas circunstâncias os meios adequados poderiam representar um decisivo diferencial. Por certo, era desejável que os navios corsários equilibrassem manobrabilidade e velocidade para perseguir uma presa em potencial³²⁴, mas que também dispusessem de poder de fogo para subjugar-la, tanto com luta quanto simplesmente baseado na sua dissuasão³²⁵.

Esses navios eram de proprietários individuais ou grupos de investidores³²⁶ e normalmente possuíam menos de duzentas toneladas (a média no século XVII é de 112), apesar de que, de acordo com a lei, poderiam chegar até trezentas toneladas³²⁷, mas havia muitas exceções. O maior dos corsários posto em atividade na guerra contra o Brasil foi a fragata *Gaviota* (ex-*Condessa da Ponte*), porém essa unidade não parece haver obtido bons resultados. Algumas poucas corvetas também foram empregadas.

Notavelmente os navios que dominaram as ações no curso marítimo das Províncias Unidas do Rio da Prata foram as escunas e os brigues de médio porte. Esses navios eram em sua maioria de construção norte-americana, havendo, porém, casos de

³²³ E. Otero Lana, *op. cit.*, p. 389, tradução nossa.

³²⁴ Convém salientar que, após a captura de um navio, eram necessários alguns marinheiros para conduzir o navio atacado a um porto amigo, normalmente o porto de origem do corsário, o que, eventualmente, causava desfalques às tripulações durante as campanhas mais longas. A. Konstam, *American privateers...*, p. 14.

³²⁵ A. Konstam, *Privateers & Pirates...*, p. 30.

³²⁶ *Idem*, *American privateers...*, p. 27.

³²⁷ E. Otero Lana, *op. cit.*, p. 384.

navios construídos no próprio país. No curso fluvial foram empregadas embarcações de menor porte, naturalmente. Entre essas últimas eram encontradas escunas, cúteres, saveiros e até baleeiras e botes³²⁸. Embora ocorressem variações para mais e para menos, a maior parte dos cruzeiros durou entre dois ou três meses.

Os navios capturados em sua maior parte foram brigues, sumacas e escunas com até duzentas toneladas de porte, transportando cargas do comércio de cabotagem e transoceânico ou navios negreiros (brigues, fragatas) provenientes da costa leste da África. Do mesmo modo, foram capturadas embarcações menores pelo curso fluvial (ou incendiadas ou afundadas durante os cruzeiros) dentre essas últimas encontravam-se iates, balandras, lanchas, lanchões e botes³²⁹.

Naturalmente, os navios corsários de maior porte, com melhor armamento e mais numerosa tripulação possuíam maior aptidão para o curso marítimo onde se encontravam as presas mais interessantes em termos de resultados, dada à qualidade e valor de suas cargas. Normalmente os navios corsários que se enquadravam nessa situação eram os brigues e as escunas, os quais chegaram a abordar grandes navios – muito embora essas presas possuíssem menores tripulações e armamento, por se tratarem de mercantes. Houve casos, porém, em que esses navios corsários atacaram até mesmo navios de guerra.

Os corsários menores cuja atuação se deu mormente no estuário do Rio da Prata, nos afluentes desse rio e na Lagoa Mirim, por razões lógicas tenderam a atacar também navios e embarcações de menor porte que faziam o transporte de cabotagem, de abastecimento local, de passageiros ou de correspondência. Embora essa tenha sido uma prática frequente, não era uma regra, já que também foram registrados ataques conjuntos de pequenas embarcações contra navios maiores.

Considerando a época e o porte dos navios, os armamentos eram bastante poderosos e possuíam potencial de causar baixas de pessoal e danos consideráveis aos navios atacados e seus velames em distâncias de até quinhentos metros. Constituíam-se

³²⁸ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 267.

³²⁹ Ver descrição das presas por corsário nos APÊNDICES A e B.

de canhões largos, rodízios e caronadas de diversos calibres, além de armamentos portáteis e outros equipamentos de uso da tripulação³³⁰.

Esses petrechos eram fornecidos pelo armador ou, como muitas vezes ocorreu, consignados pelo parque de artilharia estatal, mediante fiança prévia dos responsáveis pela operação³³¹. Apesar de tal aparato, a maioria dos comandantes corsários preferia capturar as presas intimando-as a se renderem mediante aproximação e abordagem. Desse modo, aumentava as chances de evitar potenciais danos efetuados pelas tripulações atacadas aos navios apresados e suas cargas³³².

Além disso, idealmente, um navio corsário deveria possuir um calado raso, de maneira que quando fosse perseguido, pudesse entrar em águas costeiras ou regiões de baixios onde os navios maiores não os podiam alcançar³³³. Do mesmo modo, para facilitar os seus desígnios, além de melhor armados, os navios corsários possuíam tripulações significativamente maiores do que um navio mercante do mesmo porte, anulando qualquer chance de reação³³⁴.

Em 1826, ao criticar a ação dos corsários, Domingos Alves Branco Muniz Barreto asseverou: “atacão as Embarcações que não tem defeza, e fogem das que estão artilhadas”³³⁵. Houve, porém, casos em que os corsários enfrentaram navios de guerra, embora os resultados não lhes favorecessem na maioria das vezes.

A atuação poderia se dar em pequenos grupos ou isoladamente³³⁶. Em que pese a atuação solitária de um navio corsário traduzir-se em uma empreitada mais perigosa, era uma forma de assegurar um butim aceitável e que a todos agradasse, pois mesmo a

³³⁰ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 267.

³³¹ *Ibidem*.

³³² A. Konstam, *American privateers...*, p. 14.

³³³ *Ibidem*.

³³⁴ *Ibidem*, p. 17.

³³⁵ *Despertador Constitucional* nº 5 (extraordinário), de 7 de janeiro de 1826.

³³⁶ Muitas das fontes que tratam sobre o assunto revelam o frequente emprego de ardis por parte dos corsários. Além da primordial tentativa de manter a surpresa, uma prática comum era arvorar bandeiras falsas até que se chegasse perto da vítima (quando então se substituíam pela verdadeira flâmula). Outro artilheiro usado era o de esconder parte da tripulação, cobertas abaixo, de modo a parecer um indefeso ou amigável navio mercante. E. Otero Lana, *op. cit.*, p. 388, tradução nossa.

captura de uma presa valiosa poderia retornar cifras não tão vantajosas diante da divisão dos recursos entre os armadores, o governo e os membros da tripulação³³⁷.

Mas afinal, quem eram os marinheiros que compunham a tripulação dos navios corsários?

As tripulações eram formadas por indivíduos de variadas procedências, muitos deles contratados no porto de origem do navio. Em certos casos, quando o curso se demonstrava uma empreitada muito atrativa e muitos desses navios eram postos a navegar, escasseavam-se os marinheiros experientes³³⁸.

Em resumo, as tripulações eram divididas em duas categorias: os oficiais de mar (contramestres, condestáveis, guardiões, mestre d'armas e carpinteiros³³⁹, entre outros) e os marinheiros e soldados de tropa. Dentre os oficiais de mar havia uma categoria intermediária entre a oficialidade e o restante da tripulação, tais elementos podiam ascender ao posto de oficiais com o tempo. Entre os marinheiros e soldados embarcados havia diferenças de antiguidade e os mais jovens - os grumetes - eram os últimos da hierarquia. Esses últimos evidentemente recebiam uma parte menor e uniforme das presas capturadas³⁴⁰.

Por diversas vezes se tentou proibir a navegação de corsários com comandantes estrangeiros, mas isso não logrou virar regra. Ao final, a contratação desses indivíduos era comparada ao que ocorria em muitos exércitos e marinhas regulares, os quais também os admitiam em suas fileiras.

³³⁷ E. Otero Lana, *op. cit.*, p. 384.

³³⁸ Interessante referir que a maioria das instruções para os corsários especificava uma certa porcentagem de homens sem experiência marítima anterior. Esse era um dispositivo usado para aumentar a mão de obra disponível na medida em que os marinheiros inexperientes aprendiam as lides do mar. Do mesmo modo, evidencia-se o embarque de voluntários (em certos casos com algum parentesco com os proprietários dos navios ou dos comandantes) os quais embarcavam na jornada para ganhar experiência, ajudando na manutenção da ordem ou mesmo liderando grupos de abordagem. A. Konstam, *Privateers & Pirates...*, pp. 19-22, tradução nossa.

³³⁹ Em meio às diversas tarefas típicas dessa profissão, no caso dos carpinteiros embarcados nos corsários havia uma em especial: afundar as presas de acordo com a determinação do comandante do corsário. Isso normalmente ocorria em relação a presas sem valor militar ou que se encontravam em más condições, conforme previa o Regulamento do curso de 1817. De acordo com Antonio Somellera, o carpinteiro “abria dois ou mais grandes furos na flor da água, e fazia com que em alguns minutos o casco se escondesse na superfície das águas, e logo com grande velocidade se submergiam, fazendo uma forte oscilação de um a outro costado, até ir se aposentar na profundidade, para sempre jamais. Antonio Somellera, “Recuerdos Marítimos – Crucero del Bergantín *General Rondeau* y Bergantín *Goleta Argentina*”, *Revista Buenos Aires*, tomo VI, ano II, n. 22, fev. 1865, p. 224, tradução nossa.

³⁴⁰ L. H. Destéfani, “Guerra de curso contra el Brasil...”, p. 266.

A título de exemplo, no caso específico das Províncias Unidas do Rio da Prata, que é o objeto deste estudo, nas lutas da primeira metade do século XIX, a quase totalidade dos comandantes corsários se tratava de estrangeiros, incluindo norte-americanos, italianos, franceses, ingleses, holandeses, suecos, germânicos, genoveses, espanhóis e chilenos³⁴¹. Do mesmo modo, o restante das tripulações constituíam verdadeiras torres de babel.

Esses marinheiros usualmente eram contratados por um período específico ou mesmo para uma única viagem, sendo pagos quando o navio retornava ao porto. Por conseguinte, a reputação do comandante era algo a ser levado em conta: quanto mais bem sucedido em comissões anteriores, mais fácil seria para esse comandante encontrar uma tripulação³⁴².

Logo, não havia nenhuma novidade no emprego de estrangeiros no curso platino, a particularidade existente estava relacionada à grandiosa proporção desses elementos nas tripulações dos navios. Aliás, a viabilidade do emprego do curso na dimensão que ocorreu, só foi possível graças ao alistamento desses elementos estrangeiros em grande escala, pois não havia elementos nacionais suficientemente habilitados para suprir a demanda de tripulações.

Para se ter uma ideia, em meados de 1826, a tripulação do corsário *Oriental Argentino*³⁴³, excetuando o Estado-Maior, era composta por quarenta e oito franceses, quatorze norte-americanos, sete ingleses, cinco italianos, cinco suecos, três holandeses, três irlandeses, um colombiano, um português, um germânico e um tripulante de nacionalidade desconhecida. A maioria desses homens era solteiro e possuía idade que variava entre trinta e quarenta anos. Mas, nessa mesma tripulação, havia um grumete sueco de quinze anos e um marinheiro de quarenta e cinco³⁴⁴.

³⁴¹ Francisco L. D. Morell, “La vida a bordo em la Guerra contra Brasil”, In: *História Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 51 e H. L. Martins, “O curso nas costas do Brasil...”, p. 65.

³⁴² A. Konstam, *Privateers & Pirates...*, p. 19.

³⁴³ Comandado pelo francês Pierre Frédéric D'Autant (conhecido como “Bibois” ou “Vivuá”). Ver estudo desse navio corsário no APÊNDICE A.

³⁴⁴ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 267.

De maneira semelhante, no segundo cruzeiro do corsário *Hijo de Julio*³⁴⁵, em 1827, embora o comandante e o cabo de presa fossem suecos, o imediato era dinamarquês e o secretário francês. No restante da tripulação havia mais um sueco, vinte franceses, quatro americanos, dois argentinos, quatro germânicos, um maltês e um inglês. Convém ressaltar que nem todos os navios corsários eram assim tão heterogêneos³⁴⁶. Nos navios comandados por italianos, por exemplo, encontravam-se uma grande maioria de indivíduos procedentes da península itálica³⁴⁷.

Aliás, em muitos casos, a nacionalidade da maior parte da tripulação condizia com a de seu comandante, o que pode aduzir a uma questão de confiança ou familiaridade, mas que também facilitava na disseminação de ordens³⁴⁸. De qualquer sorte, em geral, os comandos eram proferidos em língua inglesa e havia elementos da tripulação que os traduziam para aqueles que não entendiam o idioma.

Quanto a esse ponto, o Guarda-Marinha Antonio Somellera, embarcado no corsário *General Rondeau*, fez um registro em suas memórias de 1828. “De todo o Estado Maior eu era o único filho do país, assim é que por um sentimento de nacionalidade me havia declarado protetor deles, principalmente porque tudo se mandava no idioma inglês, pelo que lhes servia de intérprete nas diferentes tarefas”³⁴⁹.

Em meio a esses grupos compostos notadamente por aventureiros interessados no lucro rápido, havia elementos provenientes de engajamentos por levadas encaminhadas pelas províncias, presidiários, ex-presidiários, marinheiros da navegação de cabotagem, prisioneiros, homens que se passavam das próprias presas capturadas e indivíduos oriundos das Marinhas Mercante e de Guerra³⁵⁰.

Segundo Angus Konstam, em comparação com a Marinha de Guerra e a Marinha Mercante, o corso possibilitou a oportunidade de viagens curtas, disciplina

³⁴⁵ Comandado pelo sueco Carlos Vogesland. Por motivo de doença, esse comandante precisou interromper o seu cruzeiro rumando para o porto do Rio Salado. Ver estudo desse navio corsário no APÊNDICE A.

³⁴⁶ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 267.

³⁴⁷ Esses indivíduos preferiram atuar nomeadamente em embarcações menores na modalidade de corso fluvial. Nos corsários de maior porte é fácil encontrar uma maioria de tripulantes anglo-saxões. *Ibidem*, “notas introdutórias...”, p. xiv.

³⁴⁸ B. Vale, *op. cit.*, p. 240.

³⁴⁹ A. Somellera, *op. cit.*, p. 218, tradução nossa.

³⁵⁰ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 267.

menos severa e recompensa financeira maior. Porém, há de se ressaltar, conforme já referido, que os corsários não recebiam salários regulares, isto é, eram recompensados quando capturavam com sucesso as suas presas³⁵¹.

Ademais, ao seguir tanto trajetórias individuais quanto coletivas, ficou patente que o curso não se tratou de uma atividade a ser exercida durante a vida toda, já que exigia muito vigor dos marinheiros e trouxe em si o risco constante, muitas vezes um abreviador da existência³⁵². No que diz respeito à disciplina, pelo fato de nem sempre os efetivos serem provenientes das marinhas regulares, já acostumados a rígidos regulamentos, esse se traduzia em um problema frequente. Sobre esse aspecto, ao tratar dos corsários Vascos durante a Idade Moderna, Enrique Otero Lana aponta algumas nuances comportamentais reprováveis.

Aos marinheiros corsários nada parecia proibido: cobravam os adiantamentos e depois não se apresentavam em seus barcos, roubavam o que podiam das presas, obrigavam os capitães a voltar ao porto antes de cumprir a campanha (com diversos pretextos como a falta de provisões, quando eles mesmos as haviam tornado inservíveis), inclusive recorrendo ao simples amotinamento. Todos esses excessos levaram a endurecer as penas no século XVIII: a deserção de um corsário era castigada com dois meses de cárcere e se propôs que subisse para dois anos de serviço nos navios do rei³⁵³.

Muito embora o exemplo acima se refira ao curso no contexto europeu, na América do Sul não foi diferente. William Brown registrou em suas memórias a dificuldade de conseguir pessoal idôneo para tripular os navios na época. Apesar da existência dos regulamentos, no curso a disciplina não era a mesma e o lucro rápido atraía toda classe de aventureiros, por desejo e necessidade.

Segundo o chefe naval platino, na conjuntura da guerra contra o Brasil, dois terços dos homens enviados pelas províncias para a Marinha Republicana compunham-se de sentenciados por crimes que quando “tinham oportunidade, roubavam os botes e

³⁵¹ A. Konstam, *American privateers...*, p. 19.

³⁵² Gilbert Buti e Philippe Hrodej, *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, Paris, CNRS Editions, 2013, p. 14.

³⁵³ Enrique Otero Lana, “Los Corsarios Vascos en la Edad Moderna”, *ITSAS Memoria – Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n. 5, 2006, p. 197, tradução nossa.

fugiam; e mais de uma vez mataram seus comandantes”³⁵⁴. A disponibilidade de homens pouco confiáveis e a oferta, pelos armadores, de maiores dividendos no corso atraiu uma parte dos integrantes da marinha regular³⁵⁵, obrigando o governo platino a adotar providências para coibir a perda de pessoal devido à atração para o corso³⁵⁶.

Além dessa migração voluntária de elementos da esquadra, em determinado momento o próprio governo republicano empregou navios estatais para fazer corso contra o Brasil³⁵⁷. Willian Brown, com suas ressalvas em relação ao emprego dessa modalidade de guerra, deixou registrado os impactos causados pelo corso na moral da Marinha Platina.

Como o corso havia sido tão destruidor para o comércio brasileiro, o governo de Buenos Aires o estimulou ao máximo, porém naquele tempo adotou para promover esse objeto a medida censurável de enviar navios de guerra para cruzar na costa do Brasil, onde não só foram presa fácil para o inimigo, como também debilitaram a reduzida marinha nacional, desmoralizando-na sobremaneira. A esquadra havia padecido tanto dos resultados deste sistema e da deserção, que para toda expedição que empreendia com seus três ou quatro navios úteis via-se na obrigação de tirar pessoal de outros para tripulá-los, que também contavam com poucos marinheiros³⁵⁸.

³⁵⁴ G. Brown, *op. cit.*, pp. 87-88, tradução nossa.

³⁵⁵ “A facilidade de introduzir a bordo homens não muito confiáveis produziu muita desordem e deserção, no que os agentes dos corsários não tiveram uma pequena parte da culpa. Muitos, instigados por esses agentes, pediram suas baixas e foram concedidas pelo governo, diminuindo o número de marinheiros estrangeiros em serviço”. República Argentina, Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown (CNHAB), *El Almirante Guillermo Brown: fundación del Pueblo que lleva su nombre – Antecedentes de la Erección de su Estatua y Operaciones Navales de la República Argentina por El Dirigidas (1813-1828)*, Buenos Aires, Litografía, Imprenta, Estereotipia y Encuadernación de Stiller & Laass, 1886, p. 53, tradução nossa.

³⁵⁶ F. Eleta, *op. cit.*, p. 147.

³⁵⁷ O sistema de corsários que havia sido muito estimulado pelo governo, embora tenha prejudicado muito o comércio do Brasil, produziu fatais consequências à marinha das Províncias Unidas do Rio da Prata, deixando-a quase sem tripulação e a desmoralizando completamente: porque os agentes dos corsários não pouparam meios para seduzir os homens, a quem tentaram tão poderosamente atrair pela perspectiva de lucro, e essa tentação se estendeu aos oficiais, muitos dos quais abandonaram o serviço nacional e se entregaram ao corso: assim, quando o Almirante Brown se recuperou de suas feridas e se reincorporou à Esquadra, encontrou-a não só desertada por todos os estrangeiros, mas também por um grande número de filhos do país que haviam seguido esse exemplo. República Argentina, CNHAB, *op. cit.*, pp. 73-74, tradução nossa.

³⁵⁸ G. Brown, *op. cit.*, pp. 87-88, tradução nossa.

De uma maneira geral, o governo argentino se empenhou em manter o curso em consonância com a legislação. A atuação do Tribunal de Presas e os diversos decretos emitidos pelo Estado corroboram com essa afirmação. Porém, em certo momento da guerra, esse controle não se fez efetivo.

A atuação em mares longínquos onde, em grande medida, o comandante do corsário determinava as regras, favoreceu, em muitas ocasiões, o cometimento de excessos contra passageiros dos navios abordados e contra navios neutros, assim como favoreceu os desvios em relação ao destino das presas³⁵⁹. Essas condutas irregulares eram difíceis de serem coibidas pelas autoridades³⁶⁰. E como nesses casos a falta de efetividade da legislação continuava a trazer benefícios estratégicos, não foram raros os casos em que se fez vista grossa para tais irregularidades.

O historiador Geoffrey Simcox assinalou que esse comportamento das tripulações corsárias pode ter sido um espelho dos atos de seus capitães e armadores que, muitas vezes, não tinham escrúpulos em relação ao dinheiro e enganavam seus homens com as partes que lhes eram devidas em seus prêmios. Simcox também argumentou que tudo isso talvez tenha alimentado a ideia de que a guerra de corso, longe de formar bons marinheiros para as marinhas regulares, só ajudava a perpetuar a indisciplina³⁶¹.

Sobre esse tópico, é necessário discordar da generalização presente na ideia do eminente historiador inglês, uma vez que as fontes históricas apontam para inúmeros casos de valorosos marinheiros que iniciaram suas atividades no corso³⁶² e, *a posteriori*,

³⁵⁹ Não são raros os registros de reclamações de comandantes e passageiros das presas em relação à conduta de alguns corsaristas. Isso fica patente tanto nas notícias marítimas publicadas nos periódicos brasileiros quanto no diário de notícias do Capitão do Porto de Buenos Aires. Do mesmo modo, abundam os processos envolvendo navios neutrais, inclusive.

³⁶⁰ Antonio Somellera narrou em suas memórias relativas ao cruzeiro do corsário *General Rondeau*, em 1828, um episódio sobre a liberação dos tripulantes de um dos navios mercantes que capturaram. O acontecimento é revelador da dificuldade para controlar os ânimos e a aptidão para o saque existente nas tripulações corsárias. Sobre esse episódio, assim anotou Somellera: “**os prisioneiros que tínhamos a bordo haviam saído com seus sacos de equipagens bastante reduzidos do que neles haviam trazido; não obstante ser proibido**, sob penas, que a nossa tripulação tomasse o mínimo que fosse para não manchar a honra da nossa bandeira de guerra, dizia-se isso na ordem geral que havia sido lida. Talvez eu tenha sido o único a dar um olhar compassivo àqueles desgraçados e os segui olhando até perdê-los de vista, desejando uma boa viagem”. A. Somellera, *op. cit.*, p. 220, tradução e grifo nossos.

³⁶¹ Geoffrey Symcox, *The Crisis of French Sea Power 1688-1697: From the Guerre d'Escadre to the Guerre de Course*, La Haya, Martinus Nijhoff, 1974, p. 21.

³⁶² Como exemplo é possível citar John Hawkins, Francis Drake, Jean Bart, Duguay-Trouin e John Paul

desenvolveram carreiras brilhantes em marinhas nacionais, deixando seus nomes marcados de maneira indelével na história da guerra no mar.

Convém salientar que as práticas aqui sintetizadas tratam de conjecturas resultantes de estudos baseados em fontes que, por sua razão de ser, não alcançam a completude de um tema tão extenso e multifacetado. Apesar de tal dificuldade, aliada à análise de grandezas de cunho interpretativo de fenômenos humanos, muito se pode deduzir, compreender e anotar com ganhos para o estudo histórico.

Jones, corsários de grande fama em suas épocas. Há de se lembrar que também Vasco da Gama iniciou suas lides marítimas como corsário, enquanto atacava navios franceses que concorriam com os portugueses por ocasião do transporte de marfim e ouro proveniente da África. H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 351.

3. Dos impactos político-econômicos decorrentes do corso na Guerra da Cisplatina

O uso de roubar os comerciantes do mar, resto da antiga pirataria, ainda que possa resultar vantajoso para algumas pessoas, está longe de ser proveitoso a todos os que dele se ocupam, ou à nação que o autoriza. No início da guerra, estando desprevenidos, alguns ricos carregamentos são surpreendidos e capturados, o que estimula todo aventureiro a equipar outros navios armados. Tornando-se, porém, o inimigo, mais cuidadoso, equipa com mais esmero os seus navios mercantes, que navegam sob a proteção dos comboios; assim enquanto se multiplicam os corsários para capturá-los, o número de navios sujeitos a essas capturas e seu valor diminuem, de tal modo que há muitas expedições em que os gastos superam os benefícios. E como isso sucede nas partilhas, mesmo que os particulares consigam uma presa proveitosa, a massa dos aventureiros perde, já que o gasto feito para equipar os corsários excede em muito o valor dos objetos apreendidos. Junta a isso a perda nacional do trabalho de tantos homens, durante o tempo em que estão empregados; os que não só gastam em embriagar-se e em excessos o que ganham, como, pior ainda, perdendo seus hábitos de indústria, são raramente capazes de uma ocupação razoável depois da guerra, e só servem para aumentar o número de malfeitores³⁶³.

3.1 Efeitos econômicos do corso contra o Brasil: considerações iniciais

Em sua obra *História da Riqueza do Homem*, Leo Huberman anotou que “o ensino da história se ressentir quando pouca atenção se dispensa ao seu aspecto econômico; e a teoria econômica se torna monótona quando divorciada do seu fundo histórico”³⁶⁴. Difícil discordar de tal afirmação quando se analisam os diversos grupos humanos em épocas e ambientes variados e se encontram, quase invariavelmente, os interesses econômicos de uma forma ou outra regendo as ações. Sem nenhuma dissociação, no conflito objeto desta análise esses interesses surgem como grandezas essenciais, tanto para o início quanto para o fim das hostilidades.

O corso atingia a economia do Império do Brasil de forma direta e indireta. A tomada de navios privados levava muitos particulares à bancarrota, causando infortúnio

³⁶³ Henry Wheathon, *Historia de los Progresos del Derecho de Gentes em Europa y em America – desde la paz de Westfalia hasta nuestros días*, tomo I, tradução de Cárlos Calvo, Besanzon, Imprenta de José Jacquin, 1861, pp. 358-359, tradução nossa.

³⁶⁴ Leo Huberman, *História da Riqueza do Homem*, 16ª edição, tradução de Waltensir Dutra, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1980, p. 6.

e carestia. A incerteza da chegada das cargas criava um círculo vicioso de insegurança, cujos resultados ressoavam na economia e na política.

O embate repercutia na nascente imprensa periódica, cujos jornais alternavam acusações e apoio ao governo. Em maio de 1827, a liberal *Astréa* anunciava: “taes são as horrorosas consequencias da guerra! Envoltos nas fúrias d’ella, os homens se esquecem da sua própria dignidade”³⁶⁵. Com a continuidade do conflito o assunto se prolongava. Próximo ao fim das hostilidades, no ano seguinte, a áulica *Honra do Brasil Desafrentada de Insultos da Astréa Espadaxina* tentava apresentar um discurso mais otimista.

Desde que começou a Guerra, não se tem cessado de declamar sobre a pobreza do Império, e falta de Commercio marítimo; mas os exaggeradores Novellistas continuamente contão as Capturas que os Corsários nos fazem. Bom he ter que perder, e não faltarem os meios da Energia Nacional para se repararem as perdas. O inimigo, terá tambem seu máo dia. O ponto he não esmorecer, não choramigar, não desistir, até haver indemnização para o passado, e segurança para o futuro³⁶⁶.

Enquanto na segurança da corte os grupos políticos e de imprensa trocavam farpas, com decisões titubeantes decorrentes de discursos rebuscados e ineficazes; no sul, só restava a opção de lutar aos soldados e marinheiros submetidos a toda sorte de privações e perigos, muitos deles recrutados sob a força e com vários meses de atraso dos soldos. Por outro lado, as Províncias Unidas do Rio da Prata, também “carentes de união” e com poucos recursos, apostaram no corso como recurso principal para causar prejuízo e desestabilizar o Império.

De fato, ao afetar a economia marítima era possível atingir variados setores da estrutura imperial. Segundo Marcelo Rodrigues “a guerra de corso sob os auspícios portenhos constituiu-se na ação naval de maiores e piores consequências para o esforço de guerra do Império do Brasil, pois sua economia agrário-exportadora e dependente da mão de obra escrava africana foi seriamente afetada pela ação dos corsários”³⁶⁷.

Apesar de o Império possuir uma marinha forte para a época - e levando em

³⁶⁵ *Astréa* nº 132, de 5 de maio de 1827.

³⁶⁶ *Honra do Brasil Desafrentada de Insultos da Astréa Espadaxina* nº 25, de 16 de julho de 1828.

³⁶⁷ M. R. de Oliveira, *op. cit.*, p. 34.

consideração a sua recente independência - a amplitude da costa brasileira era um fator dificultador de sua defesa. O bloqueio do Prata e a execução de patrulhas por todo o litoral e na costa leste africana exigiam ainda mais do que se possuía, ou mesmo um esforço nacional contra o inimigo comum.

Todavia, o Imperador estava envolto em divisões internas e não conseguiria levar a cabo uma ação ofensiva decisiva que daria sentido à declaração de guerra que efetivou, já que a havia realizado. Conforme o tempo passava, as divisões recrudesciam e a pressão estrangeira e a impopularidade da guerra aumentavam.

Enquanto isso, com a marinha regular praticamente posta fora de ação, o governo platino articulava formas de conseguir uma paz honrosa. Os corsários, que não exigiam recursos públicos, continuavam a ser a sua principal aposta. O que era possível. E de certa forma, obtiveram bons resultados.

Conforme assinalaram Hélio Leôncio Martins e Lucas Alexandre Boiteux, o curso diminuía o “abastecimento das comunidades ribeirinhas, as mais importantes, com as razias de nossos recursos em mercadorias de consumo e de exportação, não só com a destruição dos navios carregados de gêneros essenciais, como devido à lentidão imposta pela adoção do sistema de comboios”³⁶⁸.

3.2 O sistema de comboios

O sistema de comboio, aliás, foi uma das soluções aventadas para a diminuição dos impactos do curso. No primeiro ano do conflito, quando os ataques contra os navios mercantes brasileiros começavam a ganhar força, buscavam-se soluções para fazer frente aos corsários. No legislativo, não tardou para que a culpa logo fosse atribuída ao governo “por falta de comboio”³⁶⁹.

O assunto ganhou destaque. Fruto das discussões que se seguiram, o sistema de comboio foi instituído. Com isso, as embarcações mercantes passaram a sair do porto do Rio de Janeiro sob a proteção da Marinha de Guerra. Dessa medida resultou um desaquecimento da atividade mercantil marítima, pois além dos perigos do mar e dos

³⁶⁸ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 361.

corsários, “não raro, acontecia que navios já carregados e prontos a seguir viagem tivessem que esperar muitas semanas até poderem partir num comboio”³⁷⁰.

Por essa altura, passou a ser frequente nos principais jornais os anúncios das partidas dos comboios de modo a facilitar a sua organização, conforme se pode verificar no exemplo abaixo.

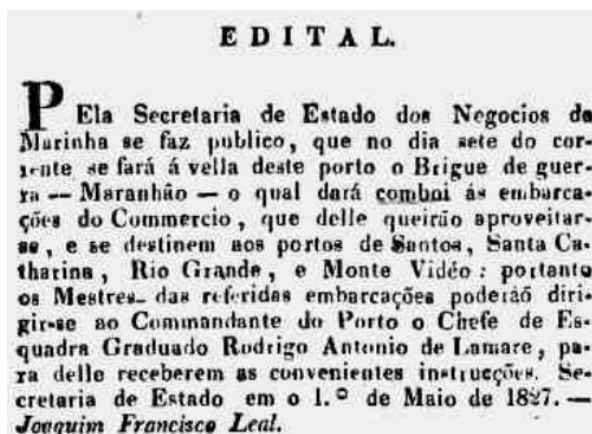


Imagem 4. Exemplo de edital expedido pela Secretaria de Estado e Negócios da Marinha para a organização de comboio. Extraído do jornal *Diário Fluminense* nº 98, de 2 de maio de 1827.

Embora a medida trouxesse alguma segurança à navegação, o emprego concomitante de um grande número de navios no bloqueio no Rio da Prata, a amplitude do litoral brasileiro, e, ainda, a divisão dos meios navais restantes entre patrulhas no litoral do país e as que protegiam a navegação para a África; não permitia que ela fosse de todo efetiva. As condições tecnológicas da navegação a vela, a indisciplina dos navios comboiados, o atuante serviço de inteligência argentino³⁷¹ e o aumento do número de navios corsários no ano de 1827 agravavam os resultados.

³⁶⁹ Brasil, *Anais do Senado do Império do Brazil, Primeira sessão da primeira legislatura, anno de 1826*, livro 3, sessão de 10 de julho de 1826, intervenção do Senador Carneiro de Campos, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1877, p. 73.

³⁷⁰ Carl Friedrich Gustav Seidler, *História das Guerras e Revoluções no Brasil 1825-1835*, tradução de Alfredo de Carvalho, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1939, p. 52.

³⁷¹ Em nota do *Diário de Operaciones de la Escuadra Republicana*, referente ao dia 10 de julho de 1827, lê-se: “O brigue de guerra *Pampero* (que foi corsário nacional) devia sair do Rio de Janeiro em 12 de junho com um comboio de 38 navios para Paranaguá, Santa Catarina, Rio Grande e Montevidéu. O *Pampeiro* tinha uma tripulação muito miserável”. A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 102, tradução nossa. Como se vê, a nota referia-se a uma notícia do mês anterior. A demora nas comunicações era um problema de todos. Ainda assim, a informação permite inferir o quanto o serviço de inteligência se fazia ativo. Nesse sentido, os anúncios com origem, destino e data de partida dos comboios poderiam, de certa forma, facilitar o trabalho dos corsários.

Evidente que com a elevação do número de capturas, aumentou também a quantidade de reclamações em relação à defesa dos navios. Os protestos eram direcionados aos procedimentos não só dos corsários, mas também das tripulações dos navios que protegiam os mercantes durante os deslocamentos. Disso resultou um endurecimento da legislação atinente ao tema.

No final de 1827, foi implementado um rígido regulamento, cujas determinações responsabilizavam pela união e boa ordem dos comboios, sobretudo, os mestres dos navios mercantes e os comandantes dos navios da Marinha de Guerra designados para proteger tais navios. O novo regramento para a proteção da navegação mercante contra as investidas dos corsários previa penas severas. O oficial incumbido de escoltar navios mercantes ou frotas que falhasse, sem justificativa, tinha como punição a pena de morte.

Aqueles comandantes ou oficiais que incorressem em negligência na defesa dos navios que estavam encarregados, que recusassem combate, que fugissem por covardia, que solicitassem valores aos proprietários, comerciantes ou mestres dos navios ou que maltratassem as tripulações dos navios comboiados ficavam responsáveis por seus atos³⁷². Disso resultaria o julgamento pelo Conselho do Almirantado e pelo Conselho de Justiça de acordo com a lei podendo resultar, conforme a gravidade, em compensação dos prejuízos aos negociantes, proprietários ou quem quer que fosse; sem prejuízo do processo criminal do qual poderia resultar a pena de morte, conforme referido³⁷³.

³⁷² A dificuldade de recrutar tripulações era muito acentuada. O recrutamento forçado agravava a resistência. Aos já existentes perigos e privações da vida do mar, somavam-se os da guerra e a situação de pessoal ficava ainda mais difícil. Ao se preparar para um comboio, em março de 1828, o comandante de uma corveta de guerra recorreu ao pessoal existente nos navios mercantes no porto de Santos. Muitos fugiram para não serem empregados na Marinha. Um desses navios foi a galera *Conceição Oliveira*, que ficou desguarnecida a ponto de correr o risco de ficar à deriva. Com sua crítica sempre contundente ao governo e, agora, ao sistema de comboios, o jornal *Aurora Fluminense* publicou: “e se se perdesse a *Conceição Oliveira*, quem a pagaria ao dono? Ninguém. Mas quem a devia pagar, o Commandante da Corveta, que por huma precisão de gente lh'a tirou ou quem a fez sahir do Rio de Janeiro, mal aprestada? Respondão os Corcundas”. *Aurora Fluminense* nº 31, de 5 de abril de 1828.

³⁷³ Artigo 38 do Regulamento para Escoltas dos Comboios. “Aquelle Official qualquer que elle seja, que incumbido de escoltar alguns navios mercantes, ou frota, os desamparar, incorre em pena de morte, se as circumstancias ocorrentes o não desculpam. Os Commandantes, e Officiaes encarregados de comboiar navios mercantes, ou quaisquer outros, que incorrerem na negligencia de os não protegerem diligentemente, e com o maior cuidado; que não executarem fielmente a obrigação, que tem, de defender os navios, e fazendas, de que tão encarregados; que recusarem combate em sua defesa; ou fugirem cobardemente expondo os navios do seu comboio ao risco de serem tomados; que requererem ou pedirem dinheiro, ou recompensa aos Mestres, e comerciantes, donos de navios, que comboiarem; ou que maltratarem os Mestres, ou marinheiros, que a elles pertencão; ficão responsáveis a fazer huma compensação dos prejuízos aos Negociantes proprietários, e a outros, a quem se julgar ser devida; e serão mesmo punidos criminalmente, conforme a qualidade da culpa, já com pena de morte, ou já com outra

De outra parte, a responsabilidade alcançava também os mestres ou comandantes dos navios mercantes, cujos atos não fossem de colaboração com a boa ordem do comboio. Para aqueles que se separassem sem justificativa plausível ou autorização do comandante; a pena cominada era de galés pelo período de cinco anos, estando em tempo de guerra; ou um ano de prisão, em tempo de paz. De acordo com o normativo, também havia a possibilidade dos referidos mestres e comandantes serem condenados ao pagamento de multas pecuniárias em benefício do Hospital Real da Marinha, sendo esta pena extensiva aos proprietários dos navios, caso tais ações resultassem de suas ordens³⁷⁴.

Não obstante a rigidez da legislação, ainda assim os navios de guerra designados para acompanhamento tiveram muita dificuldade em manter a ordem dos comboios, seja pela insubmissão dos comandantes e mestres dos navios mercantes, que não gostavam de esperar os navios mais lentos para viajarem em conjunto, seja pelas condições meteorológicas em determinadas situações³⁷⁵.

No início de março de 1828, o comandante do brigue *Pampeiro*, Capitão-Tenente Pedro Ferreira de Oliveira, que havia conduzido um comboio entre Maricá e Campos, no Rio de Janeiro; comunicou ao Ministro da Marinha as dificuldades pelas quais passou no trajeto devido ao procedimento de alguns mestres de sumacas e lanchas

qualquer, que parecer ao Conselho do Almirantado, e de Justiça”. *Jornal do Commercio* nº 63, de 15 de dezembro de 1827 e *Diário Fluminense* nº 139, de 15 de dezembro de 1827.

³⁷⁴ Artigo 49 do Regulamento para Escoltas dos Comboios. “Todo o Mestre, ou Capitão de Navio Mercante, ou de qualquer transporte, que se separar do comboio sem razão legítima, ou licença do Commandante dele, de quem tenha recebido ordens, será condemnado a galés pelo tempo de 5 annos sendo em tempo de guerra, e em tempo de paz terá hum anno de prisão; poderão ser condemnados em multas até o valor de quatro mil cruzados, em favor do Hospital Real da Marinha, e a huma igual pena ficará sujeito o dono do navio, que der semelhantes ordens ao Capitão do mesmo navio”. *Jornal do Commercio* nº 63, de 15 de dezembro de 1827 e *Diário Fluminense* nº 139, de 15 de dezembro de 1827.

³⁷⁵ Cf. relatou o comandante do brigue *Pampeiro*, Capitão-Tenente Pedro Ferreira de Oliveira: “No dia 17 em frente das Ilhas d’Ancora panhei hum grande Sudoeste, e por isso estramalhhou-se o comboio; mas logo que abonançou, no outro dia segui para a Enseada dos Buzios, fui reunindo algumas, mandei o Brigue *Beaurepaire* dentro do Porto, para seguir com as que lá estavam para as Ilhas de S. Anna, e eu fui pela Costa abaixo com o comboio, reunindo as que estavam a Sotavento, e fundiei nas mencionadas ilhas, de modo que quando ali chegou o *Beaurepaire* com as que reunio, só faltavão quatro, as quaes se ajuntarão, quando me fiz a vela, e vim com o comboio por dentro das Ilhas de Ancora; bem como unirãose mais algumas daqueles Portos, que ao todo sommão sessenta e trez, com que entrei neste Porto. Capitão-Tenente Pedro Ferreira de Oliveira, [Correspondência]. Destinatário: Ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito. Bordo do brigue *Pampeiro*, 21 mar. 1828. 1 ofício. Publicado em *Diário Fluminense* nº 71, de 27 de março de 1828.

mercantes³⁷⁶. Em parte de seu ofício o oficial declarou:

No dia 1º de Março reunio-se o Brigue *Beaurepaire*, e neste dia achava-se todo o comboio reunido; **mas os Mestres das Sumacas mais veleiras não perdião ocasião de ver meios de se separarem do comboio, sendo-me necessário todas as manhãs dar caça para Barlavento, afim de as reunir; porém escandalosamente só arribavão quando lhes chegavão os tiros com bala; e apesar de assíduas diligencias que fiz, separarão-se treze embarcações, as quaes chegarão primeiro a Campos.** Este procedimento dos Mestres he muito mais criminoso, por terem sido advertidos por mim nas Maricás, quando lhes dei os Regimentos de signaes, que tinha sido roubada huma Sumaca, que sahio dous dias antes do comboio, no Cabo por huma Escuna Corsario, e para que se não chamassem á ignorância da Lei, li-lhes os artigos de guerra, tendentes ás penas das infrações da ordem do comboio; motivos estes, porque logo que dei fundo em Campos, requisitei do Governador á ordem de V. Ex. a prisão dos Mestres das Sumacas constantes da relação inclusa³⁷⁷; e como quando se principiarão a effectuar as prisões, já algumas Sumacas se achavão com alguma carga, officiei ao mesmo Governador, para que pudessem sahir os Mestres nos barcos, afiançando suas pessoas até a resolução do seu destino por V. Ex. Felizmente das Sumacas que forão para Campos, Capitania e Macahé, nenhuma foi tomada, e para os mais portos também não me consta³⁷⁸.

Essas dificuldades não deixaram de existir até o final da guerra. Já na sessão de 3 de agosto de 1827, o deputado Cunha Matos reiterava: “é preciso que saibamos que é pelas vantagens que o inimigo tem tirado do curso que elles sustentão desgraçadamente a guerra, os navios do Brazil têm sido apresados, porque uns não têm querido ir em comboios e outros têm-se deles separado”³⁷⁹. Fica claro, mais uma vez, o hiato existente

³⁷⁶ Em 18 de fevereiro de 1828, chegava ao porto do Rio de Janeiro a escuna *Mercantil*, proveniente de Cabinda. Na sua chegada, o mestre desse navio informou que: “esta manhã encontrou na altura da Ponta Negra o brigue de guerra *Pampeiro*, e o Comandante disse que andava ajuntando o comboio”. *Diário Fluminense* nº 42, de 20 de fevereiro de 1828.

³⁷⁷ Relação das lanchas, sumacas e respectivos mestres, os quais não obedeceram as ordens do comboio na ocasião: lancha *Penha*, mestre Lourenço Justiniano; sumaca *Ânimo Grande*, mestre Joaquim José de S. Anna; sumaca *Estrella*, mestre Antonio Lopes da Costa; sumaca *Boa Fé*, mestre Francisco Manoel; sumaca *Correio de Campos*, mestre Domingos José Caetano; lancha *Viva Maria*, mestre Manoel Luiz da Gaia, sumaca *Terceira Pastora*, mestre Manoel de Medeiros; lancha *Santo Antonio*, mestre Ignacio José; lancha *Santo Antonio* (outra), mestre José de Ávila Ramos; sumaca *Defensor Perpétuo*, mestre José Francisco Pereira; sumaca *São Luiz Gonzaga*, mestre Antonio Corrêa de Mello; lancha *Santa Anna Felissíssima*, mestre Antonio José Leite e sumaca *São Joãozinho*, mestre Antonio José Cascaes. Capitão-Tenente Pedro Ferreira de Oliveira, [Correspondência]. Destinatário: Ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito. Bordo do brigue *Pampeiro*, 21 mar. 1828. 1 ofício. Publicado em *Ibidem* nº 71, de 27 de março de 1828.

³⁷⁸ *Ibidem*, grifo nosso.

³⁷⁹ Império do Brasil, *Annaes do Parlamento Brasileiro, Câmara dos Deputados, segundo ano da primeira legislatura*, tomo IV, sessão de 3 de agosto de 1827, Intervenção do Deputado Cunha Matos,

entre a legislação que pretendia atuar naquela situação e a concreta realidade dos atores em alto mar.

Além da resistência de parcela dos próprios participantes dos comboios, a extensão do litoral e a navegação a vela, dependente das condições do vento, eram os principais entraves para a eficiência do sistema. Sem embargo, isso não significa dizer que os comboios não foram oportunos, já que muitos deles chegaram em total segurança aos destinos e, mesmo com a existência de tais contratemplos, os ataques dos corsários diminuíram paulatinamente. Com efeito, como para toda desgraça é preciso apontar responsáveis, os resultados dessas condições recaíam sobre a Marinha Imperial.

3.3 Os fretes e seguros

Os mesmos motivos que originaram a necessidade da realização de comboios também deram causa a ampliação dos valores dos fretes e dos seguros. Segundo John Armitage, “os estragos feitos pelos corsários argentinos haviam-se tornado tão consideráveis, que os prêmios dos seguros marítimos em comboio não se podiam efetuar por menos de dez por cento; e sem comboio, trinta por cento foram frequentemente rejeitados”³⁸⁰.

Essa era mais uma consequência do curso contra o Império. Um aumento da insegurança marítima seja por fatos seja por boatos. Brian Vale escreveu que os rumores difundidos por Brown durante o cruzeiro da escuna *Sarandí*, de que uma poderosa esquadra argentina estava em águas brasileiras, “produziu o pânico desejado e fez subir quinze por cento os prêmios do seguro marítimo”³⁸¹.

De acordo com o estudo de Saulo Santiago Bohrer, os navios negreiros *Vulcano* e *Vitória*, que partiram para Moçambique em 1828, pagaram como seguro, respectivamente, dez e doze por cento da sua avaliação total que correspondia a

Rio de Janeiro, Typographia Hyppolito José Pinto & Cia., 1875, pp. 25-26.

³⁸⁰ J. Armitage, *op. cit.*, pp. 242-243 e Alfredo Valadão, *Da aclamação à maioria: 1822-1840*, 2ª edição, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1939, p. 63.

³⁸¹ B. Vale, *op. cit.*, p. 147, tradução nossa.

12:000\$000³⁸² e 9:729\$729³⁸³. São números que se aproximam da afirmação de Armitage.

Por meio de uma carta particular, datada de 15 de abril de 1827, a qual foi encontrada em uma presa brasileira do corsário *Sin Par*, é possível perceber um pouco da aura daquela conjuntura e seus efeitos para o tráfego marítimo. Ao mesmo tempo em que contesta a efetividade dos comboios, o teor da correspondência revela a preocupação com o grande número de corsários e com o aumento dos valores dos fretes e seguros naquela conjuntura.

Rio de Janeiro, 15 de abril de 1827. Estimo verdadeiramente o seu favor do último dia 20. Está diante de mim, e seu conteúdo está devidamente registrado. Todos os interessados, inclusive eu, aprovam sua determinação de recusar uma cobrança por nosso navio, com frete de Rs120; de fato, no estado atual das coisas, e devido à necessidade de fazer seguro contra o grande número de corsários que estão ao largo de nossa costa, não garantirá o pagamento, mesmo com essa taxa alta. Das embarcações do Rio Grande, seis foram levadas e uma roubada. Eles estavam em comboio, mas longe de ser um obstáculo para sua captura, foi um golpe de sorte para o capitão do corsário, que pegou todos eles e, assim, economizou muitos problemas e tempo. Em consequência desta notícia, e dos relatos que temos aqui de que alguns corsários navegando entre esta Barra e Cabo Frio, roubaram quatro navios de Campos e afundaram um de St. Mathews, julguei prudente fazer seguro de sua sumaca *Primavera*, e também \$1.100 na *Flora*. Este seguro foi efetuado a 3% e hoje o prêmio é de 8%. Antigamente o frete entre Santos e Rio era de cerca de 80 rs³⁸⁴.

A missiva interceptada pelo corsário *Sin Par* faz alusão a um período de grande incremento do curso em 1827. Dentre as várias informações passadas ao seu interlocutor, o remetente expõe que em um curto período de tempo, os fretes tiveram uma apreciação de cinquenta por cento; enquanto os seguros marítimos, com prêmios que passaram de três para oito por cento, quase triplicaram.

Em uma segunda correspondência interceptada pelo mesmo corsário, com data idêntica a anterior, lia-se: “sua sumaca partirá assim que o tempo estiver favorável. Pelo

³⁸² Doze contos de réis.

³⁸³ Nove contos, setecentos e vinte e nove mil e setecentos e vinte e nove réis. Saulo Santiago Bohrer, “*Interesses Seguros*”: *As Companhias de Seguro e a Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro (1810-1831)*, Dissertação de Mestrado em História Social apresentada à Universidade Federal Fluminense, 2008, p. 71.

³⁸⁴ *The British Packet and Argentine News* n° 42, de 19 de maio de 1827, tradução nossa.

manifesto anexo você perceberá que ela faz um miserável frete de Rs 71.460 (cerca de 90 dólares)³⁸⁵. Como é possível perceber, os assuntos ligados a fretes e a seguros estavam muito presentes nas confabulações dos negociantes daquele momento. Em um trecho adiante, da mesma correspondência, o missivista patenteava: “as coisas estão no pior estado, e as pessoas que têm alguma carga não a embarcam, com medo de que caia nas mãos desses piratas malditos, embora há alguns dias não tenhamos ouvido falar de mais depredações”³⁸⁶.

No mesmo período, em 1827, ocorriam grandes privações nas províncias do norte do Império, nomeadamente no Rio Grande do Norte e no Ceará, em virtude das condições climáticas e da insegurança no abastecimento por mar. Diante desse cenário, o governo sancionou uma lei isentando de direitos de entrada os navios com gêneros alimentícios e medicamentos que se dirigiam para as províncias afetadas³⁸⁷.

A mesma lei autorizava o comércio de cabotagem aos estrangeiros para “levar para aquellas Províncias os referidos gêneros”³⁸⁸. Tais medidas eram válidas durante a guerra pelo espaço de um ano e o governo ficava autorizado a prestar todos os socorros para remediar a situação “dando gratuitamente alimentos às classes indigentes, e subministrando aos Governos Provinciaes sementes de cereais”³⁸⁹.

Embora o intento de autorizar estrangeiros para o transporte de cabotagem fosse favorável a partir de certa perspectiva, ele também os tornava alvos de capturas, pois a legislação do curso, à época, não protegia a mercadoria inimiga transportada sob bandeira neutra³⁹⁰. Ademais, trazia em si a abertura de um comércio até então reservado aos nacionais. E é conhecido o fato de que nem sempre os interesses estrangeiros coadunavam (ou coadunam) com os do governo. Como em outras áreas, as necessidades mais prementes forçavam o novel Império a tomar iniciativas que não estariam a ocorrer

³⁸⁵ *The British Packet and Argentine News* n° 42, de 19 de maio de 1827, tradução nossa.

³⁸⁶ *Ibidem*, tradução nossa.

³⁸⁷ Artigo 1° da lei de isenção de direitos de entrada para medicamentos e permissão do comércio de cabotagem por estrangeiros. Publicada integralmente no *Jornal Diário Fluminense* n° 82, de 8 de outubro de 1827 e no *Jornal do Commercio* n° 8, de 9 de outubro de 1827.

³⁸⁸ Artigo 2° da lei de isenção de direitos de entrada para medicamentos e permissão do comércio de cabotagem por estrangeiros. *Ibidem*.

³⁸⁹ Artigo 3° da lei de isenção de direitos de entrada para medicamentos e permissão do comércio de cabotagem por estrangeiros. *Ibidem*.

³⁹⁰ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 323.

com a ausência da guerra e as divisões por que passava, em muito impulsionadas pelo belicismo em curso³⁹¹.

Heitor Ferreira Lima salientou que o transporte transatlântico de exportação e importação já era todo efetuado por companhias de navegação estrangeiras, estando a elas ligados os bancos e as empresas de seguros estrangeiros que operavam nessas transações³⁹². Com tal medida, abria-se essa possibilidade também para o transporte de cabotagem. Isso não significa patentear que o transporte entre portos brasileiros estivesse livre de monopólio.

Marcelo Rodrigues de Oliveira apontou que os maiores negociantes de escravos do Rio de Janeiro controlavam também as companhias de seguros marítimos³⁹³. Sentindo o curso afetar seus negócios e, por conseguinte, a economia agroexportadora do país, apelaram para a proteção estatal. Os prejuízos se estendiam às companhias de seguros marítimos que precisavam arcar com as indenizações dos navios de seus contratos. O governo, por sua vez, por meio da Marinha Imperial, realizava comboios e patrulhamentos contra os corsários no litoral brasileiro e na costa africana, nomeadamente na região congo-angolana³⁹⁴.

Diante da vastidão da área a ser patrulhada, tal medida não impediu que as seguradoras tivessem de arcar com grandes somas em virtude dos impactos do curso sobre a navegação brasileira. De acordo com o estudo realizado por Lucas de Faria Junqueira, somente no ano de 1827 as seguradoras marítimas despenderam a quantia de Rs 641:704\$410³⁹⁵, referente à cento e quarenta e sete tomadias de navios³⁹⁶. A

³⁹¹ Essa internacionalização ganhou corpo a partir do início da Regência. O mercado de seguros também passou por uma reestruturação, já que as companhias passaram por uma série de problemas financeiros no final da década de 20 do século XIX. Com isso, abria-se espaço para a entrada de empresas estrangeiras para operar no setor. S. S. Bohrer, *op. cit.*, p. 129.

³⁹² Heitor Ferreira Lima, *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1970, p. 250.

³⁹³ Cf. Oliveira, “O seguro marítimo era um dos elementos fundamentais para a operacionalização da atividade mercantil mais lucrativa: o comércio transatlântico de africanos. Porém, a aquisição de apólices de seguros para os navios negreiros era bastante cara, daí a comunidade dos grandes traficantes de escravos do Rio de Janeiro procurava exercer o controle das empresas seguradoras na medida em que as criavam ou se associavam a elas de forma a buscar minimizar os custos e possíveis prejuízos em seus negócios”. M. R. de Oliveira, *op. cit.*, p. 100.

³⁹⁴ *Ibidem*, p. 2.

³⁹⁵ Seiscentos e quarenta e um contos, setecentos e quatro mil e quatrocentos e dez réis.

³⁹⁶ L. de F. Junqueira, *op. cit.*, p. 61. De acordo com o estudo de Marcelo R. de Oliveira, o montante das

quantidade de presas e os valores das indenizações, por seguradora³⁹⁷, foram os seguintes:

Companhia de Seguros	Número de Presas	Valor total das indenizações (em réis)
Companhia Bom Conceito	32	Rs 149:336\$559
Companhia Segurança	31	Rs 145:407\$325
Companhia Retribuição	14	Rs 138:167\$225
Companhia Indemnidade	19	Rs 62:338\$584
Companhia Restauradora	21	Rs 67:870\$366398
Companhia Providente	23	Rs 79:306\$085
Companhia Concórdia	7	Rs 55:382\$996
Total	147	Rs 641:704\$410

Tabela 4. Quantidade de presas e valor das indenizações por seguradora referente ao ano de 1827. Adaptado do estudo de L. de F. Junqueira, *op. cit.*, p. 61.

indenizações pagas por Companhias de Seguros Marítimos do Rio de Janeiro, referente ao ano de 1827 (com exceção da Companhia Concórdia, cujos dados referem-se à quantidade e o valor total dos sinistros de 1828, quando iniciou as atividades), foi de Rs 486:358\$752. Dado à dificuldade de estabelecer uma exatidão de números diante da grande quantidade de variáveis, esses valores se tratam de uma amostragem, com base nas informações de cinco companhias: Segurança, Retribuição, Restauradora, Indemnidade e Concórdia. M. R. de Oliveira, *op. cit.*, p. 105.

³⁹⁷ Com base nos ofícios existentes no Arquivo Nacional, os quais foram encaminhados pelas companhias de seguros após solicitação da Marinha Imperial, em 1828, Marcelo R. de Oliveira também efetuou o levantamento do valor das indenizações por seguradora referentes ao ano de 1827. Ao comparar o seu estudo, especificamente quanto a esse ponto, com a pesquisa de Lucas de F. Junqueira, verificaram-se as seguintes diferenças em relação aos resultados: Companhia Retribuição: Rs 138:167\$223 (somente 2 réis de diferença); Companhia Restauradora: Rs 85:062\$623 (Oliveira corrigiu um erro de somatório existente no documento original que apresentava o valor de Rs 67:870\$366, portanto com uma diferença a menor de Rs 17:192\$257); Companhia Segurança: no estudo de Oliveira total de 32 navios que correspondeu a um montante de 145:407\$326 (diferença de um navio a mais e 1 réis também a mais no total); Companhia Indemnidade: o estudo de Oliveira apresenta 14 navios indenizados, há portanto uma diferença de 5 navios entre os dois trabalhos. Para a seguradora Concórdia não houve diferença nos números dos dois estudos, porém Oliveira referiu que, segundo o ofício de resposta da Companhia à Marinha, a Concórdia entrou em atividade em 1828 e passou os dados dos sinistros ocorridos até o momento da comunicação. Ou seja, os dados encaminhados pela companhia se referem ao ano de 1828. Por fim, os dados das Companhias Bom Conceito e Providente foram somente apresentados no estudo de Lucas de F. Junqueira. M. R. de Oliveira, *op. cit.*, pp. 101-105 e L. de F. Junqueira, *op. cit.*, p. 61. É bom lembrar que os números apresentados nos dois trabalhos correspondem a uma amostragem de um tema verdadeiramente amplo; razão pela qual não ensejaram estabelecer números absolutos e definitivos sobre o assunto, apesar da grande contribuição que trouxeram para o estudo do assunto. Convém esclarecer que o único interesse dessa comparação é o de subsidiar eventuais estudos posteriores sobre o tema. Além dos dois trabalhos já citados, para um maior aprofundamento sobre o tema, recomenda-se consultar o trabalho de Saulo Santiago Bohrer. S. S. Bohrer, *op. cit.*

³⁹⁸ Cf. apontado no estudo de Marcelo R. de Oliveira, há um erro de somatório no ofício original encaminhado pela seguradora, o qual devia corresponder a Rs 85:062\$623. M. R. de Oliveira, *op. cit.*, p. 103 e L. de F. Junqueira, *op. cit.*, p. 61.

Evidente que os seguros não cobriam exclusivamente os navios perdidos em consequência do corso, pois além de possíveis acidentes marítimos, aquela era uma época de atuação de piratas e ainda havia a possibilidade de os negreiros serem apreendidos pelos navios ingleses que combatiam o tráfico de escravos.

Entretanto, indubitavelmente, no período da Guerra da Cisplatina, a maior parte das indenizações tinha como motivo os efeitos devastadores do corso³⁹⁹. Ao atingir a estrutura da atividade comercial do Império e os capitais de grandes investidores privados, não ocorria apenas a disparada dos preços dos seguros, mas também se desencadeava uma rede de insatisfações em concomitância com a forte desestabilização da economia do país.

3.4 Reflexos da guerra em Buenos Aires

Enquanto no Brasil a atuação dos corsários deteriorava o comércio, arruinando, sobretudo, a propriedade privada; em Buenos Aires, o bloqueio causava problemas de toda ordem para grande parte da população, exceto para os indivíduos cujos recursos provinham das desgraças da própria guerra.

O corso impunha grandes perdas e influía nos ânimos brasileiros ao impactar diretamente sobre os bens privados e, em razão disso, na economia. Todavia, nada diminuía a superioridade marítima do Brasil, nem aliviava a terrível miséria que o bloqueio infligia no Prata. A cidade de Buenos Aires vivia materialmente sitiada pelo rio e cercada de províncias sublevadas em armas contra o governo presidencial⁴⁰⁰. Não tinha rendas de alfândega, nem exportação; o país estava empobrecido pelo papel-moeda, pelas divisões internas e pela desorganização geral de todos os interesses⁴⁰¹.

³⁹⁹ Em face do exposto, apesar de toda a contribuição e qualidade de sua obra, é necessário discordar de Armando Amorim Ferreira Vidigal, quando diz que “a guerra de corso não causou prejuízos consideráveis ao Brasil”. Armando Amorim Ferreira Vidigal, *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*, 3ª edição, Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1985, p. 12.

⁴⁰⁰ O plenipotenciário inglês na Argentina Woodbine Parish escrevendo ao seu pai, em 25 de agosto de 1827, declarou: “a comoção e a guerra civil que vem ocorrendo no interior durante o governo de Rivadavia, talvez tenham sido ainda mais destrutivos do que a guerra com o inimigo comum”. Nina L. Kay Shuttleworth, *A Life of Sir Woodbine Parish 1796 to 1882*, Londres, Elder Smith Co., 1910, p. 334, tradução nossa.

⁴⁰¹ Vicente Fidel López, *Historia de la República Argentina: su origen, su revolución y su desarrollo*

Segundo José Antonio Terry, um dos estudiosos das finanças argentinas do século XIX, os bilhetes emitidos pelo banco alcançavam a \$ 10.215.659⁴⁰² e a dívida do governo já alcançava \$ 11.465.181⁴⁰³ em 31 de agosto de 1827. O exército em expedição se encontrava sem pagamento desde janeiro; portanto com oito meses de atraso, a cavalaria desprovida e os soldados quase nus. Havia um déficit de mais de \$ 4.000.000⁴⁰⁴ e a dívida pública era de \$ 25.600.000⁴⁰⁵, sendo a renda de \$ 1.360.600⁴⁰⁶ nos primeiros sete meses daquele ano⁴⁰⁷.

No início de 1828, uma carta particular de Buenos Aires, datada de 3 de janeiro daquele ano, foi interceptada e publicada posteriormente no *Jornal do Commercio*. Malgrado não se pretenda patentear que o conteúdo de uma comunicação privada assegure a veracidade ou uma leitura escoreita e abrangente dos acontecimentos; não há de se negar que ela permite vislumbrar, com a devida cautela, a aura vivida na capital portenha à época⁴⁰⁸. Por essa razão ela é apresentada neste estudo. O teor da citada missiva era o seguinte:

Não tenho que participar-vos novidade de política alguma, todos os dias os negócios parecem hir de mal a peor, e aparentemente está-se aproximando o fim; eu confio que esta Campanha decidirá esta guerra tão prejudicial a ambas as partes, e particularmente aos estrangeiros. Tivemos aqui várias reuniões de negociantes Britânicos para tomar em consideração o estado dos negócios, e para suplicar ao Governo de considerar estas matérias mais seriamente. O Corsário *General Mancilla* foi queimado na volta de seu cruzeiro e diz-se que S. Paz foi levado a Santa Catharina. Sabbado passado sahiu deste porto hum Brigue Corsário mui bonito chamado o *Níger*,

político hasta 1852, tomo X, Buenos Aires, Carlos Casavalle, 1883, p. 198.

⁴⁰² dez milhões, duzentos e quinze mil e seiscentos e cinquenta e nove pesos.

⁴⁰³ Onze milhões, quatrocentos e sessenta e cinco mil e cento e oitenta e um pesos.

⁴⁰⁴ Quatro milhões de pesos.

⁴⁰⁵ Vinte e cinco milhões e seiscentos mil pesos.

⁴⁰⁶ Um milhão, trezentos e sessenta mil e seiscentos pesos.

⁴⁰⁷ José Antonio Terry, *Finanzas: conferencias dictadas por el catedrático de la materia en la Facultad de derecho Jose A. Terry : con el estudio sobre cuestiones monetarias y un prólogo del Carlos Saavedra Lamas*, Buenos Aires, J. Menéndez, 1927, p. 468.

⁴⁰⁸ Em 24 de março de 1828, chegava ao Rio de Janeiro a galera francesa *Fourmoux*, proveniente de Valparaíso e que também havia passado por Montevidéu. Um dos passageiros do navio, Antonio Joaquim de Souza Netto, trazia a informação de que “o estado político de Buenos Ayres he o mais desgraçado, visto que os partidos se achavão inflamados no ultimo ponto, além da escassez de numerário que se sentia”. *Diário Fluminense* nº 71, de 27 de março de 1828.

Commandante Coe; elle traz a seu bordo hum bom complemento de homens e Officiaes e de caronadas. Diz-se que o Fournier vai sahir no *Juncal* para a América do Norte para comprar huma corveta, jurando vingar-se de todos – A sua conducta tem sido condemnada por todos os homens imparciaes como extremamente reprehensível, e alguns da sua tripulação declararão-o até incapaz de comandar huma Lancha e muito menos hum Navio⁴⁰⁹.

Mesmo por meio dos periódicos de oposição ao governo imperial, constata-se que as notícias de Buenos Aires não eram animadoras. Em fevereiro de 1828, ao veicular notícia sobre o corso em Buenos Aires, a *Aurora Fluminense* divulgava que “o estado do commercio se conserva ainda do mesmo modo; as presas feitas pelos corsários argentinos tem enriquecido alguns particulares, porem a massa da nação não experimenta beneficio algum dos corsários”⁴¹⁰.

A guerra custava às Províncias Unidas do Rio da Prata U\$600.000⁴¹¹ mensais, e para pagá-la tinham U\$1.200.000⁴¹² por ano. O déficit crescente foi arcado por empréstimos bancários, com grande custo para o Estado⁴¹³. A dificuldade para o pagamento das tropas do Exército e da Marinha e a desvalorização da moeda eram problemas constantes na economia.

Como exemplo do aumento inflacionário, o historiador naval argentino Laurio Destéfani citou a compra de dois navios de características semelhantes. Em 1826, a fragata *Comercio de Lima*, transformada na *Veinte Cinco de Mayo*, foi comprada por \$25.000⁴¹⁴. Em 1828, o brigue *Alister*, renomeado *General Rondeau*, custou \$80.000⁴¹⁵. Ou seja, um acréscimo de mais de trezentos por cento em apenas dois anos⁴¹⁶.

Entretanto, havia uma parcela da população para a qual a manutenção da guerra era desejada. Isso ocorria com os investidores do corso, pelo menos enquanto aquelas operações estiveram em alta. John Armitage referiu que “as vantagens conseguidas por estes haviam compensado a suspensão do comércio regular. Assim, por muitos

⁴⁰⁹ *Jornal do Commercio* nº 92, de 22 de janeiro de 1828.

⁴¹⁰ *Aurora Fluminense* nº 16, de 11 de fevereiro de 1828.

⁴¹¹ Seiscentos mil dólares.

⁴¹² Um milhão e duzentos mil dólares.

⁴¹³ N. L. K. Shuttleworth, *op. cit.*, p. 327.

⁴¹⁴ Vinte e cinco mil pesos.

⁴¹⁵ Oitenta mil pesos.

⁴¹⁶ F. Eleta, *op. cit.*, pp. 107-108.

possuidores desta espécie de propriedade, a paz era considerada como precursora de ruína”⁴¹⁷.

A flutuação do valor das mercadorias também era influenciada pela incerteza das chegadas das embarcações de portos estrangeiros em virtude do bloqueio naval brasileiro. Grandes fortunas foram ganhas por indivíduos que até então não pertenciam ao comércio. Surgiam atravessadores que compravam e vendiam mercadorias aproveitando-se de tais especulações⁴¹⁸.

“O movimento e atividade que resultavam dessas transações excediam a tudo quanto se havia anteriormente testemunhado”⁴¹⁹. Conforme argumentou Marcelo Rodrigues de Oliveira, “a guerra de corso irrestrita contra o comércio marítimo do Brasil era um grande negócio, na perspectiva de mercadores da praça de Buenos Aires”⁴²⁰.

Em 15 de fevereiro de 1828, por uma publicação na *Gaceta Mercantil* sob o pseudônimo “Um Patriota”, um indivíduo contestou arduamente, em longa exposição, a conduta dos armadores da escuna corsário *General Dorrego*, a qual regressara para Buenos Aires com a tripulação amotinada naquele mesmo dia⁴²¹. Havia suspeita de que os armadores do navio teriam vendido ações do corsário após o seu retorno, mesmo sabendo que elas nada renderiam. Em parte de sua explanação, enquanto solicitava esclarecimentos, o denunciante anônimo exprimia:

Em tempo de guerra, o corso é um dos meios mais poderosos para prejudicar o inimigo. É um meio tanto mais vantajoso que não custa nada ao Estado, e o encoraja ao mesmo tempo. Mas esse meio que ordinariamente não é mais que acessório, vem a ser da mais alta importância na circunstância que se encontra Buenos Aires. Sem portos, e, por conseguinte, sem Marinha, está apesar do valor de seus habitantes, indefesa contra o ataque passivo dos inimigos, falo sobre o bloqueio. Assim, pois, o corso só pode compensar um prejuízo tão grande, com a ajuda das províncias, e os argentinos têm mostrado que não ignoram este estado de coisas, pois tem favorecido o corso

⁴¹⁷ J. Armitage, *op. cit.*, p. 242.

⁴¹⁸ *Ibidem*.

⁴¹⁹ *Ibidem*.

⁴²⁰ M. R. de Oliveira, *op. cit.*, p. 36.

⁴²¹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 138, nota de 15 de fevereiro de 1828, H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 404 e T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 4.

com todos os esforços⁴²².

Notoriamente indignado com a suposta má conduta dos armadores da escuna *General Dorrego*, o denunciante dá indícios de que era um dos investidores do referido navio corsário, ou que havia interesse seu nos resultados do navio⁴²³. Como reforço de seus argumentos para a acusação dos armadores o indivíduo declarou: “o que compra uma ação tem em vista, antes de uma ganância por demais incerta, os enormes prejuízos que causará aos inimigos, o patriotismo é primeiro sentimento que o guia”⁴²⁴.

Esse fato serve de demonstração da série de acusações e processos que, independente da razão, surgiam quando um cruzeiro era mal sucedido. Apesar da expressão de patriotismo do denunciante, fica bastante evidente o quanto a estrutura do curso era corroída na iminência de prejuízos. Portanto, quando os acontecimentos não se sucediam conforme esperado, era comum o surgimento de disputas entre os antigos parceiros com vistas à isenção, à diminuição ou à divisão dos prejuízos. Por esse ângulo, o caráter econômico do curso se sobressaía a qualquer outro.

Em virtude de tais disputas e desconfianças, e diante da diminuição das presas e do aumento das capturas de corsários por navios brasileiros, o ano de 1828 é marcado por um declínio crescente do curso na Guerra da Cisplatina. Além das dissensões internas e dos ajustes na atuação da Marinha Imperial ao estilo de guerra em voga, também contribuiu para o declínio da atividade a recaptura de grande quantidade de presas enquanto eram conduzidas para portos argentinos.

Nesse deslocamento, os navios apresados tornavam-se bastante suscetíveis de serem retomados, pois, normalmente, as tripulações de presas eram diminutas. Em condições normais não podia o navio corsário dispor de muitos homens para elas sem que também ficasse desguarnecido. Por outro lado, os tripulantes que mudavam de lado, nem sempre eram confiáveis.

Os corsários eram mais afortunados em capturar do que em proteger suas presas, as quais foram recapturadas pelos cruzadores brasileiros, ou pela

⁴²² *La Gaceta Mercantil* n° 1270, de 15 de fevereiro de 1828, tradução nossa.

⁴²³ Em outro ponto, a nota questionava: “qual é a data de venda das últimas ações e qual a data da chegada do corsário?”. *La Gaceta Mercantil* n° 1270, de 15 de fevereiro de 1828, tradução nossa.

⁴²⁴ *Ibidem*.

depravação dos homens levando-as para os portos do Brasil (em muitos casos assassinando seus oficiais): muito poucos deles chegaram aos portos da República, e muitos dos armadores faliram, deixando os acionistas sem remuneração e as tripulações sem subsistência⁴²⁵.

Tal era a situação do curso em 1828 na Argentina. Em contrapartida, sabia-se que a guerra era impopular no Brasil⁴²⁶. Enquanto o bloqueio naval brasileiro e as disputas internas no contexto da guerra “estiolavam comércio de Buenos Aires, no Brasil ela se tornava dispendiosa e causava impaciências”⁴²⁷. Em março de 1828, a oposição ganhava ainda mais força. Na imprensa, periódicos como a *Aurora Fluminense* eram implacáveis em suas matérias.

Por que razão nada nos resta do famigerado empréstimo Inglês, se não a necessidade de o pagar? Por que razão a nossa dívida publica tem em quatro anos subido a mais de oitenta milhões? Por que razão pesa sobre nós hum déficit oppressivo, e se escoão tantos milhões pelas Repartições da Guerra e Marinha? Por que razão, se não têm cuidado das nossas estradas, braços de riqueza do Brazil? Por que razão nos afflige hum cambio tão desfavorável com todas as praças estrangeiras? Por que razão estão as meias-doblas ao prêmio de 120 por cento, á prata a 55, e o cobre a 20? Por que razão infestão os Corsários as nossas costas a são e salvo, pondo-nos em vergonhosa contribuição? Por que razão a carne, o arroz, a farinha &c. &c. tem chegado a hum preço exorbitante com grave sofrimento do pobre? Por que razão? ... He por que o orgulho a vaidade o peculato mas arreda! que não queremos negócios com o Senhor Promotor⁴²⁸.

3.5 A economia brasileira durante e após a guerra

Embora pesasse a questão do recrutamento, da escravidão, do desinteresse de alguns pelos assuntos da distante Província Cisplatina, da preocupação do Imperador com os assuntos de Portugal, e, por conseguinte, do crescimento da oposição ao imperante; em grande medida a impopularidade da guerra estava relacionada com as questões econômicas tanto internas quanto externas⁴²⁹.

⁴²⁵ República Argentina, CNHAB, *op. cit.*, p. 90, tradução nossa.

⁴²⁶ República Oriental do Uruguai, *Archivo General de la Nación, Archivo del General Juan Antonio Lavalleja*, Montevideu, El Siglo Ilustrado, 1935, p. 469.

⁴²⁷ Álvaro Teixeira Soares, *Diplomacia do Império no Rio da Prata (até 1865)*, 2ª edição, Brasília, Fundação Alexandre de Gusmão, 2021, p. 69.

⁴²⁸ *Aurora Fluminense* n° 22, de 3 de março de 1828.

⁴²⁹ Amado Luiz Cervo e Clodoaldo Bueno bem resumiram os assuntos inerentes ao tráfico de escravos e

Os crescentes déficits do nascente Império do Brasil e os prejuízos privados causados pela guerra eram demasiado graves para passarem despercebidos. “Cortamos as pernas”⁴³⁰, dizia o deputado Bernardo de Vasconcelos, “e acusam-nos perante o Brasil de não corrermos.”⁴³¹ Nessas condições era difícil votar os simples orçamentos, um problema exaustivo, a repetir-se em cada exercício.

Havia já o peso dos custos do reconhecimento da independência e os da Confederação do Equador. O governo recorria aos expedientes que lhe estavam ao alcance, o que implicava um aumento constante da dívida nacional. A tabela a seguir apresenta o deficitário balanço financeiro do Império entre os anos de 1825 a 1828.

os acordos internacionais, cujos resultados tanto contribuíram para a queda de popularidade do Imperador. Segundo esses historiadores, “a convenção sobre o tráfico de escravos, de 23 de novembro de 1826, prescrevia a extinção para três anos após a troca das ratificações; revalidava no Brasil os tratados concluídos com Portugal em 22 de janeiro de 1815 e 28 de julho de 1817 e criava enfim as comissões mistas na forma desse último. O Tratado de Amizade, Navegação e Comércio de 17 de agosto de 1827, válido por quinze anos, era uma adaptação das concessões feitas em 1810 aos novos avanços do capitalismo inglês. Assim foram atingidos os objetivos de Canning, devendo a economia brasileira procurar outros mercados para seus produtos, excluídos do mercado inglês, que permanecia reservado aos similares oriundos das colônias britânicas. Foi o preço exigido pelos serviços ingleses em prol do reconhecimento da Independência. A D. Pedro, os tratados trouxeram a antipatia nacional, a revolta do Parlamento e a queda em 1831”. A. L. Cervo; C. Bueno, *op. cit.*, p. 42.

⁴³⁰ Deputado Bernardo Pereira de Vasconcelos *apud* Sérgio Buarque de Holanda, *História Geral da Civilização Brasileira, Período Monárquico*, tomo II, vol. 3, 9ª edição, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2003, p. 453.

⁴³¹ *Ibidem*.

Ano	Receita Ordinária e Extraordinária	Despesa	Resultado
1825	4.749:090\$608	8.357:652\$193	-3.608:561\$589
1826	5.393:944\$911	9.408:888\$999	-4.094:944\$088
1827	12.068:466\$632	11.842:291\$546	+226:175\$086 ⁴³²
1828 ⁴³³	7.258:164\$745	10.679:587\$000	-3.421:422\$255

Tabela 5. Balanço Financeiro do Império do Brasil 1825-1828. Adaptado de Liberato de Castro Carreira, *História Financeira e Orçamentária do Império do Brasil desde a sua fundação precedida de alguns apontamentos acerca da sua independência*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1889, pp. 113-148.

Diante desse cenário, em 1829, menos de um ano após ter sido assinada a Convenção de Paz, o Imperador convocou, por decreto, uma Assembleia Geral Extraordinária. Um dos temas a serem tratados dizia respeito ao estado das finanças do país. Em um trecho da Fala do Trono, atinente à abertura da referida assembleia, D. Pedro I dizia:

Claro é a todas as luzes o estado miserável a que se acha reduzido o tesouro público e muito sinto prognosticar que, se nesta sessão extraordinária e no decurso da ordinária a Assembleia, a despeito das minhas tão reiteradas recomendações, não arranja um negócio de tanta monta, desastroso deve ser o futuro que nos aguarda⁴³⁴.

Nesse período, o governo recorreu a empréstimos internos e na Europa⁴³⁵. Internamente foram realizadas vendas de apólices da dívida pública, produzindo Rs

⁴³² O jornal *Aurora Fluminense* referindo-se à apresentação da situação financeira do Brasil pelo parlamentar Calmon, na Câmara dos Deputados, revelou que a receita do tesouro público, em 1827, “montou a pouco mais de Rs 5,870:000\$000, e que a Despesa excedeu a Rs 11,842:000\$000, fóra as das Províncias, tendo suprimido essa falta de quase Rs 5,000:000\$000 com saques sobre o Banco, donde sahirão mais de Rs 5,120:000\$000, e com algumas quantias das Províncias...”. *Aurora Fluminense* n° 77, de 8 de agosto de 1828. Daí se compreende a demonstração de um resultado positivo, na tabela, referente ao ano de 1827.

⁴³³ Os valores orçamentários apresentados dizem respeito apenas ao primeiro semestre do ano de 1828. As somas atinentes ao segundo semestre daquele ano foram apresentadas em conjunto com as do primeiro semestre de 1829, já que por força do artigo 12 da lei de 8 de outubro de 1828, o exercício financeiro devia ser contado de julho a junho a partir daquele período.

⁴³⁴ Abertura da Assembleia Geral Extraordinária convocada e mandada reunir por decreto de 9 de fevereiro de 1829, no dia 2 de abril do mesmo ano. Brasil, *Falas do trono: desde o ano de 1823 até o ano de 1889*, vol. 269, Brasília, Edições do Senado Federal, 2019, p. 141.

⁴³⁵ Cf. afirmaram Amado Luiz Cervo e Clodoaldo Bueno, “não há evidência de pressões das elites fundiárias sobre o processo decisório, de tal sorte que a dependência brasileira foi antes de tudo uma decisão de Estado, vinculada conscientemente aos interesses da sociedade inglesa e desvinculada autoritariamente dos interesses da sociedade brasileira”. A. L. Cervo; C. Bueno, *op. cit.*, p. 42.

2.675:000\$⁴³⁶. No ano de 1829, ocorreu a insolvência do Banco do Brasil. Na Europa, recorreu-se a um empréstimo de £400.000⁴³⁷ em Londres, em condições de pagamento bastante desvantajosas⁴³⁸.

A dependência financeira, tão comum nas novas nações, também ficava patente no Brasil. Não obstante possuísse condições de desempenhar suas atividades com uma limitada soberania econômica interna e regional, o país estava subordinado à dinâmica internacional e necessitou recorrer ao crédito, a única solução aventada para aquele momento. Uma solução que desafogava o Estado no momento de privação de recursos e fazia a fortuna dos concedentes. Sobre o crédito, aliás, Daniel de Foe deixou importante conceituação.

O crédito assim como as provisões reais, é a base, a vida e a alma dos negócios para um comerciante privado, ou seja, é sua prosperidade; seu suporte na substância de todo o seu comércio. Mesmo em assuntos públicos é a força e a riqueza de uma nação: sentimos no final das guerras a consequência de ambos os extremos. O crédito faz a guerra e faz a paz; levanta exércitos, equipa marinhas, trava batalhas, sitia cidades; e, em uma palavra, é mais justamente chamado de sustentáculo da guerra, do que o próprio dinheiro... O crédito faz o soldado lutar sem remuneração, os exércitos marcharem sem provisões, e faz com que os comerciantes mantenham suas lojas abertas sem que possuam reservas. A força do crédito não pode ser descrita por palavras; é uma fortaleza inexpugnável, seja para uma nação, ou para um único homem de negócios; e aquele que tem o crédito é invulnerável, tenha ele dinheiro ou não... ele faz papel passar por dinheiro, e enche o tesouro e os bancos com quantos milhões quiser, por encomenda⁴³⁹.

Evidente que, sob a lógica da Rainha dos Mares, detentora de recursos

⁴³⁶ Dois mil seiscentos e setenta e cinco contos de réis. L. de C. Carreira. *op. cit.*, p. 139.

⁴³⁷ Quatrocentas mil libras esterlinas.

⁴³⁸ Gustavo Barroso, *História Secreta do Brasil, Primeira Parte – Do descobrimento à abdicação de D. Pedro I*, 3ª edição, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1939, pp. 323-324. Os termos dos contratos referentes aos empréstimos do Brasil na Europa, com Nathan Mayer Rothschild e Thomaz Wilson & Company, em 3 de julho de 1829, podem ser consultados na obra do Senador Liberato de Castro Carreira. L. de C. Carreira, *op. cit.*, pp. 139-148. Sobre essa questão, a historiadora Talita Alves de Messias argumentou que “as heranças das relações portuguesas com os ingleses facilitaram-lhe o crédito externo, a ponto de o país ser escolhido pelos Rothschilds, que não eram ainda a maior casa financeira da Europa, mas já era uma das mais prestigiadas. Além disso, a ligação que a casa Rothschilds tinha com a Santa Aliança e a preferência então, pela monarquia em detrimento das repúblicas, também favoreceram o Brasil nessa relação”. T. A. de Messias, *op. cit.*, p. 92.

⁴³⁹ Daniel de Foe, *The Complete English Tradesman*, vol. 1, Oxford, D. A. Talboys, 1841, pp. 269-270, tradução nossa.

suficientes para socorrer com bons lucros os necessitados, esse conceito, além de aplicável, funciona quase como uma propaganda. Nesse sentido, os banqueiros e investidores londrinos eram os principais beneficiários da existência de tais demandas. Como é possível perceber, após a independência, as estruturas política, diplomática, militar e administrativa do Brasil passaram por um processo de consolidação, vivenciando embates enquanto ganhavam maturidade.

Naturalmente, essas questões exigiram recursos que o país não dispunha; ou não os podia disponibilizar da forma como era administrado naquele contexto. Vale lembrar que o endividamento da década de vinte do século XIX foi apenas um prelúdio da política monetária nacional que iria se estabelecer, pois, entre 1824 e 1888, o país precisou contrair um total de quinze empréstimos⁴⁴⁰.

Não obstante as dificuldades econômicas enfrentadas, o Brasil ainda ocupou papel de destaque entre as nações latino-americanas no Período Imperial. Segundo Anderson Caputo, isso se deu pelo “sucesso com o qual o país foi capaz de emitir dívidas e de consistentemente honrar seus compromissos externos, enquanto seus vizinhos não o faziam”⁴⁴¹. Notoriamente, um sucesso relativo diante da realidade e do referencial. Apesar disso, o país manteve-se unificado e soube vencer, paulatinamente, uma parte considerável de suas dificuldades.

3.6 Entrechoques na política do Império

A incorporação da Província Cisplatina foi corolária de um antigo anseio lusitano, depois agradou também aos brasileiros e foi mantida durante o período da política de José Bonifácio. Porém, a partir de 1825, havia sido o estopim de uma guerra que se tornou impopular no Brasil. O recrutamento irritava as províncias do norte, sobretudo. Uma maneira de contornar a falta de recursos humanos para a pugna foi a contratação de mercenários, mas outros problemas advieram dessa medida⁴⁴².

Após as agitações que sucederam à independência, a Assembleia Legislativa

⁴⁴⁰ Anderson Caputo Silva *et. al*, *Dívida Pública: a experiência brasileira*, Brasília, Secretaria do Tesouro Nacional, 2009, p. 41.

⁴⁴¹ *Ibidem*, p. 37.

⁴⁴² S. B. de Holanda, *op. cit.*, pp. 451-452.

fora convocada, em 1826, para atender ao tesouro exausto e ao rompimento das hostilidades no Sul. Sobre esse período, o historiador Sérgio Buarque de Holanda reiterou que “o governo precisava de cobertura popular para conseguir impostos, empréstimos e tropas. Não se concertaria afinal com os deputados, mas também não teria mais forças para fechar o Parlamento, nem acharia pretexto de salvação pública para dissolver a Câmara”⁴⁴³.

A guerra em curso no sul era antipática a muitos grupos e não representava uma união de esforços nacional. Essa constatação ficava evidente no próprio parlamento brasileiro. Em 1826, referindo-se à fala do trono, o Deputado Silva Maia assim se exprimiu:

Se tomarmos o Rio da Prata ao sul por ser uma divisa natural e bem visível, então, pela mesma razão, deveríamos tomar por divisa, ao norte, o Amazonas, o que seria em grande prejuízo das possessões que temos para lá desse rio. Mas assim como não devemos perder o que de certo nos pertence, não devemos querer o que pertence aos vizinhos, estendendo-nos até ao Prata. Não faltemos às regras e princípios da justiça⁴⁴⁴.

A tensão foi crescente naqueles últimos anos do Primeiro Reinado, tendo o parlamento e a imprensa uma participação ativa nos resultados que haveriam de sobrevir⁴⁴⁵. A economia nacional sentia os impactos do conflito e além dos percalços da guerra, a morte prematura da Imperatriz, no final de 1826, deu um toque especial à queda de popularidade de D. Pedro I⁴⁴⁶.

De acordo com Amado Luiz Cervo e Clodoaldo Bueno, “as decisões políticas que regularam as relações externas por meio do sistema dos tratados não foram consentidas pelas elites que representavam a sociedade brasileira no Parlamento, aberto

⁴⁴³ S. B. de Holanda, *op. cit.*, p. 453.

⁴⁴⁴ *Apud* Ronald de Carvalho, *Estudos Brasileiros*, 3ª edição, Rio de Janeiro, F. Briguiet & Cia. Editores, 1931, p. 81.

⁴⁴⁵ Em suas memórias, o Visconde de São Leopoldo, conselheiro, senador e ministro do Império no período da Guerra da Cisplatina asseverou: “desde 1827 manifestára-se mais claramente uma oposição política, com tendência republicana, a qual tanto na câmara, como fora d’ella, por meio da imprensa, procurava desacreditar o Imperador e seu ministério e enfraquecer o principio monarchico”. Visconde de São Leopoldo, “Memórias do Visconde de São Leopoldo José Feliciano Fernandes Pinheiro compiladas e postas em ordem pelo Conselheiro Francisco Ignacio Marcondes Homem de Mello”, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil*, tomo 38, parte segunda, Rio de Janeiro, B. I. Garnier, 1875, p. 16.

⁴⁴⁶ S. B. de Holanda, *op. cit.*, p. 451.

em 1826”⁴⁴⁷. Esse foi um dos motivos por que desencadeou uma verdadeira tempestade de ideias contra o governo e seus ministros, “acusados de haverem sacrificado o interesse nacional de todas as formas”⁴⁴⁸.

Desse modo, em plena guerra, o Estado brasileiro estava cindido. De um lado, “o Gabinete, um Conselho de Estado submisso e algumas vozes no Parlamento, especialmente no Senado; e, de outro, a maioria esmagadora da Câmara dos Deputados e boa parcela do Senado”⁴⁴⁹. Quando iniciou a busca por responsáveis por algumas ações mal sucedidas, a oposição parlamentar apontou o governo como culpado, já que pela Constituição Federal de 1824, assuntos como declaração de guerra não eram submetidos à aprovação da casa legislativa⁴⁵⁰.

Na sessão de 11 de maio de 1827, o deputado Custódio Dias afirmava não seguir “o systema de Hobbes, que diz ser o estado de guerra natural aos homens”. Mais adiante o parlamentar interrogava sobre a justiça em que a guerra era feita, afirmava que não sabia se sangue brasileiro corria injustamente, questionando o déficit nas finanças, o tratamento dado aos prisioneiros inimigos e “a sabedoria e justiça” que presidiam os decretos do governo⁴⁵¹. Em defesa do Imperador sobre a justiça da declaração de guerra, o deputado Pedro Calmon dizia “que mais esclarecimentos queremos do que o manifesto que o governo publicou, e corre em diferentes línguas?”⁴⁵².

Em outro momento, o deputado Lino Coutinho, acedeu positivamente à solicitação do trono para uma coadjuvação da Câmara para os assuntos da guerra, a fim de que a honra nacional não sofresse “míngua ou quebra”. Mas acusava o governo por mandar soldados não preparados para o exército e por não ter oferecido todos os socorros precisos para a sua sustentação e saúde, além de reprovar a nomeação de alguns generais para o comando da força terrestre. Do mesmo modo, reclamava da

⁴⁴⁷ A. L. Cervo; C. Bueno, *op. cit.*, p. 52.

⁴⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁴⁹ *Ibidem*.

⁴⁵⁰ Cf. observou Aline Pinto Pereira, “diante de uma conjuntura de guerra e de instabilidade política, os tribunos pareciam ainda mais a vontade para não medir as palavras contra o governo. A força da palavra falada, da oratória e dos argumentos construídos de acordo com os interesses dos tribunos da oposição serviram para corroer a força do Executivo”. A. P. Pereira, *op. cit.*, p. 283.

⁴⁵¹ Império do Brasil, *Annaes do Parlamento Brasileiro...*, tomo I, sessão de 11 de maio de 1827, intervenção do Deputado Custódio Dias, p. 59.

⁴⁵² *Ibidem*, tomo I, sessão de 11 de maio de 1827, Intervenção do deputado Pedro Calmon, p. 68.

perda de duas expedições navais e da aniquilação das costas marítimas pela ação dos corsários. Em seu discurso o deputado continuava:

Mas terá nessa fala lugar a averiguação de taes desgraças? Será esta a ocasião da câmara emitir a sua opinião acerca da justiça ou injustiça desta guerra? De certo que não: a câmara, torno a dizer, como diz a constituição, nada tem com semelhante negócio, e só sim quando o governo para a sua continuação pedir à câmara o que a constituição ordena, isto é, gente ou dinheiro; então nós entraremos nessas averiguações para lhe darmos ou negarmos o que fôr pedido: então chamaremos os ministros e os faremos responsáveis por sua conducta passada e tomaremos as medidas precisas para o futuro. Sim, meus senhores, esperemos por estas propostas; mas por ora a comissão não conhece e nem pode conhecer outra maneira de responder à fala do throno senão em termos geraes e respeitosos, muito embora chamem á linguagem da comissão linguagem duvidosa dos oráculos ou mesmo hypocrisia política⁴⁵³.

“Decidir da justiça e conveniência de uma guerra é cousa muito melindrosa, e que demanda informações mui circunstanciadas que não temos”⁴⁵⁴, dizia o Deputado Teixeira de Gouvêa. O deputado ainda completou anunciando que “por hora todos quantos males ou bens provierem da guerra todos hão de pesar sobre a responsabilidade do governo... e só a podemos contrariar indirectamente, negando os subsídios e só nesta ocasião é que deve ter lugar a questão de sua justiça”⁴⁵⁵.

Difícilmente tais divisões não repercutiriam no campo de batalha. A própria guerra era contestada e os poderes estatais, divididos, ainda discutiam questões de competência e atribuições - com prévia e notória isenção de responsabilidade sobre eventuais infortúnios - como se evidenciava no parlamento⁴⁵⁶. Mas essas divergências, sobretudo entre o legislativo e o executivo, ainda iriam se agravar⁴⁵⁷. “Os exaltados, no

⁴⁵³ Império do Brasil, *Annaes do Parlamento Brasileiro...*, tomo I, sessão de 11 de maio de 1827, Intervenção do deputado Lino Coutinho, p. 60.

⁴⁵⁴ *Ibidem*, tomo I, sessão de 11 de maio de 1827, Intervenção do deputado Teixeira de Gouvêa, p. 60.

⁴⁵⁵ *Ibidem*.

⁴⁵⁶ O deputado Cunha Barbosa completava: “Sobre o assumpto da guerra do sul...ser o negocio desta guerra puramente das atribuições do executivo independente da assembleia...não pode esta câmara ter ingerência naquella matéria, se não quando fôr para isso requerida, afim de sustentar a honra nacional”, disse Cunha Barbosa. *Ibidem*, tomo I, sessão de 9 de maio de 1826, Intervenção do deputado Cunha Barbosa, p. 29.

⁴⁵⁷ Cf. afirmou Alfredo Valadão, uma das principais falhas de D. Pedro I foi desconhecer ou desconsiderar as prerrogativas do Parlamento, para cujo respeito não tinha ele, nem apropriado o gênio, nem cultivado o espírito. Bernardo de Vasconcellos, Paula Souza, Nicolau Vergueiro e, em seguida,

Rio, tornam-se quazi sócios dos orientais rebeldes”⁴⁵⁸, diria Euclides da Cunha. Enquanto isso, as condições de soldados e marinheiros no *front* se mostravam desoladoras.

Annos seguidos, quer no bordo do mar quer no de terra, dia e noute em vigília constante, em navios impróprios e mal armados, sem o menor conforto, mal alimentados e peor abrigados, sem paga de mezes sucessivos, a sustentarem combates debaixo de rijos pampeiros e de crespas suestadas em região cheia de bancos e canaes tortuosos, que só o prumo nos dias de cerração poderia indicar: daquelles abnegados, mais do que faziam era impossível esperar. Ouvidos moucos eram feitos aos seguidos apelos dos chefes para que lhes dessem os elementos necessários a levar a termo aquella por demais prolongada lucta. Consideravam réos aquelles que abnegadamente cumpriam o seu dever, dando diariamente a vida pelo nome da Patria, quando os verdadeiros culpados eram os próprios juizes⁴⁵⁹.

É de notar que por vezes os próprios interesses dos parlamentares transpareciam. “Eis porque insisto na discussão sobre a justiça ou não da guerra, cujos horrores se experimentão todos os dias, já nos recrutamentos, já no corso e nos prejuízos de que forão victimas muitos dos Srs. deputados e senadores”⁴⁶⁰, dizia o parlamentar Custódio Dias. Outros oscilavam contra e a favor da guerra ao sabor das discussões parlamentares em discursos prolixos de pouca efetividade.

Em sua *História do Brasil*, o historiador inglês John Armitage anotou que “os homens em geral formam suas opiniões somente sobre resultados, e os desgraçados efeitos da guerra haviam natural acate motivado um grande desenvolvimento no espírito de opposição da Câmara dos Deputados”⁴⁶¹. Decerto, a opposição à guerra crescia dia a dia. Os gastos por ela ocasionados prejudicavam o comércio e intensificavam a crise de

Evaristo da Veiga, fizeram-lhe opposição ferrenha abordando, frequentemente, a questão da defesa de prerrogativas dos órgãos do governo, cujo reconhecimento era indispensável para a segurança da própria monarquia. A. Valadão, *op. cit.*, p. 64.

⁴⁵⁸ Euclides da Cunha, *À margem da história*, 3ª edição, Porto, Livraria Chardron, de Lelo & Irmão, Ltda editores, 1922, p. 252.

⁴⁵⁹ H. Boiteux, “Os corsários na lucta de 1825-1828”, *Revista Marítima Brasileira*, ano LIV, n. 1 e 2, jul.-ago., 1934, p. 39.

⁴⁶⁰ Império do Brasil, *Annaes do Parlamento Brasileiro...*, tomo I, sessão de 11 de maio de 1827, Intervenção do Deputado Custódio Dias, p. 61.

⁴⁶¹ J. Armitage, *op. cit.*, p. 270.

circulação monetária, drenando recursos para fora da zona laborante do país⁴⁶².

Além disso, tanto a atuação dos corsários quanto o bloqueio prejudicavam o escambo e destruíam a propriedade particular. O impacto sentido pelos nacionais também era experimentado pelos estrangeiros, tanto pelas colônias ativamente empregadas em negócios no Brasil e no Prata quanto pelas suas metrópoles privadas de vender livremente e transportar mercadorias⁴⁶³.

De um lado o bloqueio de Buenos Aires molestava o comércio portenho, enquanto de outro os corsários espalhados pelas costas brasileiras danificavam a nossa economia⁴⁶⁴. O ano de 1827 marcou o auge do curso. A oposição contra a guerra no Brasil crescia de ano para ano⁴⁶⁵.

Também foi nesse ano que ocorreu a batalha do Passo do Rosário e a tentativa de invasão de Carmen de Patagones, de resultados negativos para o Império. Sobre os generais recaíram grandes responsabilidades, a que procuraram se defender, primeiramente, por meio de correspondências e, depois, submetidos a conselhos de guerra. O Marquês de Barbacena foi um dos principais alvos. Antonio Augusto de Aguiar, um dos biógrafos desse personagem, assim o defendeu:

A incuria, a desordem, as intrigas politicas assaltavam de todos os lados o General Barbacena. O parlamento, que atacava o imperador e stigmatizava o poder pessoal, negava ao general os méritos, de que elle havia dado exuberantes provas. A imprensa sob a influencia de irreconciliaveis paixões politicas, soprava a calumnia de uma a outra extremidade do imperio, como a trombeta da fama dos antigos tempos. Os homens do parlamento, convertidos em generaes, dissertavam ácerca das peripécias da guerra e da sciencia estratégica, de modo que incutiam no espirito falsas e indeleveis emoções. Suscitaram emulos, crearam e animaram invejosos, autorisaram detractores. A simploriedade publica sem criterio recebeu como

⁴⁶² João Pandiá Calógeras, *A Política Exterior do Império*, vol II, Coleção Biblioteca Básica Brasileira, Brasília, Senado Federal, 1998, p. 443.

⁴⁶³ *Ibidem*.

⁴⁶⁴ Em seus “recuerdos”, o então Guarda-Marinha corsário Antonio Somellera registrou a compreensão do governo platino de não conseguir nenhum resultado contra um inimigo “que possuía a margem oriental do Prata e aumentava cada vez mais o número de navios com os quais dominando os precisos canais, estreitava o bloqueio, concebeu a ideia e tratou de levá-la a cabo, de hostilizar o inimigo levando a guerra às costas do Brasil. A. Somellera, *op. cit.*, p. 210, tradução nossa.

⁴⁶⁵ S. B de Holanda, *op. cit.*, p. 373. Sobre os reflexos da guerra no governo, Carl Seidler anotou que “o descontentamento contra o governo e o imperador augmentava diariamente; D. Pedro sentia a corôa oscilar-lhe na cabeça; no intimo começava a desanimar; mas, em publico mostrava-se, por actos e palavras, cada vez mais ríspido e cruel”. C. F. G. Seidler, *História das Guerras e Revoluções...*, p. 52.

incontestavel tudo o que os embustes da politica inventaram⁴⁶⁶.

O Almirante Rodrigo Pinto Guedes também foi acusado, tendo justificado os seus procedimentos em longos ofícios ao Ministro da Marinha⁴⁶⁷. Em parte de um deles disse o Almirante:

Desses sucessos só posso ser escrepado, ou por não ter ido nas expedições, ou por tê-las mandado sem motivo justo ou conveniente. Antes dos acontecimentos, ninguém diria que eu devesse deixar a Esquadra e o serviço mais importante dela para ir comandar as Escunas no Uruguay, duas Corvetas e duas Escunas á Patagonia, ou uma Corveta e dois Brigues à Bahia de S. Braz.

Referia-se Rodrigo Pinto Guedes aos três episódios em que a esquadra não obteve bons resultados nos embates contra a Argentina. Em uma de suas correspondências, o Almirante apresentou uma série de resultados positivos em combates e apresamentos realizados pela Esquadra durante o seu comando. Reiterou, ainda, que “nem José Clemente, nem Cunha Mattos⁴⁶⁸ mostraram que alguma das referidas dez embarcações que os inimigos perderam desde maio do ano passado até agora, tinham sido brasileiras”⁴⁶⁹.

Além do enfrentamento de um inimigo aguerrido em paragens longínquas, as forças militares defrontavam-se com a divisão dos poderes constitucionais. Ronald de Carvalho, referindo-se à análise da batalha de 20 de fevereiro de 1827, por Tasso Fragoso, afirmou: “oxalá procurássemos sempre clarear, desvendar e analysar assim, com essa mesma agudeza e lealdade, os nossos desastres e desatinos”⁴⁷⁰. Com isso, não pensava em justificar as falhas, mas que houvesse certeza de propósito em relação aos fins desejados.

⁴⁶⁶ Antonio Augusto de Aguiar, *Vida do Marquez de Barbacena*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896, pp. 189-190.

⁴⁶⁷ Esses ofícios podem ser consultados no terceiro volume da obra *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*, de Theotônio M. da Silva. T. M. da Silva, *op. cit.*, vol. 3, pp. 245-260.

⁴⁶⁸ O Barão do Rio da Prata refere-se aos deputados que haviam pronunciado fortes críticas ao desempenho do Império na guerra em sucessivas sessões legislativas anteriores.

⁴⁶⁹ Rodrigo Pinto Guedes, [Correspondência]. Destinatário: Ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito. Bordo da fragata *Príncipe Imperial*, 27 dez. 1827. 1 ofício. *Apud* T. M. da Silva, *op. cit.*, vol. 3, pp. 257-259.

⁴⁷⁰ R. de Carvalho, *op. cit.*, p. 83.

Enquanto Buenos Aires era paulatinamente sufocada pelo bloqueio naval e pelos levantes internos que a novel república vivia, os corsários impunham perdas expressivas à navegação mercante brasileira. Ambos, porém, por meios de seus principais periódicos, anunciavam os crescentes prejuízos causados ao inimigo⁴⁷¹.

Apesar disso, a ideia de paz partiu de Buenos Aires. Sérgio Buarque de Holanda afirmou que a situação em que se encontrava o governo argentino talvez fosse pior do que a do Império⁴⁷². “O comércio local afundava e a crise se fazia sentir em todos os níveis sociais repercutindo no já debilitado governo central”, anotou a historiadora argentina Marcela Ternavasio⁴⁷³.

O capital britânico investido no país havia diminuído consideravelmente para menos da metade. Era perfeitamente claro que os orientais não gostavam da ideia de subordinarem-se a Buenos Aires tanto quanto de sua dependência do Brasil, e que a emancipação era o seu único desejo, disse o plenipotenciário inglês na república platina, John Ponsonby⁴⁷⁴.

Se ao menos Buenos Ayres adotasse a independência da Banda Oriental, todos os orientais os defenderiam, diferente do que fazem atualmente, completava Ponsonby em seus despachos⁴⁷⁵. O Ministro dos Negócios Estrangeiros Manuel José Garcia foi o único estadista a favor desse curso de ação, mas seus compatriotas não ouviram seus conselhos, apesar das crescentes dificuldades na situação financeira⁴⁷⁶.

3.7 Primeira tentativa de paz

Ainda assim, influenciado por condições internas, externas e por Ponsonby, o

⁴⁷¹ Ao anunciar a partida do corsário *General Brandsen*, em 22 de junho de 1827, o jornal *La Gaceta Mercantil* noticiou: “quão justos motivos têm os malfadados brasileiros para desejar a paz, para que cesse o corso, esse terrível flagelo que tanto lhes tem afligido, aflige-lhes e continuará afligindo enquanto não se ratifique uma paz honrável e vantajosa para a República que ele, que injustamente se intitula Defensor do povo que oprime, insultou”. *La Gaceta Mercantil* nº 1099, de 23 de junho de 1827.

⁴⁷² S. B. de Holanda, *op. cit.*, p. 373.

⁴⁷³ Marcela Ternavasio, *História de la Argentina 1806-1852*, Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores, 2009, p. 159, tradução nossa.

⁴⁷⁴ John Ponsonby, [Correspondência]. Destinatário: Primeiro Ministro George Canning. Buenos Aires, 2 out. 1826. 1 ofício. *Apud* N. L. K. Shuttleworth, *op. cit.*, pp. 326-327.

⁴⁷⁵ *Ibidem*.

⁴⁷⁶ *Ibidem*.

governo de Bernardino Rivadavia resolveu encaminhar Manuel Garcia à corte do Rio de Janeiro. O representante recebeu suas instruções representadas em cinco artigos, contendo os procedimentos a adotar após a sua chegada, bem como para a sua saída, caso não fosse possível firmar um acordo. Ademais, as instruções aventavam a possibilidade de, posteriormente, regularem-se as questões de fronteira e navegação, além de estabelecer o envio dos termos estabelecidos para ratificação.

O artigo 2º, o principal teor das instruções a Garcia estabelecia o seguinte:

Caso o Governo do Brasil se preste a tratar da paz, D. Garcia fica plenamente autorizado para ajustar e concluir qualquer convenção preliminar, ou tratado, que tenda para a cessação da guerra, e para o restabelecimento da paz entre a República e o Império do Brasil em termos honrosos e com recíprocas garantias de ambos os países, e que tenha por base a entrega da Província Oriental e o reconhecimento do dito território em um Estado separado livre e independente, debaixo da forma e regra que seus próprios habitantes elegerem, e sancionarem; não devendo exigir-se, neste último caso, por nenhuma das partes beligerantes compensação alguma⁴⁷⁷.

Em 7 de maio de 1827, Garcia chegou no Rio de Janeiro e tratou com os plenipotenciários brasileiros Marquês de Queluz, Visconde de São Leopoldo e Marquês de Maceió⁴⁷⁸. O clima reinante na capital do Império naquele momento não era favorável à perda ou independência da Província Cisplatina. Ao tocar no assunto da guerra ante o Parlamento, aberto quatro dias antes, o soberano declarara-se firmemente disposto a continuá-la “enquanto a Província Cisplatina, que é nossa, não estiver livre de tais invasores, e Buenos Aires não reconhecer a independência da nação brasileira, e a integridade do Império com a incorporação da Cisplatina”⁴⁷⁹.

Na sessão de 11 de maio de 1827, o deputado Pedro Calmon atestava que a guerra, considerando a sua causa ou fim, não era impopular, mas sim a direção que sem apresentar resultados vantajosos atacava o Império no que tinha de mais vital: população e finanças. E completava enunciando: “concedamos, porém Sr. Presidente, que a guerra seja impopular, mas note-se que se a paz for feita com a perda da

⁴⁷⁷ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 315, grifo nosso.

⁴⁷⁸ S. B. de Holanda, *op. cit.*, p. 373.

⁴⁷⁹ Fala do Trono na abertura da Assembleia Geral de 3 de maio de 1827. Brasil, *Falas do trono de D. Pedro I, D. Pedro II e Princesa Isabel...*, pp. 123-124.

Cisplatina, essa paz será mais impopular ainda”⁴⁸⁰.

Influenciado pelo interesse inglês no fim da guerra e no próprio desejo de terminá-la, Garcia viu-se diante de um dilema, pois os representantes brasileiros mantiveram, conforme se esperava, a intenção de não abandonar a Cisplatina⁴⁸¹. O resultado dessas negociações foi um acordo contendo nove artigos, assinado em 24 de maio de 1827⁴⁸².

Por tal convenção, a Argentina renunciava a todos os direitos sobre a Província Cisplatina que continuava como parte do Império. Embora a guerra não fosse aprovada por todos e houvesse críticas em relação a sua direção, o Brasil mostrava-se resoluta e com menores impasses do que a Argentina em relação a ela, razão pela qual conseguiu a assinatura de Garcia mesmo extrapolando algumas de suas instruções.

De volta a Buenos Aires, Manuel José Garcia submeteu o tratado à aprovação e o governo não o ratificou. Era um triunfo diplomático absoluto do Imperador, disse Marcela Ternavasio⁴⁸³. Nesse sentido, em uma situação de absoluta debilidade diante da oposição das províncias à Constituição Federal de 1826, a guerra civil do interior e a falta de apoio em Buenos Aires; Rivadavia desconheceu os termos do tratado e o submeteu à avaliação do Congresso, renunciando ao seu cargo em 27 de junho de 1827⁴⁸⁴.

Os deputados e senadores também rejeitaram os termos do tratado, dizendo que Garcia havia excedido às instruções que recebeu⁴⁸⁵. Ao conhecer o teor da convenção

⁴⁸⁰ Império do Brasil, *Annaes do Parlamento Brasileiro...*, tomo I, sessão de 11 de maio de 1827, Intervenção do deputado Pedro Calmon, p. 68. Esta sétima sessão ordinária da Câmara dos Deputados foi também publicada, integralmente, pelo jornal *Diário Fluminense*, como era comum de ocorrer nas diversas edições deste periódico. *Diário Fluminense* nº 109, de 15 de maio de 1827.

⁴⁸¹ Quando ao referido interesse inglês, já anteriormente se anteviam os possíveis impactos que poderiam decorrer. Nesse sentido, conforme assinalou Nina Shuttleworth, “Woodbine Parish, Encarregado de Negócios da Inglaterra em Buenos Aires, aventando a hipótese de uma guerra, dizia que os argentinos poderiam facilmente apoderar-se da Banda Oriental; mas a supremacia naval do Brasil criaria situação difícil não só para Buenos Aires, bem como para os interesses comerciais britânicos, dada a possibilidade de um bloqueio do Prata. N. L. K. Shuttleworth, *op. cit.*, p. 295.

⁴⁸² A essa convenção foi adicionado um artigo adicional. Os termos da Convenção Preliminar de Paz de 1827 podem ser consultados no terceiro volume da coleção *História Naval Brasileira*. H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 314-317.

⁴⁸³ M. Ternavasio, *op. cit.*, p. 159.

⁴⁸⁴ Pedro Calmon, *História do Brasil: O Império 1800-1889*, 4º volume, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1947, pp. 233-234.

⁴⁸⁵ Manuel José Garcia recebeu fortes críticas pela sua atuação como representante argentino da

assinada por Garcia o público ficou em êxtase, provocando tumultos diversos na capital portenha. A casa de Rivadávia foi apedrejada pelo povo por um espaço de duas horas⁴⁸⁶. Manuel Garcia precisou fugir e se esconder e o seu secretário foi assassinado no Café de la Vitória⁴⁸⁷. “Guerra! Guerra! Guerra! Era o grito universal; as mulheres vieram oferecer as suas jóias para suprir às necessidades do Estado. Quaisquer que fossem os desejos do Governo, não podia, na efervescência dos ânimos, resistir ao impulso popular”⁴⁸⁸, escreveu John Armitage.

Não há dúvida de que os impulsos patrióticos eram mais evidentes na Argentina que, embora dividida e envolta em problemas políticos e econômicos, conseguia envolver os seus cidadãos em sua causa, tendo uma grande esquadra defronte a sua capital. Do outro lado, dispersos e quase incomunicáveis em um grande país, os brasileiros estavam divididos entre a manutenção ou o esquecimento daquela província distante.

Vale lembrar que ambas as forças detinham grande número de estrangeiros, mas os divididos do curso eram notoriamente mais acessíveis àqueles que lutavam pela república platina⁴⁸⁹. Era mais um impulso contra o Imperador, o qual, também diante de

convenção preliminar de paz, com grande repercussão na opinião pública. Em virtude disso pretendeu esclarecer os motivos de sua conduta em um texto intitulado “*Sucinta exposición de la conducta observada por el ciudadano Manuel José Garcia, como ministro plenipotenciario del Gobierno de la República, para negociar la paz entre ésta y S. M. el Emperador del Brasil*”. A exposição de Garcia foi publicada e comentada na edição de 14 de julho de 1827 de *La Gaceta Mercantil*. *La Gaceta Mercantil* n° 1106, de 14 de julho de 1827.

⁴⁸⁶ Cf. registrou Efraim Cardoso, “Buenos Aires preferia o Brasil à anarquia, porém os povos do interior se sublevaram contra o Estado e provocaram a caída de Rivadávia”. Efraim Cardozo, *El Imperio del Brasil y el Río de La Plata: antecedentes y estalido de la Guerra del Paraguay*, Buenos Aires, Libreria del Plata, 1961, p. 19, tradução nossa.

⁴⁸⁷ Suplemento à *Gazeta do Brasil* n° 19, de 1° de agosto de 1827.

⁴⁸⁸ J. Armitage, *op. cit.*, p. 242.

⁴⁸⁹ Na sessão legislativa de 3 de agosto de 1827, ocorreram alguns pronunciamentos de parlamentares nesse sentido. “Elles como disse, têm melhor tripulação, porque os estrangeiros são desafiados e convidados pela certeza das prezas. As circunstancias do Brazil não se achão agora como no tempo da guerra com Portugal! Os estrangeiros então vinhão servi-nos com esperanças de fazer prezas, porque o commercio de Portugal era muito considerável! Buenos Ayres porém não tem commercio marítimo, que attraia estrangeiros ao nosso serviço, por esse motivo tem sahido grande quantidade de navios de guerra nossos com homens pouco exercitados. Império do Brasil, *Annaes do Parlamento Brasileiro...*, tomo IV, sessão de 3 de agosto de 1827, intervenção do deputado Cunha Matos, pp. 25-26. O deputado Baptista Pereira completou: “Os marinheiros inimigos são animados do sentimento de lucros, o que não se dá nos nossos; nós temos que perder o inimigo nada; um corsário aventura-se a todo o perigo, esperançoso de encontrar os nossos navios de commercio cheios de mercadorias, e os brasileiros nada contão a aprezar mais do que homens, que não se vendem... Comprar vasos pequenos, e pagar bem aos marinheiros; do contrario veremos destruído todo o nosso commercio, sofrendo no começo da nossa emancipação política,

sérias dificuldades, não conseguiu se aproveitar da crise vizinha para dar cabo à campanha⁴⁹⁰.

Fracassada a tentativa de paz, por um curto espaço de tempo, Vicente Lopez assumiu a governança da Província de Buenos Aires mas, em agosto do mesmo ano, o Coronel Manuel Dorrego foi designado para o cargo, encarregando-se também da direção dos negócios concernentes à guerra, à paz e às relações exteriores. Desde o primeiro momento, o Governador Dorrego orientou a sua política no sentido de impulsionar as ações de guerra. Durante o seu governo ocorreu o apogeu do curso no conflito. Pretendia impor reverses ao Imperador, de modo que ele aceitasse condições razoáveis de paz⁴⁹¹.

Porém, conforme afirmou Juan Beverina, os desejos não correspondiam à realidade dos fatos. “O exército carecia de pessoal, armamento, vestuário, equipagem e salários. A esquadra só existia de nome, pois as escassas e deficientes unidades que a integravam não podiam enfrentar com vantagem os numerosos e bem artilhados navios inimigos”⁴⁹². Ainda assim, a guerra continuou por mais um ano de indecisas e cruentas lutas entre os dois países, até que por pressão britânica a paz fosse feita⁴⁹³.

No Brasil, a sessão ordinária da Câmara dos Deputados de 3 de agosto de 1827 previa, em ordem do dia, entre outros assuntos, a terceira discussão do projeto que fixava a força naval para o ano de 1828. Durante as conferências sobre o assunto, o Ministro e Secretário dos Negócios da Fazenda e Estrangeiros, Marquês de Queluz, dirigiu-se ao Congresso e, em nome do Imperador, discursou para os presentes.

A fala do ministro expressava a insatisfação do Imperador por não se ter ratificado a convenção com as Repúblicas Unidas do Rio da Prata, como também a

prejuízos que mui tarde remediaremos... É tempo de sairmos deste letargo, em que se tem feito a guerra: bons e apropriados vasos, gente boa, bem paga, bem remunerada, quando servindo com honra, e rigorosamente punida, quando frouxa e criminoso”. *Annaes do Parlamento Brasileiro...*, tomo IV, sessão de 3 de agosto de 1827, intervenção do deputado Baptista Pereira, p. 32.

⁴⁹⁰ P. Calmon, *op. cit.*, pp. 233-234.

⁴⁹¹ Juan Beverina, *La Guerra contra el Imperio del Brasil II, desde Ituzaingó hasta la Convención Preliminar de Paz del 27 de agosto de 1828*, Buenos Aires, Taller Gráfico de Luis Bernard, 1928, pp. 189-190.

⁴⁹² *Ibidem*, p. 190, tradução nossa.

⁴⁹³ Cf. Efraim Cardozo, “a guerra ia continuar se não fosse a intervenção enérgica da Inglaterra para a ela por fim”. E. Cardozo, *op. cit.*, p. 19, tradução nossa.

crença do soberano de que apesar de estar destituído de meios para prosseguir a guerra, o inimigo não deixaria de continuá-la. Por essa razão, considerava a necessidade de “opor-lhes tresdobrada energia e os meios mais eficazes, sem o que o Império ficaria exposto a gravíssimos inconvenientes”⁴⁹⁴.

S. M. o Imperador ordena-me que venha participar a esta câmara a profunda magoa que penetrou seu magnânimo coração com a notícia, de que não fora ratificada a convenção celebrada com D. Garcia, plenipotenciário aqui enviado pelo governo de Buenos-Ayres; a qual ao mesmo tempo, que segurava no império a posse da Cisplatina, tão essencial à nossa segurança, dava no infeliz povo de Buenos-Ayres a estabilidade e tranquilidade, dilacerado como está pela demagogia a mais turbulenta e perigosa⁴⁹⁵.

No entanto, a solicitação de recursos para o seguimento da guerra era o motivo principal daquela intervenção. Representado por seu ministro, o Imperador afirmou “esperar que a assembléa legislativa habilite o governo com os meios necessários à continuação da guerra, achando-se quase findo o tempo da sessão deste anno, não aparecem ainda providencias algumas para haver recursos pecuniários”⁴⁹⁶.

Demonstrava, pois, preocupação para com os próximos passos do conflito e solicitava a cooperação do parlamento para o atendimento de uma das necessidades mais prementes do período. Já em maio de 1828, o Ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito apresentou à Assembleia Geral o seu relatório referente ao ano anterior.

Ao longo de sua exposição, o ministro informou que a Armada Brasileira era composta por uma nau, nove fragatas, quatro corvetas, treze brigues, sete brigues-escunas, um lúgar e vinte e cinco escunas e barcas, além de dezesseis transportes. Ao tempo que solicitava a não diminuição da esquadra do Rio da Prata, o ministro também declarava que os fundos disponibilizados pela lei de 14 de novembro de 1827 para as despesas da Marinha eram insuficientes⁴⁹⁷.

⁴⁹⁴ *Annaes do Parlamento Brasileiro...*, tomo IV, sessão de 3 de agosto de 1827, discurso do Marquês de Queluz, p. 31.

⁴⁹⁵ *Ibidem*.

⁴⁹⁶ *Ibidem*.

⁴⁹⁷ Império do Brasil, Relatório do Ministro da Marinha (RMM) referente ao ano de 1827. Império do Brasil, *Relatório apresentado à Assembleia-Geral Legislativa em 3 de maio de 1828, pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Diogo Jorge de Brito*, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1876, pp. 3-5.

Decerto, mesmo em meio à guerra, o orçamento da pasta fora reduzido. A situação financeira do país induziu os parlamentares a tal decisão. As despesas da Marinha, no ano de 1827, haviam avultado à quantia de Rs 3.194:648\$086⁴⁹⁸. Para o ano de 1828, o valor aprovado por lei para 1828 chegou a Rs 2.061:000\$000⁴⁹⁹.

Segundo o ministro, “era impraticável fazer face às despesas navaes com menos de Rs 3.400:000\$000⁵⁰⁰, “isto subentendendo a mais apurada fiscalização”. Havia, portanto, um déficit de Rs 1.339:000\$000⁵⁰¹ para o qual Digo Jorge de Brito solicitava medida legislativa de autorização complementar para a sustentação da guerra pela parte naval, agregando que “o violento estado de guerra não admite reduções ou reformas”⁵⁰².

Em todo caso, o domínio do Rio da Prata pela Armada Imperial prosseguia. Os principais empecilhos do bloqueio provinham do choque de interesses com países como a França, os Estados Unidos e a Inglaterra⁵⁰³. Essas nações alegavam que para respeitarem o bloqueio ele necessitava ser absoluto⁵⁰⁴.

Na verdade, sabiam das dificuldades do implemento dessa medida diante da tecnologia, das condições de navegação existentes e da desaprovação da guerra na corte⁵⁰⁵. Toda essa carga de responsabilidades recaía sobre a pasta da Marinha que operava em contato direto com toda a sorte de interesses que envolvia o tráfego marítimo naquele cenário.

As potências não aceitavam ter seu comércio abalado em virtude do bloqueio brasileiro. Por meio do bloqueio naval alguns navios eram barrados, outros apresados e

⁴⁹⁸ Três mil cento e noventa e quatro contos, seiscentos e quarenta e oito mil e oitenta e seis réis.

⁴⁹⁹ Dois mil e sessenta e um contos de réis.

⁵⁰⁰ Três mil e quatrocentos contos de réis.

⁵⁰¹ Mil trezentos e trinta e nove contos de réis.

⁵⁰² Império do Brasil, RMM referente ao ano de 1827..., pp. 7-8.

⁵⁰³ Segundo Boiteux, 106 embarcações forçaram o bloqueio e entraram em Buenos Aires, na Enseada e no Rio Salado entre 1826-1828. Dessas, 73 eram norte-americanas, 18 inglesas, 8 francesas e outras 7 provenientes de outros países. L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 267.

⁵⁰⁴ P. Calmon, *op. cit.*, p. 235.

⁵⁰⁵ Um dos argumentos usados pelo informante inglês Robert Fulham para contestar a efetividade do bloqueio naval brasileiro foi de que “era fisicamente impossível para qualquer marinha manter um bloqueio completo do Prata”. Robert Pousell de Fulham, [Correspondência]. Destinatário: *Foreign Office*. 22 mar. 1828, PRO, FO 13/46, 1 carta. *Apud* B. Vale, *op. cit.*, p. 274.

alguns conseguiam passar por motivos diversos. Pedro Calmon anotou que “mesmo sem a complacência do Almirante, os ingleses lá iam sempre, e não faltaram energicas representações sobre os seus prejuízos eventuais. Os americanos protestaram⁵⁰⁶. Os franceses excederam-se”⁵⁰⁷.

O excesso dos franceses citado por Pedro Calmon decorreu de uma atitude do Almirante Albin Roussin, o qual, em 5 de julho de 1828, entrou no porto do Rio de Janeiro com uma esquadra e exigiu que fossem devolvidos os navios franceses que a Marinha Brasileira havia apresado no Prata⁵⁰⁸. Naquele momento, o grosso da Marinha estava empregado no sul e nas patrulhas anticorsárias. Vale recordar que, poucos dias antes, havia ocorrido a revolta dos batalhões de mercenários irlandeses e alemães⁵⁰⁹. O Imperador ressentia-se da agitação interna e da oposição que lhe crescia.

Essa oposição fazia-se sentir no parlamento, onde D. Pedro I tinha contra si a oposição liberal. Além de lhe faltar recursos financeiros, a solidez do trono estava abalada. Foi nesse cenário que a Inglaterra, impaciente, conforme afirmou Pedro

⁵⁰⁶ Há extensa troca de correspondência a respeito das relações entre as representações brasileira e americana em Washington e no Rio de Janeiro. Uma parte delas, bastante útil para a compreensão do contexto deste estudo, encontra-se publicada no Arquivo Diplomático da Independência. Brasil, *Arquivo Diplomático da Independência*, vol. 5, edição fac-similar, Brasília, Fundação Alexandre de Gusmão, 2018, pp. 5-219.

⁵⁰⁷ P. Calmon, *op. cit.*, pp. 235-236.

⁵⁰⁸ A Câmara pronunciou-se contra, mas D. Pedro mandou receber o Almirante Roussin, que, aliás, vinha disposto a penetrar na Guanabara de qualquer modo e saiu atendido e satisfeito. Foi esse o mais rude dos incidentes diplomáticos; houve outros, com Inglaterra e Estados Unidos. Juntando-se às perdas navais e mercantis, o resultado era que o corso e o bloqueio decretados pelo Brasil traziam-lhe, sobretudo, prejuízos em uma época de constante déficit nacional, pois a guerra já levava os ministérios militares a ocuparem mais de metade do orçamento. S. B. de Holanda, *op. cit.*, pp. 451-452. Por outro lado, esse episódio demonstrou como o bloqueio era violado pelas nações de maior influência, certos de que em caso de eventuais problemas seriam ressarcidos de seus prejuízos com o uso de sua dissuasão. Conforme afirmou Gustavo Barroso, “que havia de fazer o Imperador, assoberbado de dificuldades creadas pela política e pela guerra, senão capitular?” G. Barroso, *História Secreta do Brasil...*, p. 317.

⁵⁰⁹ Episódio ocorrido em 9 de Junho de 1828 em consequência dos maus tratos sofridos pelos estrangeiros. Participaram os soldados do 2º Batalhão de Caçadores (alemães), juntando-se, no dia seguinte o 28º Batalhão de Caçadores (alemães) e os irlandeses estabelecidos na Praia Vermelha. Tiveram por fim a adesão do 3º Batalhão de Granadeiros (alemães e irlandeses), aquartelados no Campo de Santana. Foram separadamente encurralados e vencidos pelas forças brasileiras sob comando do Conde do Rio Pardo, além de escravos e populares. Verificou-se posteriormente que havia entendimentos prévios entre os mercenários e o General Dorrego, do governo de Buenos Aires. C. F. G. Seidler, *História das Guerras e Revoluções...*, p. 120, G. Barroso, *História Secreta do Brasil...*, p. 353, P. Calmon, *op. cit.*, p. 236 e S. B. de Holanda, *op. cit.*, pp. 451-452. Para mais detalhes sobre esse evento recomenda-se consultar o trabalho de Gilmar de Paiva dos Santos Pozo. Gilmar de Paiva dos Santos Pozo, *Imigrantes irlandeses no Rio de Janeiro: cotidiano e revolta no Primeiro Reinado*, Dissertação de Mestrado em História Social apresentada à Universidade de São Paulo, 2010.

Calmon, “queria obriga-lo a suspender de vez o bloqueio de Buenos Aires – até então a sua arma -, mostrando o dâno que lhe causava”⁵¹⁰.

Não obstante as frequentes afirmações do Imperador às Câmaras de que a guerra continuaria até que a incorporação da Cisplatina fosse reconhecida⁵¹¹, a insurreição das tropas estrangeiras, a dificuldade de recrutar e os desassossegos com as questões dinásticas de Portugal⁵¹²; a paz tornava-se um expediente de absoluta necessidade. A interferência da Inglaterra nesse sentido, “motivou a total desistência das primeiras pretensões”⁵¹³.

3.8 Segunda tentativa: enfim a paz

Nas suas memórias, o Visconde de São Leopoldo registrou que no início de 1828 “o Imperador convocou o conselho de Estado e propôs em sessão do mesmo a entrega da Província Cisplatina, declarando a necessidade de fazer-se a paz, quaisquer que fossem os sacrificios e cessões”⁵¹⁴.

Segundo São Leopoldo, apenas o Marquês de Caravelas concordou com a proposição, tendo os demais conselheiros opinado que se devia manter a província, pois “ponderou-se o estado deplorável de desunião em que se achava o outro beligerante”⁵¹⁵. Pereira da Silva interpretou da seguinte forma o contexto brasileiro.

Pedro I conhecia perfeitamente que a lucta no Rio da Prata se desmoralisára para o povo, pela direcção desastrada, que lhe fora dado, e pelas desgraças e prejuizos que o paiz soffrera. Por outro lado, temia-se de difficuldades e perigos provenientes da situação de Portugal, que se complicava cada vez mais, ameaçando envolver o Imperio em nova guerra. Já não podia empregar

⁵¹⁰ P. Calmon, *op. cit.*, p. 237.

⁵¹¹ Cf. Fala do Trono na Abertura da Assembleia Geral em 6 de maio de 1826 e 3 de maio de 1827. Brasil, *Falas do trono de D. Pedro I, D. Pedro II e Princesa Isabel...*, pp. 118 e 124.

⁵¹² Com crescente virulência a imprensa periódica começou a se queixar “da obsessão do Imperador pelos problemas dinásticos de Portugal, insinuando que era português por inclinação, tanto quanto por nascimento”. B. Vale, *op. cit.*, p. 280, tradução nossa.

⁵¹³ J. Armitage, *op. cit.*, p. 275.

⁵¹⁴ V. de São Leopoldo, *op. cit.*, pp. 18-19.

⁵¹⁵ *Ibidem*. Em contraposição ao que se encontra registrado nas memórias do Visconde de São Leopoldo, John Armitage anotou que “no Rio de Janeiro, exceto entre os monarquistas, o desejo de paz era grande”. J. Armitage, *op. cit.*, pp. 242-243. De fato, no decorrer do ano de 1828, é possível perceber a crescente necessidade de fazer a paz ou decidir a guerra rapidamente.

no exercito mercenários estrangeiros, havendo sido dissolvidos os tres corpos de allemães e irlandezes, que organisára no Rio de Janeiro. Não devia contar com soldados nacionaes, porque se tomava cada vez mais impopular o recrutamento, e não havia meio de conseguir tropa, quaesquer que fosse as vantagens pecuniarias, que governo offerecesse. Ponderou maduramente, e resolveu-se por fim a atender ás exortações do diplomata britannico, e á acceder ás propostas de Buenos-Ayres⁵¹⁶.

Apesar do relato de impulso patriótico do Conselho de Estado, ambos os Estados em guerra viam-se na necessidade de encerrá-la, pois as pressões internas e externas avultavam contra os respectivos governos⁵¹⁷. Em Buenos Aires, em 5 de abril de 1828, John Ponsonby comunicou ao Lord Dudley, Ministro das Relações Exteriores Britânicas, que Manuel Dorrego estava sob pressão por falta de recursos e sofria grande coação dos comerciantes locais e de todos os agentes de casas inglesas. Dizia o plenipotenciário de sua majestade britânica:

Não hesito em manifestar a Vossa Excelência que acredito que o **Coronel Dorrego e seu governo estão obrando, agora, sinceramente, em favor da paz. Bastaria uma só razão para justificar essa opinião: que a isso estão forçados**. Estão obrigados a ser sinceros, pela determinação pública do povo de ir para a paz e pela recusa da junta em lhes facultar recursos, exceto para pagamentos mensais de pequenas quantias, julgadas por ela suficientes para as despesas da guerra nas atuais circunstâncias (embora, na verdade, muito inadequada); e **estão também sendo forçados, pela certeza de que, se resistirem a uma paz honrada e vantajosa, serão derrotados**⁵¹⁸.

Conquanto a leitura dos fatos realizada pelo Lord Ponsonby seja bastante contundente, ela denota estar muito próxima do que se pode inferir daquele contexto. Apesar de nenhum dos beligerantes desejar genuinamente abrir mão de seus objetivos iniciais, ambos estavam exauridos política e economicamente; muito embora o Império

⁵¹⁶ João Manuel Pereira da Silva, *Segundo Período do reinado de D. Pedro I no Brasil: narrativa histórica*, Rio de Janeiro, B. L. Garnier, Livreiro Editor, 1871, pp. 341-342.

⁵¹⁷ Sobre esse assunto recomenda-se consultar a ata da 12ª Sessão do Conselho de Estado, de 27 de agosto de 1828. Brasil, *Atas do Conselho de Estado, Segundo Conselho de Estado, 1823-1834*, Brasília, Senado Brasileiro, 1973, pp. 53-55. O texto do voto do Visconde de São Leopoldo sobre a convenção preliminar de paz ajustada com Buenos Aires também consta em suas memórias. V. de São Leopoldo, *op. cit.*, pp. 44-46. Cf. Euclides da Cunha, “a conjuntura em que se encontrou o governo, dobrando-se á intimativa contra a vontade das duas Camaras, feriu fundo as suscetibilidades patrióticas e arrancou da frente do Imperador a sua aureola de valente”. E. da Cunha, *op. cit.*, p. 252.

⁵¹⁸ Luis Alberto de Herrera, *La Misión Ponsonby*, volume 2, Montevideú, [s.n.], 1930, p. 261, tradução e grifo nossos.

demonstrasse maior possibilidade de resistência pelos recursos materiais que dispunha.

Opostos às guerras intestinas do continente americano por afetar os seus interesses comerciais, os ingleses logo se dispuseram a conseguir uma solução. Além de serem afetados pelo comércio aniquilado de Buenos Aires, viam seus súditos lutarem entre si, porquanto eram contratados pelos dois contendores. As instruções expedidas aos mediadores britânicos, John Ponsonby em Buenos Aires e Robert Gordon no Rio de Janeiro, revelam que a intenção do *Foreign Office* era o restabelecimento da paz sem pré-condições⁵¹⁹.

Aquele era o momento certo para os representantes ingleses novamente se empenharem nas conciliações⁵²⁰. E assim foi. Em 12 de julho de 1828, dois plenipotenciários argentinos, os generais Juan Ramón Balcarce e Tomás Guido, seguiram para o Rio de Janeiro a contratar a pacificação. Já convencido da ideia, o Imperador queria a pura e simples independência da Cisplatina. Mesmo após a partida dos representantes argentinos, sabedor do levante dos mercenários no Rio de Janeiro, o governo portenho ainda pensou “em resistir a essa fórmula, inclinado a pleitear de novo a reanexação”⁵²¹.

Os representantes portenhos chegaram na capital do Império após vinte e três

⁵¹⁹ A. L. Cervo; C. Bueno, *op. cit.*, p. 45.

⁵²⁰ O pronunciamento do deputado Paula e Souza, na sessão legislativa de 19 de junho de 1828, bem evidenciou que os ânimos gerais estavam inclinados à paz. “A guerra tem absorvido sem duvida alguns cem milhões de cruzados ao Estado, além de muito mais de perdas aos particulares, provenientes de saques, corso, cessação de commercio e agricultura, água e mil outras causas; ella em feito correr rios de sangue brasileiro, enlutando as famílias depois de as ter espavorido ou feito emigrar, ou reduzido á miséria por causa do atroz recrutamento que tem assolado toda a superfficie do Imperio...”. Império do Brasil, *Annaes do Parlamento Brasileiro...*, tomo II, sessão de 19 de junho de 1828, intervenção do deputado Paula e Souza, p. 154.

⁵²¹ P. Calmon, *op. cit.*, p. 237. O Coronel Dorrego claramente desempenhava uma política dúbia, buscando oportunidades nem sempre honrosas na tentativa de desequilibrar a balança a seu favor. Tão logo Guido e Balcarce partiram de Buenos Aires para negociar a paz, Dorrego mudou de parecer. Estava empolgado com um ataque levado a cabo por Rivera nas desprotegidas Missões, na fronteira do Rio Grande do Sul, interpretando os motins do Rio de Janeiro como o começo de um colapso militar e animado com a compra de quatro navios de guerra mediante uma subscrição nacional lançada por William Brown. Com isso, o governador ordenou aos seus representantes para endurecer os termos de paz. Guido e Balcarce negaram-se respeitosamente a obedecer. Estava claro para eles que os motins não tiveram impacto na capacidade naval brasileira e, testemunhas como eram da atividade e capacidade da principal base naval do Brasil, deram-se conta que agregar alguns navios à esquadra de Brown não influiria no domínio da Armada Imperial sobre o Rio da Prata. Tinham razão. As limitações de munição e estaleiros em Buenos Aires condenavam a iniciativa desde o começo, e os navios argentinos só podiam ser tripulados esvaziando as cadeias locais, como de fato ocorreu. Quando três dos novos navios zarparam em agosto, o *Governador Dorrego* foi imediatamente capturado pelo esquadrão bloqueador. Por outro lado, os navios que Fournier fora buscar nos Estados Unidos jamais chegaram. B. Vale, *op. cit.*, p. 267.

dias de viagem⁵²². O ministro inglês, Lorde Ponsonby, foi o escolhido para a mediação⁵²³. A belicosidade havia arrefecido. “Nitidamente os estados de espírito haviam mudado porque realmente não se via solução bélica a vista, e era precaríssima a situação financeira dos contendores”, anotaram os Almirantes Lucas Boiteux e Hélio Leôncio Martins⁵²⁴.

As credenciais dos plenipotenciários foram recebidas em 9 de agosto e dois dias depois iniciaram-se as conversações. No dia 27 do mesmo mês estava pronta e assinada a Convenção Preliminar de Paz, redigida em dezenove artigos e um ato adicional⁵²⁵.

O artigo 15 da Convenção Preliminar de Paz previa a cessação das hostilidades com prazos específicos de acordo com a posição geográfica devido à demora das comunicações. Decorridos esses prazos, qualquer captura por corsário devia ser considerada ilegal⁵²⁶.

Logo que a troca das ratificações da presente Convenção se efetuar, haverá inteira cessação de hostilidades por mar, e por terra: o bloqueio será levantado no termo de quarenta e oito horas por parte da Esquadra Imperial: as hostilidades por terra cessarão imediatamente que a mesma Convenção e suas ratificações forem notificadas aos Exércitos; e por mar dentro em dois dias até Santa Maria, em oito até Santa Catarina, em quinze até Cabo Frio, em vinte e dois até Pernambuco, em quarenta até a Linha; em sessenta até a Costa de Leste, e em oitenta até os mares da Europa. **Todas as tomadas, que se fizerem por mar, ou por terra, passado o tempo que fica aprazado, serão julgadas más presas, e reciprocamente indenizadas**⁵²⁷.

⁵²² Ver Notícias Marítimas do porto do Rio de Janeiro. *Diário Fluminense* nº 33, de 8 de agosto de 1828.

⁵²³ S. B. de Holanda, *op. cit.*, p. 373.

⁵²⁴ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 414.

⁵²⁵ O documento foi assinado pelos Generais Tomás Guido e Juan Ramón Balcarce, em nome das Províncias Unidas do Rio da Prata; e pelo Marquês de Aracati, por José Clemente Pereira e pelo Tenente-General Joaquim de Oliveira Álvares, em nome do Brasil. A. T. Soares, *op. cit.*, pp. 71-72.

⁵²⁶ Ao saber, em 25 de outubro de 1828, que o governo platino havia aprovado a Convenção de Paz onze dias antes, o Imperador ordenou que houvessem “luminarias nesta corte na noite de hoje e nas duas seguintes, por ter chegado a faustíssima notícia da conclusão da Paz com a República de Buenos Ayres”. *Diário Fluminense* nº 98, de 25 de outubro de 1828. Já ratificados, os termos da Convenção de 1828 foram publicados na edição seguinte do jornal *Diário Fluminense*. *Diário Fluminense* nº 99, de 27 de outubro de 1828. Esses termos encontram-se reproduzidos, integralmente, no terceiro volume da coleção *História Naval Brasileira*. H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, pp. 415-418.

⁵²⁷ Artigo 15 da *Convenção Preliminar de Paz celebrada entre S. M. o Imperador do Brasil, e o governo das Províncias Unidas do Rio da Prata, firmada no Rio de Janeiro em 27 de agosto de 1828, e ratificada em a dita Corte em 30 do mesmo mês e ano*. Luiz Manoel de Lima e Silva, *Guerra com as Províncias Unidas do Rio da Prata*, Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1956, p. 235 e *Diário Fluminense* nº 99, de 27 de outubro de 1828, grifo nosso.

Em Buenos Aires, com a confirmação da notícia da paz, foram enviados alguns navios de guerra pelo Rio da Prata e seus afluentes ordenando o fim do corso⁵²⁸. No início de 1829, alguns corsários insistiam em continuar atuando mesmo com as determinações proibitivas disseminadas pelo Estado.

Assim sendo, por um decreto de 17 de março de 1829, o governo argentino anulou todas as cartas de corso outorgadas e emitidas anteriormente contra a Espanha e o Império do Brasil e intimou seus detentores a devolvê-las ao Ministério da Marinha⁵²⁹. Apesar disso, ainda prosseguiram em trâmite, nos anos seguintes, alguns processos a respeito de reclamações específicas sobre a atuação de certos corsários⁵³⁰.

A Cisplatina ficava separada do Império, para que pudesse “constituir-se em Estado livre e independente de toda e qualquer nação, debaixo da forma de governo que julgar mais conveniente a seus interesses, necessidades e recursos”⁵³¹. Por meio do artigo segundo, o governo argentino concordava em declarar a independência “da província de Montevidéu, chamada hoje Cisplatina, em que se constitua em Estado livre e independente, na forma declarada no artigo antecedente”⁵³².

Amado e Cerro reiteraram que não há indícios de que a criação do Uruguai

⁵²⁸ “Logo vieram as cerimônias. Para trocar formalmente os instrumentos de ratificação em Montevidéu, em 4 de outubro, dois representantes argentinos deixaram Buenos Aires a bordo da *Nueva 25 de Mayo*, sob o comando de De Kay. Era o Brigadeiro General Miguel de Azcuénaga, de 84 anos, e o Almirante Guillermo Brown... Diplomáticamente tudo se desenvolveu bem. Porém tão logo o comandante De Kay e os representantes chegaram em terra, a dotação da *Nueva 25 de Mayo* assassinou o Imediato e a todos os que permaneciam leais e lhes ofereceram resistência, levaram o navio rio acima e desertaram em massa para terra usando os botes. Foi um triste resultado o estado da armada argentina ao fim da guerra, sua força e moral minadas não tanto pela ação do inimigo como pela ênfase exagerada que pôs o governo nos corsários. O Almirante Pinto Guedes proveu imediatamente prisioneiros de guerra para tripular o navio, a *Nueva 25 de Mayo* regressou a Buenos Aires discretamente escoltada pelo comandante Grenfeel na corveta brasileira *Maria Isabel* para assegurar que não houvesse mais problemas”. B. Vale, *op. cit.*, p. 269, tradução nossa.

⁵²⁹ *El Tiempo, Diario Político, Literario y Mercantil* n° 259, de 20 de março de 1829 e *The British Packet and Argentine News* n° 138, de 28 de março de 1829. Decreto original disponível no *Archivo General de la Nación*. AGN, X-15-3-7.

⁵³⁰ Em 12 de outubro de 1829, foi criada uma Comissão Mista para examinar as reclamações dos cidadãos e súditos de poderes amigos e neutros prejudicados por atos ilegais cometidos pelos corsários platinos durante a guerra contra o Brasil. AGN, X-36-11-21. Em 18 de novembro de 1829, foi extinto o julgamento de presas, passando suas funções a serem de responsabilidade da justiça comum. P. de Angelis, *op. cit.*, vol. 2, *Decreto de 18 de noviembre de 1829, Suprimiendo el juzgado de presas*, p. 1023.

⁵³¹ Artigo 1° da Convenção de Preliminar de Paz. *Diário Fluminense* n° 99, de 27 de outubro de 1828.

⁵³² Artigo 2° da Convenção de Preliminar de Paz. *Ibidem*.

como um Estado-tampão tenha sido um plano inglês⁵³³. Os mesmos historiadores afirmaram que o Uruguai “emergiu como nação autônoma pela determinação de seu povo, havendo cedido tanto o governo brasileiro quanto o argentino, em negociações habilmente conduzidas no Rio de Janeiro por seus representantes, sob coordenação dos mediadores”⁵³⁴. Já Ricardo Levene assentou que “a emancipação uruguaia foi o desenlace do pleito secular entre as coroas da Espanha e de Portugal e contemplou naquele momento histórico os anseios dos filhos do território e os interesses internacionais”⁵³⁵.

Em seu *memorandum*, o Almirante William Brown anotou algumas de suas percepções sobre a guerra contra o Brasil.

O Império do Brasil, embora populoso, estava longe de ser compacto. Abraçando tantos graus de latitude, e tão diversos climas, aqueles seus habitantes situados nas extremidades eram naturalmente inadequados para se juntarem as mesmas operações, mais especialmente os das províncias do norte não eram fisicamente os mais dispostos para a guerra no sul... O extenso tráfico interno e externo do Império, e o enorme capital nele envolvido ofereciam um vasto campo à ousada cobiça dos corsários, cujas excursões, arruinando um grande número de comerciantes brasileiros, empobreceram o tesouro público⁵³⁶.

Ao final nenhum dos contendores teve para si o principal objeto de disputa: a Província Cisplatina. Com isso, encerrava-se mais um capítulo da longa história iniciada em 1680 com o estabelecimento da Colônia do Sacramento, nas proximidades da ilha de São Gabriel⁵³⁷. A historiadora Aline Pereira Pinto afirmou que “durante o confronto e após a sua conclusão negativa para o Brasil, Pedro I enfrentou o recrudescimento das críticas que o culpavam mais pelo ônus da guerra do que pela perda da própria

⁵³³ “Pusemos um algodão entre dois cristais”, anotou o *Lord Ponsonby*. *Apud* A. T. Soares, *op. cit.*, pp. 72.

⁵³⁴ A. L. Cervo; C. Bueno, *op. cit.*, p. 45.

⁵³⁵ Ricardo Levene, *Historia de América*, tomo VI, Buenos Aires, Jackson Inc. Editores, 1951, p. 170, tradução nossa.

⁵³⁶ G. Brown, *op. cit.*, pp. 103-104, tradução nossa.

⁵³⁷ As tropas brasileiras deixaram Montevidéu em 23 de Abril de 1829, quando D. Tomaz Garcia de Zuñiga, Barão de la Calera, representante do Imperador naquela praça, entregou as chaves aos representantes do novo Estado, Magarinos e Oribe. Carlos Oneto y Viana, *La Diplomacia del Brasil en el Rio de la Plata* Montevidéu, El Siglo Ilustrado, 1903, p. 9.

província”⁵³⁸.

Contra o Imperador pesavam, ainda, a questão dos mercenários, o recrutamento forçado, o envolvimento com os assuntos de Portugal e os impactos comerciais sofridos pela população, devidamente explorados por uma oposição bastante ativa no Congresso. O número de mortos na guerra era outro agravo. Segundo Sérgio Buarque de Holanda, com a campanha do sul “havia se perdido nada menos que oito mil homens e gasto cento e vinte milhões de cruzados”⁵³⁹. Antes disso, Otávio Tarquínio de Sousa já havia assentado que aquela guerra “só foi proveitosa aos dilapidadores da fazenda pública”⁵⁴⁰.

3.9 E o curso brasileiro?

Conquanto o curso estivesse previsto na declaração de guerra do Império e, no início da guerra, houvesse alguma euforia quanto ao seu emprego, ele não foi executado em grande vulto pelo Brasil. Houve sim pequenos corsários atuando no estuário do Rio da Prata e seus afluentes, atacando embarcações de suprimento, transporte e a cabotagem local; mas, ao que parece, essa atividade teve resultados limitados, malgrado tenha causado algum desgaste e inquietação em Buenos Aires, como se pode notar pela análise do diário de notícias do Capitão do Porto local e pela imprensa periódica da capital portenha.

Esse é um assunto que merece ser estudado em detalhes, tempestivamente, e que, de propósito, não foi inserido neste trabalho para não superficializar as conclusões dos temas já propostos e também por não haver nenhum estudo, no Brasil, sobre o tema no conflito analisado. Deseja-se, no entanto, abordar o estudo do curso a partir da perspectiva luso-brasileira, embasado no Alvará de 7 de dezembro de 1796⁵⁴¹ e seus

⁵³⁸ A. P. Pereira, *op. cit.*, p. 94.

⁵³⁹ S. B. de Holanda, *op. cit.*, p. 252-253. “Não foi em vão, contudo, que perdemos nessa guerra porfiada oito mil dos nossos compatriotas e quarenta e oito mil contos de réis”, registrou Ronald de Carvalho. R. de Carvalho, *op. cit.*, p. 83.

⁵⁴⁰ Otávio Tarquínio de Sousa, *História dos Fundadores do Império do Brasil*, vol. 210, Evaristo Ferreira da Veiga, vol. 4, Brasília, Edições do Senado Federal, 2015, p. 200.

⁵⁴¹ Alvará de Regimento do Corso, de 7 de dezembro de 1796. Antonio Delgado da Silva, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a última compilação das Ordenações, Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Typografia Maigrense, 1828, pp. 335-339.

complementos⁵⁴², assim como na legislação brasileira correspondente⁵⁴³, tão logo se possuam fontes suficientes para amparar a investigação. Seguindo a lógica de Gaston Bachelard, cujas premissas asseveram que “a ciência não corresponde a um mundo a descrever e sim um mundo a construir”⁵⁴⁴, esta pesquisa pode ter permitido dar um bom início a essa consolidação de dados para a continuidade dos próximos passos.

É bom lembrar que, anteriormente à realização do pequeno curso brasileiro no Rio da Prata e seus afluentes, o governo imperial já havia publicado o decreto de 30 de dezembro de 1822⁵⁴⁵, que regulamentou um “curso nacional” contra os navios portugueses no contexto da independência. Houve, inclusive, um esforço do Imperador em comprar navios e tripulá-los nos Estados Unidos para empregá-los na atividade corsária⁵⁴⁶. Tais ensejos, porém, não avançaram. Com o acordo de paz e amizade de 1825, até mesmo os navios portugueses que haviam sido confiscados e aproveitados para o serviço da nascente Marinha Imperial foram enumerados e incluídos na indenização pelo reconhecimento da independência.

Ademais, as presas feitas pela Força Marítima nacional após o início do bloqueio geravam muitas reclamações dos países de origem, os quais resistiam em reconhecer o bloqueio por atrapalhar seus interesses. Não parecia interessante para os brasileiros semelhantes negócios.

Mas os problemas para o emprego do curso pelo Império não eram somente esses. Faltava a complexa estrutura que a atividade exigia, faltava a experiência, faltavam os investidores, e faltavam as tripulações. Acresce que o inimigo não possuía uma marinha mercante desenvolvida, carecia, portanto, do principal: navios inimigos com cargas para serem apresados. E isso impossibilitava a atração dos aventureiros do

⁵⁴² Ver Alvará de Declaração e Ampliação, de 9 de maio de 1797 e o Alvará com Força de Lei, de 4 de maio de 1805. O primeiro encontrado em: A. D. da Silva, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a última compilação das Ordenações, Legislação de 1791 a 1801...*, pp. 395 a 398. E o segundo encontrado em: *Idem, Collecção da Legislação Portuguesa desde a última compilação das Ordenações, Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Typografia Maignense, 1826, pp. 356 a 358.

⁵⁴³ Ver Decreto do curso de 30 de dezembro de 1822. O teor integral dessa legislação pode ser consultado no *Diário do Governo* nº 7, de 10 de janeiro de 1823.

⁵⁴⁴ Gaston Bachelard *apud* M. Goldenberg, *op. cit.*, p. 13.

⁵⁴⁵ Tal qual ocorreu com antigas colônias espanholas, esse alvará do curso brasileiro foi baseado na já referida legislação portuguesa atinente ao tema.

⁵⁴⁶ Brasil, *Arquivo Diplomático da Independência...*, vol. 5, pp. xxvi e 27.

curso.

Com poucos anos de existência, com total carência para a comunicação entre suas regiões, o Império havia percebido a importância de conceber uma marinha forte. E assim o fez. Quando iniciou a guerra, possuía uma respeitável força naval, constituída nos últimos quatro anos por meio de aquisições, apresamentos e uma subscrição pública⁵⁴⁷.

Por outro lado, em Buenos Aires, a perspectiva era totalmente inversa. Embora o governo se esforçasse para constituir uma marinha, a sua força naval era muito incipiente. Possuía, no entanto, a vantagem de conhecer as características bastante peculiares do teatro de operações e de se utilizar de navios pequenos e veleiros, portanto mais apropriados para aquelas condições. Tal não ocorria com o Império, detentor de navios de grande calado, inapropriados para a guerra entre os historicamente conhecidos bancos de areia do Rio da Prata.

Mas não era por sua marinha regular que as Províncias Unidas iriam conseguir se manter ativas no conflito. Conquanto tenham ocorrido inúmeros e porfiados combates entre as esquadras, nenhum deles foi decisivo. Apesar disso, a partir do Combate de Monte Santiago, ocorrido no início de abril de 1827, a Marinha Imperial praticamente retirou de ação a Marinha das Províncias Unidas. A partir daí, com a não ratificação do acordo de paz e com a troca de governo, o curso tornou-se a principal arma de guerra da República Argentina contra o Império Brasileiro.

Ocorre que a aptidão para essa atividade em Buenos Aires era outra. Restava toda a experiência do curso empregado com sucesso contra a Espanha poucos anos antes. Havia armadores experientes e bem sucedidos anteriormente naquela lucrativa atividade. Havia uma rede de inter-relações marítimas pré-estabelecidas com portos do Caribe e dos Estados Unidos, como o de Baltimore. Toda uma legislação havia sido desenvolvida anteriormente. Bastava reativá-la.

Ademais, havia experientes negociadores norte-americanos, muitos deles corsaristas que já haviam atuado na Guerra Anglo-Americana de 1812, e se empenhado no curso insurgente platino entre 1814 e 1821. Em outras palavras, um navio capturado

⁵⁴⁷ Sobre a subscrição pública para aumento da Marinha Imperial, sugere-se consultar o nosso artigo sobre o tema. Wagner da Rosa Rigola, “É preciso Marinha e nós a não temos: uma subscrição para ampliação da Força Marítima pela ação popular (1822-1827)”, *Revista Navigator*, v. 18, n. 36, pp. 119-143.

poderia ser encaminhado tanto para os portos argentinos para ser julgado conforme a lei pelo Tribunal de Presas; como para um desses portos internacionais, onde encontrariam negócios sem grandes burocracias quanto à procedência da presa.

Detentor de um imenso e navegável litoral, com vastos recursos, mas com regiões quase totalmente isoladas umas das outras; o Império tinha o mar como um canal fundamental para suas comunicações, comércio e controle das províncias. Esse grande litoral também se apresentava como uma vulnerabilidade e as forças argentinas não tardaram a isso reconhecer.

Mesmo com o país dividido no que se refere ao entrosamento e até à legitimidade da guerra, a Marinha Imperial se empenhava como podia, embora a sua missão de bloquear o imenso estuário do Prata, patrulhar uma costa de oito mil e quinhentos quilômetros e acompanhar comboios nesse mesmo litoral e até a costa africana, não fosse tarefa fácil. Embora forte em relação às suas congêneres latino-americanas, esse intento exigiria um número maior de vasos de guerra por razões óbvias. Entretanto, frente à crise econômica e às contundentes críticas da oposição ao governo, o que ocorreu no auge do corso foi a diminuição do orçamento da força.

Tal era o cenário da guerra pelo viés marítimo de combate ao corso. Apesar da crise econômica que ganhava impulso, o Brasil detinha já um pujante comércio marítimo de cabotagem e internacional, que ganhava mais estímulo após os acordos internacionais. Dessarte, sem grandes custos para o Estado, as Províncias Unidas tinham muito a ganhar e pouco a perder.

3.10 Os resultados do corso no conflito e o fim da atividade como modalidade de guerra autorizada

Tendo se tornado a principal modalidade de guerra naval da república platina, o corso assumiu grande relevância na tentativa de diminuir as diferenças entre os contendores. Essas diferenças podiam ser materiais, já que o corsarismo comumente era associado a países com marinhas menos estruturadas. Ou mesmo de ideias, na medida em que a manutenção da atividade poderia propiciar melhores condições para a República das Províncias Unidas do Rio da Prata em uma negociação de paz⁵⁴⁸.

⁵⁴⁸ Não se deve perder de vista outros interesses correlatos, talvez secundários, mas existentes. É o caso,

Segundo o historiador argentino Julio Arturo Benencia, para colocar em prática o seu projeto corsário a república numerou duzentos e sete cartas de corso ao longo da Guerra da Cisplatina⁵⁴⁹. Desse total, Benencia descartou um quantitativo de oitenta que não passaram por todos os trâmites burocráticos, restaram, assim, cento e vinte sete cartas emitidas para possíveis corsários⁵⁵⁰.

Todavia, nesse quantitativo restante, há um hiato pela falta de informações em relação às autorizações encaminhadas para outros países como o Chile e os Estados Unidos da América, com destaque para este último, tendo como base o porto de Baltimore⁵⁵¹. Talvez isso justifique o fato de não se encontrar registro de cerca de três ou quatro dezenas desses corsários, tomando por base os cento e vinte e sete possíveis, referidos por Benencia. Não se sabe, até então, quantas dessas cartas de corso foram efetivamente empregadas, tampouco os resultados desses possíveis corsários.

As repercussões do corso variaram de acordo com o período da guerra. Durante o primeiro ano do conflito, os efeitos foram mais reduzidos, embora tenha resultado no apresamento de algumas dezenas de navios, enquanto o sistema de defesa brasileiro se ajustava. O ano de 1827 marcou o auge da atividade contra o Brasil, tendo entrado em declínio, em 1828, até se fazer a paz⁵⁵².

Apesar disso, como foi possível perceber ao longo da pesquisa, os resultados

por exemplo, do emprego do corso como atividade de inteligência e como propagador de ideias e boatos. Outra possibilidade era a de atividade logística complementar, na medida em que os corsários chegados aos portos argentinos traziam produtos variados, amenizando, até certo ponto, os impactos do bloqueio naval.

⁵⁴⁹ Esse número pareceu bastante consolidado na historiografia argentina. Os maiores especialistas no estudo do corso por parte daquele país e que elaboraram trabalhos *a posteriori*, como Laurio Destéfani e Horacio Rodrigues e Pablo Arguindeguy, tomaram por base esse quantitativo.

⁵⁵⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 23, introdução de Julio A. Benencia.

⁵⁵¹ Locais de conhecida tradição corsária e que ofereciam facilidades para esse tipo de negócio. Um oficial da armada britânica anotou que “qualquer um poderia comprar cartas de corso em branco. Um informante disse a Lloyd que estavam vendendo abertamente em Baltimore pelo pequeno valor de setenta pesos”. Informe do Tenente Claxton, da armada britânica, 24 de abril de 1828, PRO, FO 6/25 *apud* B. Vale, *op. cit.*, p. 283, tradução nossa. Em um trecho de um ofício do Encarregado dos Negócios do Império do Brasil nos Estados Unidos da América, encaminhado em 1826 lia-se o seguinte: “constando-me que se achavão aqui varias commissoens de Buenos Aires para se armarem corsários...N’ellas o mais notável he o insulto feito a este povo, pois que o considerão o único próprio para piratear; e depois o bloqueio aos nossos portos sem ter no mar hum Navio de Guerra”. José Silvestre Rebello, [Correspondência]. Destinatário: Visconde de Inhambupe. Baltimore-EUA, 29 set. 1826. 1 ofício. *Apud* A. da C. Franco, *op. cit.*, p. 45.

⁵⁵² L. H. Destéfani, *Manual de Historia Naval Argentina...*, p. 102.

foram muito expressivos. Corroborando com essa lógica, o estudo realizado pelo historiador naval Laurio Destéfani apresentou os seguintes dados estatísticos:

Ano	Dos anos anteriores	Novos corsários	Total do ano	Corsários estatais	Capturados	Destruídos
1826	-	17	17	3	5	3
1827	7	20	27	8	9	4
1828	14 ⁵⁵³	20	34	9	13	7
Total	-	57	-	20	27	14

Tabela 6. Dados estatísticos dos navios corsários no período 1826-1828 de acordo com o estudo de Laurio Destéfani. Adaptado de L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 459.

Por meio dessas informações é possível verificar que o estudo de Destéfani mapeou um total de cinquenta e sete corsários ativos⁵⁵⁴. Desse montante, dezessete foram do ano de 1826, vinte foram de 1827 e outros vinte de 1828. De todos esses, vinte foram armados pelo Estado. Ao final, vinte e sete foram capturados e quatorze foram destruídos, perfazendo uma perda de setenta e um por cento de todos os corsários ativos⁵⁵⁵.

Quanto às presas, os historiadores argentinos apresentam números variáveis, não se afastando, porém, de um quantitativo de quatrocentas⁵⁵⁶. Este, aliás, foi o número de presas do corso sugerido por Teodoro Caillet-Bois⁵⁵⁷. Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, apesar do meticuloso trabalho, preferiram não apresentar números gerais por haverem apreciado somente a documentação argentina⁵⁵⁸. Héctor Ratto e Mario

⁵⁵³ 1 de 1826 e 13 de 1827.

⁵⁵⁴ Teodoro Caillet-Bois sugeriu um quantitativo de “aproximadamente 42”. T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, pp. 322-323.

⁵⁵⁵ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 459. Com base no estudo de Laurio Destéfani, o número de navios corsários destruídos ao longo dos três anos chegou a 14 (sendo 3 em 1826, 4 em 1827 e 7 em 1828). Todavia, no mesmo trabalho, quando os dados são totalizados, apresenta-se um quantitativo de 18 navios destruídos. Para a montagem da tabela utilizou-se o total dos dados detalhados por ano, ou seja 14. Considerando o total de 18 capturas o percentual de perdas de corsários, entre capturas e destruições, chegaria a 78,94%.

⁵⁵⁶ Em 22 de junho de 1827, a *Gaceta Mercantil* publicou uma lista das presas realizadas por cada corsário até aquele momento. Quanto a essa lista de presas divulgadas pelo periódico argentino, o historiador inglês Brian Vale expressou que “intentou elevar a moral declarando um total de 45 capturas, embora o número real fosse muito menor” B. Vale, *op. cit.*, p. 147, tradução nossa e *La Gaceta Mercantil* n° 1079, de 22 de junho de 1827.

⁵⁵⁷ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 323.

⁵⁵⁸ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 516.

Quartaruolo sugeriram um total de quatrocentas e quarenta e cinco⁵⁵⁹.

Por apresentar maior detalhamento no que diz respeito aos dados estatísticos consolidados, mais uma vez serão trazidos para esta análise os resultados de Laurio Destéfani, retirados do sexto volume da coleção *Historia Marítima Argentina*. O levantamento realizado pelo eminente historiador naval portenho chegou a um total de quatrocentos e cinco navios apresados, explicitados conforme a seguir:

Ano	Total de Presas	Chegaram em portos	Destruídas	Represadas	Liberadas	Fim desconhecido
1826	51	21	5	7	4	14
1827 ⁵⁶⁰	248	75	98	12	22	41
1828	106	43	30	5	7	19
Total	405	139	133	24	33	74

Tabela 7. Número de presas e seus destinos (1826-1828) de acordo com o estudo de Laurio Destéfani. Adaptado de L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 461.

Sob a perspectiva brasileira, o único estudo a apresentar dados próprios foi o de Lucas Alexandre Boiteux, o qual elencou cento e setenta dois corsários, (evidentemente, incluindo muitos dos que não navegaram ou navegaram e não obtiveram nenhum resultado). Nessa relação, Boiteux assinalou como apresados um total de vinte corsários argentinos e outros vinte destruídos ou postos à pique, totalizando quarenta corsários argentinos perdidos durante a guerra, de acordo com seu levantamento⁵⁶¹.

Quanto às presas, o historiador naval brasileiro relacionou duzentos e cinquenta e nove, das quais enumerou quatorze como naufragadas, quinze como incendiadas e quarenta como represadas. Assim como todos os demais estudiosos do corso na Guerra da Cisplatina, Boiteux deixou claro o fato de que os resultados obtidos não eram completos, e sim os alcançados por sua pesquisa⁵⁶².

⁵⁵⁹ H. R. Ratto; M. Quartuololo, *op. cit.*, p. 208.

⁵⁶⁰ Segundo Laurio Destéfani, no primeiro semestre de 1827, foram capturados 106 navios, dos quais 30 chegaram aos portos para os quais foram remetidos, 39 foram destruídos, 7 foram represados, 5 foram liberados e se desconhece o fim de 25. No segundo semestre do mesmo ano, foram capturados 142 navios, dos quais 45 chegaram nos portos para os quais foram remetidos, 59 foram destruídos, 5 foram reapresados, 17 foram liberados e se desconhece o fim de 16. L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, pp. 445 e 461 e B. Vale, *op. cit.*, 247.

⁵⁶¹ L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, pp. 262-267.

⁵⁶² *Ibidem*.

Adicionalmente, Boiteux informou ter tomado nota de cerca de oitenta e seis navios e embarcações apresados pelos entrelopos norte-americanos, ingleses e argentinos, dos quais quinze foram represados e trinta e quatro naufragados ou destruídos. O historiador concluiu que, durante a Guerra da Cisplatina, a Marinha Mercante brasileira foi desfalcada de aproximadamente trezentas e cinquenta embarcações⁵⁶³. Em resumo, o trabalho de Boiteux chegou ao seguinte resultado.

Corsários	Fim dado aos navios corsários	Presas	Destino dado às presas
172	20 capturados 20 destruídos 132 inabilitados/outros destinos	259 <hr/> 86 ⁵⁶⁴	14 afundadas
			15 incendiadas
			40 retomadas
			190 outros destinos
			34 afundadas/destruídas
			15 retomadas
			37 outros destinos
Total	172	345	

Tabela 8. Corsários e presas da Guerra da Cisplatina de acordo com o estudo de Lucas Alexandre Boiteux. Adaptado de L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, pp. 262-267.

Apresentados os números dos estudos mais desenvolvidos da historiografia argentina e brasileira referente ao assunto em questão, torna-se indispensável a demonstração dos resultados da presente pesquisa. Um dos objetivos deste trabalho, para além da apresentação do modo de funcionamento do curso, foi não só criar uma lista de presas e de corsários, mas também, na medida do possível, relacionar tais presas ao seu captor. Para isso, foram analisadas as trajetórias de todos os corsários que as

⁵⁶³ Desse quantitativo aproximado de navios apreendidos, 22 eram da província de São Pedro do Rio Grande, 18 da província da Bahia (2 brigues, 13 sumacas, 2 patachos e 1 lancha) e 2 sumacas da província de Sergipe. L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 270. Além desses, conheceu-se os navios capturados da província de Santa Catarina, que totalizaram 6 (4 sumacas, 1 patacho e 1 iate). A relação das embarcações apresadas pelos corsários argentinos pertencentes à Santa Catarina foi apresentada por Nelma Baldin: sumaca *Princesa Leopoldina* (de propriedade de Antônio Carvalho Bueno, mestre Manoel Alves dos Santos), sumaca *Triumpho Navegante* (de propriedade de João Vicente Nóbrega, mestre João Antônio Soares), patacho *Conceição de Sena* (propriedade de Jozé de Souza Lobo), sumaca *União* (propriedade de Anacleto José Pereira), iate *Nova Trindade* (propriedade de Vicente Jozé Ferreira Braga), sumaca *Senhor dos Passos* (propriedade de Albino da Cunha Telles e sumaca *Triumpho* (sem informação de proprietário). Nelma Baldin, *op. cit.*, p. 240.

⁵⁶⁴ Deduz-se que o autor se referiu à embarcações apresadas por corsários que encaminhavam suas presas

fontes demonstraram haver realizado ao menos uma presa (ver APÊNDICES A e B).

Dessarte, por meio da análise das diversas fontes foi possível encontrar nessa condição cinquenta e quatro navios corsários diferentes, os quais tiveram cinquenta e nove diferentes denominações⁵⁶⁵. De acordo com o que o estudo conseguiu alcançar, esse grupo de corsários realizou trezentos e vinte e três presas durante a guerra.

Considerando o destino apenas dessas cinquenta e quatro unidades que efetuaram presas, ao final da guerra dezessete haviam sido apresados, seis haviam abandonado o curso, seis incendiados, sete naufragados, dois foram amotinados e entregues às forças brasileiras, doze continuaram a navegar e de quatro deles não foi possível conhecer o destino. Além desse grupo de corsários que retornou resultados, foi possível localizar outros quinze navios em efetiva atividade, os quais não lograram fazer nenhuma presa conhecida⁵⁶⁶. Desse último grupo, dez foram apresados, dois foram amotinados e entregues para as forças brasileiras, dois foram amotinados e retornaram para a sua base e um foi posto à pique.

Portanto, dos sessenta e nove navios corsários diferentes identificados como ativos, independente de haver realizado presas ou não⁵⁶⁷, vinte e sete foram apresados, seis abandonaram o curso, seis foram incendiados, oito naufragados, dois foram amotinados e retornaram às suas bases, quatro passaram por motim e foram entregues às forças brasileiras, doze continuaram a navegar e de quatro deles não foi possível conhecer o destino. A consolidação de tais dados está descrita no gráfico a seguir.

para a América do Norte e Central, portanto sem passar pela avaliação do Tribunal de Presas competente.

⁵⁶⁵ Isso ocorreu porque cinco dos cinquenta e quatro navios que fizeram presas mudaram de nomenclatura, sendo um deles por duas vezes: *Guillermo* para *General Lavalleja*, *Republicano* para *General Lavalle*, *General Mansilla* para *Constante*, *Vencedor de Ituzaingó* para *Libertador Bolívar* e *Vengadora Argentina* para *Rayo Argentino*. Este último teve a nomenclatura modificada posteriormente para *Cazador*, porém naufragou sem efetuar presas.

⁵⁶⁶ Nesse grupo incluem-se a corveta *General Dorrego*, as escunas *Escudero*, *Libertad del Sud*, *Profeta Bandarra*, *General Necochea*, *Unión*, *Esperanza*, o lanchão *Convención Argentina* e os brigues *Pampero e Peruano*, todos apresados. Além desses, o bote corsário *Ituzaingó* foi afundado pela Marinha Imperial e uma baleeira homônima foi amotinada e entregue para as forças navais brasileiras na Lagoa Mirim. Por fim, convém relacionar os também amotinados brigue-escuna *Convención Argentina* e as escunas *General Dorrego* (ou *Colombiana*) e *Bravo Coronel Olavarria*. O primeiro entregue na Bahia após a tripulação assassinar o comandante e as duas últimas tendo regressado a Buenos Aires após desentendimentos a bordo.

⁵⁶⁷ Com setenta e cinco denominações diferentes, agregando-se os já referidos cinco que mudaram de nomenclatura e continuaram a fazer presas e o *Cazador* (também uma mudança de nomenclatura, mas que não realizou presas com essa última denominação).

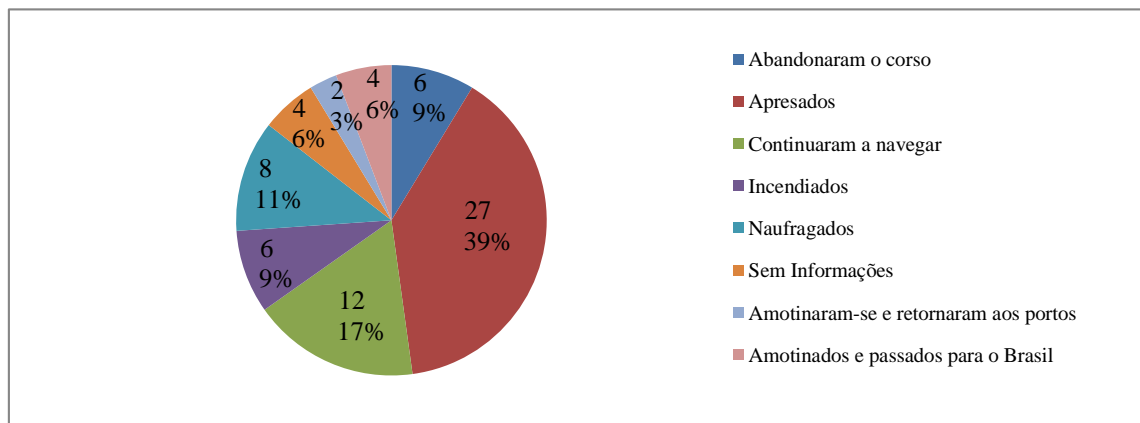


Gráfico 1. Destino dos corsários encontrados em efetiva atividade. Elaboração do autor, 2023.

Como se vê, tendo por base essa significativa amostragem, têm-se um total de quarenta e cinco navios corsários entre apresados, naufragados, incendiados e entregues às forças navais brasileiras, ou seja, uma perda de sessenta e cinco por cento de todos os corsários argentinos sabidamente ativos. Mas há indícios de que existiram outros.

Na documentação pesquisada, encontraram-se raras alusões a mais de duas dezenas de outros navios corsários. No entanto, essas informações não permitem comprovar sua atividade, reconstruir sua trajetória e apresentar resultados. Somando-os aos anteriores, chegar-se-ia a um quantitativo de aproximadamente noventa unidades corsárias sobre as quais se obteve notícia⁵⁶⁸.

Levando em consideração o estudo de Julio Arturo Benencia, cujos resultados sugeriram a efetiva emissão de cento e vinte e sete cartas de corso, conforme supramencionado, haveria um hiato de trinta a quarenta cartas de corso sobre as quais não se encontram referência na documentação consultada. Deduz-se que foram, supostamente, as encaminhadas para o exterior.

Para o grupo dos sessenta e nove navios corsários sabidamente ativos (que fizeram presas e que não fizeram), foi possível classificá-los em quatorze diferentes tipos de navios e embarcações, conforme se vê abaixo⁵⁶⁹.

⁵⁶⁸ Ver, no final do APÊNDICE A, a lista de nomenclaturas dos navios corsários enquadrados nessa última situação.

⁵⁶⁹ Para os demais os dados são incompletos, em muitos casos há alusão somente à nomenclatura do navio, sem discriminação do tipo.

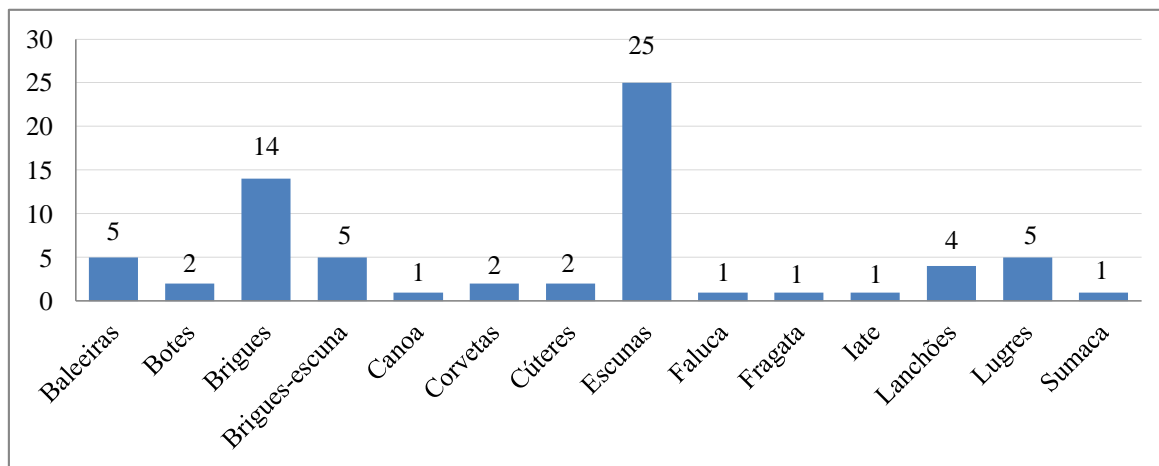


Gráfico 2. Corsários argentinos por tipo de navio ou embarcação. Elaboração do autor, 2023.

A partir desses dados, é possível verificar não só a variedade de navios e embarcações empregadas no corso, como a preponderância do emprego de brigues e de escunas para a atividade. As embarcações menores foram comumente adotadas no corso fluvial e lacustre, este último tendo sido efetuado na Lagoa Mirim.

Com base na trajetória de cada corsário estudado, seguiu-se a catalogação das presas. No que concerne a estas, a investigação tornou-se bem mais difícil, uma vez que muitos dos navios tomados foram destruídos, incendiados ou afundados. Outros foram liberados com prisioneiros para diminuir o dispêndio de víveres a bordo. Houve ainda os que encalharam, os que foram retomados e, por fim, os que foram encaminhados para portos de outros países, sobre os quais não se conhece documentação, quem sabe até mesmo pela própria intenção de ocultar as operações de venda.

Das trezentas e vinte e três presas identificadas, apesar da preponderância de brigues e sumacas, foi possível verificar que se distribuíram entre dezessete diferentes tipos de navio, conforme apresentado no gráfico abaixo.

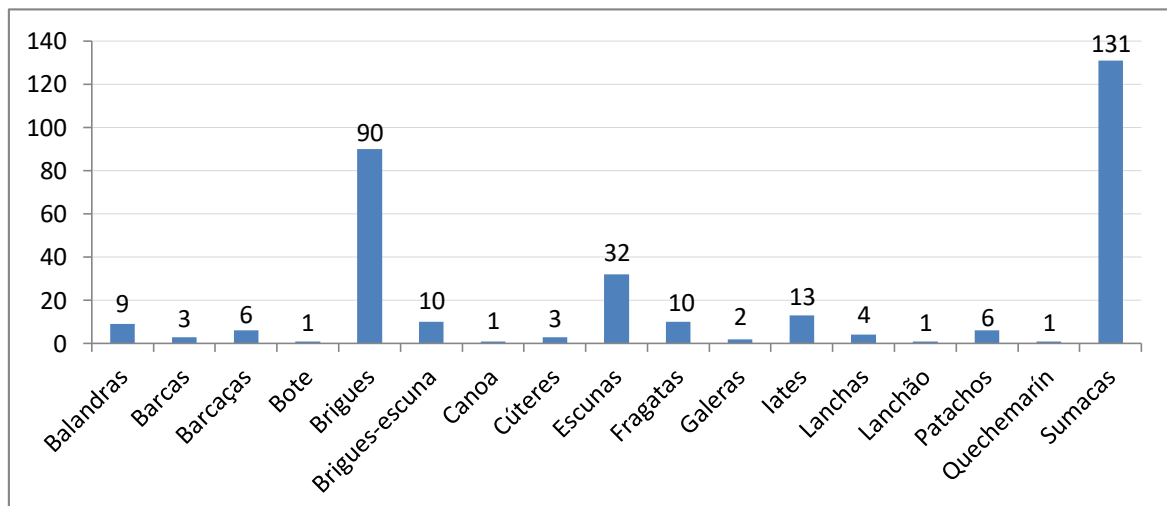


Gráfico 3. Classificação das presas por tipo de navio/embarcação. Elaboração do autor, 2023.

Assim como os tipos de navios capturados, também foram variados os fins que obtiveram as presas. O estudo conseguiu alcançar a destinação dada a duzentos e sessenta e três delas, ou seja, cerca de oitenta e um por cento das presas identificadas na pesquisa⁵⁷⁰. O gráfico a seguir apresenta os resultados obtidos em referência a essa amostragem.

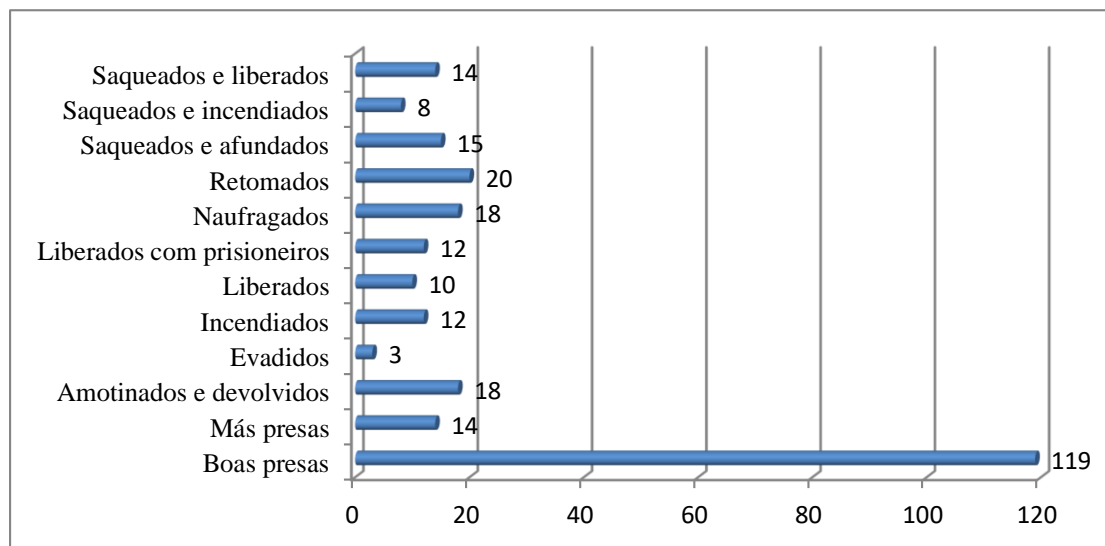


Gráfico 4. Destinação das presas (com base em uma amostragem de 263 unidades). Elaboração do autor, 2023.

Como é possível perceber, de uma amostragem de duzentos e sessenta e três

⁵⁷⁰ Sobre as outras 60 somente se obteve a informação do apresamento.

navios apresados e com a destinação identificada, a pesquisa averiguou que cento e dezenove, ou seja, cerca de quarenta e cinco por cento chegaram a um porto argentino e foram declarados boas presas. Por essa lógica, mais da metade não apresentou nenhum proveito para os corsaristas, senão os corriqueiros saques das tripulações. Em contrapartida, o estado autorizante beneficiou-se com os resultados estratégicos, já que muitos desses navios mercantes foram perdidos, gerando impacto negativo na economia brasileira.

Ao encerrar a avaliação dos resultados desta pesquisa, espera-se que ela tenha alcançado o mérito de contribuir para a clarificação do entendimento do curso durante a Guerra da Cisplatina, explicando seu modo de funcionamento, efetuando o levantamento das presas e as associando aos seus captores. Apesar de se ter ciência de que há ainda muito a ser revelado no que diz respeito a esse assunto, foi possível identificar um avultado número de navios capturados e de informações ainda não descritas em estudos anteriores.

Ao somarmos as presas identificadas ao longo desta análise com as oitenta e seis⁵⁷¹ que Lucas Alexandre Boiteux anotou ter identificado como possíveis tomadías encaminhadas para o Caribe e os Estados Unidos, temos quatrocentas e nove presas; um número muito próximo do sugerido pelos historiadores argentinos Teodoro Caillet-Bois, Laurio Destéfani e da soma do levantamento realizado por Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy. Mas isso não quer dizer que se queira patentear números exatos.

Levando em conta as tantas dificuldades para o estudo do curso frente as suas variáveis, é de notar que não há grande disparate entre os resultados levantados no Brasil e na Argentina e que a inter-relação das historiografias só favorece o avanço dos conhecimentos. Evidente que ainda muito se pode averiguar, complementar ou contestar.

Atenção particular merece o levantamento das presas encaminhadas a portos não argentinos, em especial aos das Américas Central e do Norte, bem como a continuidade na identificação de outros corsários e presas não elencados até então. Se por meio das

⁵⁷¹ Infelizmente no estudo só há informação sobre o quantitativo. A identificação dessas presas e seus captores ainda é um trabalho por realizar. Talvez os registros portuários de portos como os de Baltimore (EUA), de Valparaíso (CHI) e de algumas Ilhas da América Central possam contribuir para o esclarecimento dessa questão.

informações e referências aqui registradas as investigações futuras sobre este tema puderem partir de um patamar superior ao encontrado no início desta análise, ela terá cumprido significativamente sua função como pesquisa histórica.

Vale enfatizar que, depois da Guerra da Cisplatina, o corso ainda perdurou ao longo da primeira metade do século XIX, porém os excessos que tanta fortuna (e desgraças) geraram aos seus praticantes, também fariam recrudescer as contestações de muitas vítimas. O fim da atividade como modalidade de guerra autorizada se aproximava. Sobre esse período final do corso regulamentar e seus desdobramentos, Michel Mollat Du Jourdin deixou a sua análise.

Para acabar com eles, foi necessário, no século XIX, a cessação da atividade bárbara e a interdição internacional do corso. Ainda que, devemos reconhecê-lo, as duas últimas guerras mundiais tenham conhecido sobrevivências do corso e, em alguns casos, da pirataria. Em poucos séculos, o Estado recuperou em seu benefício os recursos do espírito de aventura das gentes do mar; domesticou-os sem se dar conta de que o próprio corso, e não apenas a pirataria, é um parasita da economia, pois, sem nada produzir, desvia da sua finalidade bens e energias humanas⁵⁷².

Entretanto, somente após a Declaração de Paris⁵⁷³, de 16 de abril de 1856, que envolveu o interesse das principais potências navais, ensejou-se proibir o uso do corso como meio internacional de fazer a guerra. O documento resultante da dita Declaração foi sintetizado em quatro regras⁵⁷⁴, a saber:

1º O corso ficou abolido.

2º A bandeira neutra passou a cobrir a mercadoria inimiga, exceto o contrabando de guerra.

3º A mercadoria neutra tornou-se não apresável mesmo que sob bandeira inimiga, exceto quando caracterizada como contrabando de guerra.

4º Passou a ser válido somente o bloqueio efetivo, mantido por uma Força com capacidade para exercê-lo, impedindo o acesso aos portos inimigos.

Assente nessas informações, é possível constatar que para além da abolição do

⁵⁷² M. M. Du Jourdin, *op. cit.*, p. 203.

⁵⁷³ Ver Francis Piggott, *The Declaration of Paris 1856: a Study*, Londres, University of London Press, 1919, p. 346.

⁵⁷⁴ *Ibidem*, p. 179.

curso, ficou também expresso o reconhecimento de direitos para os navios neutros. Assim, a bandeira de um navio sendo de um país neutro, poderia proteger as mercadorias do inimigo, exceção dada ao contrabando de guerra.

Do mesmo modo, as mercadorias dos países neutros (igualmente com exceção para o contrabando de guerra), não poderiam ser apresadas se transportadas num navio com bandeira inimiga⁵⁷⁵. Por fim, e não menos significativo, decidiu-se sobre a questão dos bloqueios, os quais para serem considerados legais tinham de ser declarados e efetivos, ou seja, praticados por países com capacidade naval de empreendê-los com eficácia.

Sendo assim, a Declaração de Paris aboliu o curso, estabeleceu regras para garantir o respeito à propriedade privada e regulou os bloqueios navais. Conquanto algumas potências navais como Estados Unidos, Espanha e México inicialmente não houvessem ratificado tais resoluções⁵⁷⁶, a abolição acabou por concretizar-se e ser generalizadamente aceita⁵⁷⁷. Extinguia-se, assim, o curso privado e as cartas patentes que o tornavam legalizado, permanecendo a captura de navios inimigos a cargo exclusivo dos navios de guerra⁵⁷⁸.

Com efeito, para além das ações levadas a cabo pelos países não signatários no período pós Declaração de Paris, por ocasião das duas guerras mundiais voltaram a surgir ações muito similares ao curso, o que induziu muitos historiadores a assim designá-las. Ocorre que esses navios, nomeadamente alemães⁵⁷⁹, não eram mais do que unidades auxiliares da marinha germânica⁵⁸⁰.

Suas campanhas foram, de fato, ousadas e profícuas, todavia, em comparação com as repercussões da guerra submarina daquele país, foram relativamente breves e

⁵⁷⁵ Em outras palavras, admitia a captura de navios e embarcações de comércio adversário, e dos bens de propriedade inimiga encontrados a bordo; mas não das mercadorias neutras sob pavilhão inimigo, nem das mercadorias inimigas sob pavilhão neutro. Armando M. Guedes, “A Guerra Naval e o Direito”, *Revista Nação e Defesa*, ano VI, n. 24, out-dez, 1982, p. 95.

⁵⁷⁶ Uma possibilidade existente em declarações dessa natureza, cuja obrigatoriedade do cumprimento de suas deliberações se dá entre os estados que a ela aderirem. A. C. Elizondo, *op. cit.*, p. 86.

⁵⁷⁷ *Ibidem*, p. 81.

⁵⁷⁸ H. Rodriguez e P. E. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 549.

⁵⁷⁹ Ver as ações desencadeadas por navios como *Moewe*, *Greif*, *Seeadler* e *Wolf* na Primeira Guerra Mundial e do *Atlantis* na Segunda Guerra Mundial.

⁵⁸⁰ J. L. de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, p. 158.

pouco numerosas⁵⁸¹. Muito embora seus métodos tenham sido muito semelhantes aos dos tempos áureos dos corsários, sua atividade não pode ser designada como corsária⁵⁸².

Dessa forma, há aí um erro de definição, uma vez que existiram distinções quanto à forma de armar as tripulações, quanto às condições morais e materiais em que eram conduzidas as operações, assim como diferenças relativas a títulos, patentes e, sobretudo, a ausência de proprietários privados. De semelhante, resta o objetivo a ser perseguido, mas este também é atribuído aos navios auxiliares de qualquer marinha⁵⁸³.

⁵⁸¹ J. L. de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, p. 158.

⁵⁸² A. M. Guedes, *op. cit.*, pp. 81 a 82.

⁵⁸³ J. L. de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, p. 159.

Conclusão

Ao longo deste estudo, intentou-se apresentar algumas ideias em torno do curso marítimo, com foco em seu emprego durante a Guerra da Cisplatina, o primeiro conflito internacional em que se envolveram o Império do Brasil e a República das Províncias Unidas do Rio da Prata após as suas independências. Pelo fato de o tema do curso ainda ser pouco desenvolvido na historiografia brasileira, a pesquisa apresentou, inicialmente, a evolução da atividade, de modo a fundamentar os passos seguintes, consubstanciados especificamente no conflito sul-americano.

Dentre as conclusões resultantes da análise dessa temática, emergiu a concepção de que não é possível dividir o espaço atlântico em compartimentos estanques, posto que as dinâmicas em questão — atividades de curso, portanto de guerra, mas também políticas e econômicas — não conheciam fronteiras legais, muitas vezes claras nos mapas, mas difusas ou inexistentes na realidade concreta da ação humana.

Desse modo, diferentes territórios, sob jurisdição de outras tantas formações políticas, fossem estas europeias, americanas ou mesmo africanas, participaram de algum modo no desenrolar dos acontecimentos. Neste sentido, a busca por informações e o exame das fontes permitiram que o estudo ultrapassasse não só os territórios geográficos inicialmente previstos, mas também que suplantasse o campo historiográfico da história marítima do Brasil, da Argentina e do Uruguai, inserindo-se em um contexto mais amplo da própria história do Atlântico com suas diversas correlações.

Como foi possível observar, o curso platino se desenvolveu majoritariamente a partir de capitais privados, de homens interessados no lucro, que atraíam outros pelo mesmo motivo para desempenhar as ações. Esse caráter financeiro atraiu, com notáveis exceções, aventureiros das mais variadas procedências. Seus resultados estimularam os marinheiros a abandonarem a marinha regular, causando graves problemas de pessoal. O esforço do curso republicano contou também com subvenção estatal, mediante o fornecimento de armamento proveniente do parque nacional de artilharia e com armamento de corsários do próprio Estado, empregando, em alguns casos, navios da marinha regular.

É bom enfatizar que a privatização da guerra não só a tornava menos custosa

para o combalido Estado platino, mas também lhe permitia retornos financeiros, pois a divisão dos resultados contemplava também a máquina pública, aliviando a situação de seus cofres. Essa conveniência não deixava de favorecer o restante da estrutura do curso, que, por sua vez, atendia aos interesses estratégicos das Repúblicas Unidas do Rio da Prata.

Notoriamente, muitos dos indivíduos envolvidos na atividade preferiam ser vistos, sobretudo, pela atitude patriótica de ajudarem o país contra um inimigo mais forte do que pela cobiça e ganância. Porém, sabe-se que poucos tinham um propósito nacional em mente. A guerra contra o Imperador retornava dividendos. Mantê-los em conformidade com a legislação, navegando tão distante, não foi tarefa fácil; talvez nem sinceramente desejada.

Sem embargo, as autoridades argentinas demonstraram empenho em ajustar a legislação do curso de modo a reforçar sua legitimidade perante as outras nações; muito embora os julgamentos dos tribunais de presas estivessem, de certa forma, alinhados com os objetivos da nova república. Dessa forma, abundavam as “boas presas” e os conselhos de guerra frequentemente resultavam em meras admoestações, retornando o transgressor para a sua atividade pouco depois.

Malgrado causasse dano ao Brasil, nem sempre os resultados do curso resultaram em proveito para os armadores, investidores e as tripulações. Teodoro Caillet-Bois amparou-se em critérios estatísticos para afirmar que somente um quarto das presas chegavam aos portos para os quais eram encaminhadas; pois mais da metade era incendiada ou afundada por suposta insignificância de valor⁵⁸⁴.

Outros se perdiam perseguidos pela esquadra brasileira, quando colidiam contra os extensos baixios de San Blas, da barra do Rio Negro e os bancos do Tuyú ou, ainda, eram entregues em portos do Brasil por tripulações de presa revoltadas ou infiéis. Por fim, muitos outros foram recobrados pelas patrulhas da Marinha Imperial. Desse modo, “dois terços das presas dos corsários tiveram mal fim, pois a vigilância brasileira nas próprias costas e nas do Prata, demonstrou-se dia a dia mais ativa”⁵⁸⁵.

Com condições políticas e econômicas críticas e uma vasta área a abranger,

⁵⁸⁴ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 323.

⁵⁸⁵ *Ibidem*, tradução nossa.

conforme apresentado anteriormente, a missão da Marinha Imperial era extremamente difícil. Ainda assim, paulatinamente, os ajustes foram realizados, permitindo à Força Naval tirar de ação grande parte dos navios corsários platinos. Por ser o curso uma atividade de grande investimento, sem retornar resultados, principiou a ruir⁵⁸⁶.

Desse modo, com fulcro no debate em torno do tema conclui-se que a segunda hipótese aventada nesta pesquisa é a mais acertada, já que o curso se constituiu na principal arma naval de Manuel Dorrego, sendo, porém, secundário para o Império do Brasil. Os resultados da atividade colaboraram para a exaustão dos países em luta e para que os ânimos se predispuessem à paz, mas a atividade corsária não seria capaz de definir a guerra e nem a marinha platina, enfraquecida, poderia compensar a desigualdade de forças.

Com o desgaste de ambos os contendores foi feita a paz de uma guerra infrutífera. Euclides da Cunha a qualificou de “a mais inglória das nossas guerras”⁵⁸⁷. Ao final, nem o Brasil levou suas fronteiras até o Rio da Prata e nem a Argentina pôde reconstituir as terras a oriente daquele rio que outrora havia pertencido ao Vice-Reinado do Rio da Prata.

A República Argentina não conseguiu anexar a Cisplatina, perdeu a rica província de Tarija, arrebatada pela Bolívia, perdeu sua incipiente marinha e com ela o domínio do mar; viu seus campos tomados pela guerra civil e finalmente caiu na tirania de Juan Manuel de Rosas, retardando por longos anos sua unidade política⁵⁸⁸.

O Brasil viu a crise econômica e política ganhar impulso e precisou abrir mão do antigo sonho de fazer seu território se debruçar sobre as águas do Prata. Divididos, ambos os países perderam com a guerra. Venceu o território disputado que emergiu como país independente; assim como a Inglaterra, que soube usar de sua influência para manter ativos os seus interesses naquela região⁵⁸⁹.

⁵⁸⁶ Cf. anotou Benencia sobre os corsários: “muitos pereceram em contenda, enquanto outros eram entregues às forças brasileiras pelas próprias tripulações estrangeiras sublevadas e insatisfeitas. Em determinados casos a disciplina se esgotava e eram iniciadas negociações nem sempre bem sucedidas”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 23, introdução de Julio Arturo Benencia, tradução nossa.

⁵⁸⁷ E. da Cunha, *op. cit.*, p. 252.

⁵⁸⁸ L. A. Boiteux, *A Marinha de Guerra Brasileira nos Reinados...*, p. 366.

⁵⁸⁹ Em um trecho de interessante contestação a uma carta publicada no jornal *Astréa*, no final de março de 1828, a qual tratava sobre alguns pontos do Tratado de Amizade, Paz, Navegação e Comércio, celebrado com o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda, em 17 de agosto de 1827, o jornal *Despertador*

Conquanto tenha sido de enorme relevância para o desgaste dos beligerantes, o poder militar não decidiu o conflito. Em meio a muitas disputas, esse foi um embate definido no campo político-diplomático, ao sabor das circunstâncias e do desejo dos mais fortes. A Guerra da Cisplatina se caracterizou pelas insatisfações. Dissabores internos e externos nos países beligerantes e aborrecimentos diplomáticos com outros como Inglaterra, Estados Unidos, França e Portugal; os quais sentiam prejudicar o seu comércio em virtude do bloqueio do Rio da Prata e do apresamento de seus navios mercantes.

Do tratado definitivo de paz resultou a independência do Uruguai e um artigo adicional garantiu a livre navegação do Rio da Prata e seus afluentes para “os súditos de uma e outra nação”. Assim como o fim da guerra, essa proposição interessava à Inglaterra e as outras potências. Destas, além dos acordos pouco vantajosos para o país, adviriam, ainda, longas contestações quanto às presas realizadas pelo bloqueio naval durante a guerra.

Quanto mais não seja, como consolação o desfecho ocorreu em conformidade com o que havia se comprometido Carlos Frederico Lecor, em 1819, por ocasião da rendição de Montevideú, quando assegurou “devolver as chaves da cidade senão ás mesmas autoridades que lh’as tivessem confiado”⁵⁹⁰.

Espera-se que este estudo tenha conseguido responder às questões propostas e, sobretudo, que consiga instigar outros pesquisadores a discutirem e agregarem conhecimentos sobre o tema do corso e da guerra naval no Primeiro Reinado; pois muitas questões ainda podem ser debatidas e fundamentadas em relação a esses assuntos. A partir dessa organização preliminar e de muitas das fontes referenciadas e de outras tantas que ainda estão por explorar, será mais fácil desvendar a história de cada contexto, de cada navio das Marinhas envolvidas, de cada corsário, de cada presa, de cada marinheiro.

Constitucional tornou público o seguinte: “he porque assim convém aos interesses de Inglaterra, que pelo seu Grande Poder, não tem obrigação de dar satisfações ao Mundo”. *Despertador Constitucional* (extraordinário), de 1º de maio de 1828 e *Astréa* nº 264, de 29 de março de 1828. O tratado referido foi publicado integralmente no *Diário Fluminense* nº 20, de 24 de janeiro de 1828.

⁵⁹⁰ *Apud* Manuel de Oliveira Lima, *Dom João VI no Brasil 1808-1821*, 2º vol., Rio de Janeiro, Typographia do Jornal do Commercio de Rodrigues & C, 1908, p. 607.

Essas questões despertaram a atenção durante esta pesquisa pela evidência de fontes e a ausência de estudos detalhados. Além dos assuntos alusivos ao bloqueio naval do Rio da Prata e suas repercussões; outro tema, cujos aspectos não foram abordados nesta análise, carece amplamente de investigação conforme já referido, é o curso realizado em favor do Brasil durante a mesma guerra. Empenhemo-nos.

É bom lembrar que é o esforço coletivo - e de longo prazo - que permitirá trazer à tona a História, gerar conhecimento. Isto é ciência. Como foi possível perceber, a Guerra da Cisplatina aduz a um período de formação dos estados envolvidos, carentes, portanto, de estruturas de todas as matizes; algo que o tempo se encarregou (ou ainda se encarrega) de formar. Nesse embate de novos países, estiveram presentes grandes homens, ocorreram grandes ações; mas também ficaram evidentes as imperfeições, as intrigas, as derrotas; de ambos os lados. Talvez por essas características o estudo desse período seja tão fascinante em suas múltiplas facetas e possibilidades.

Não é função do historiador discutir apenas os fatos favoráveis. A bem fundada crítica é necessária. Sob o ponto de vista da História Militar, há de se explorar os erros, os acertos, as vitórias, as derrotas; nomeadamente essas últimas, para que não se repitam. Como bem observou o escritor e poeta francês Marius André: "o que é verdadeiro vale por si mesmo; mas há verdades amargas e verdades doces, verdades úteis e verdades perigosas"⁵⁹¹. Que não se tenha receio das verdades, nem de averiguá-las, já que o perigo é inerente à vida.

⁵⁹¹ Marius André, *La fin de L'Empire Espagnol D'Amerique*, Paris, Nouvelle Librairie Nationale, 1922, pp. 6-7, tradução nossa.

Fontes e bibliografia

Fontes Arquivísticas

BRASIL, *Anais do Senado do Império do Brazil*, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1877.

_____, *Arquivo Diplomático da Independência*, vol. 5, edição fac-similar, Brasília, Ministério das Relações Exteriores, Fundação Alexandre de Gusmão, 2018. Disponível em:

http://funag.gov.br/biblioteca/download/arquivo_diplomatico_da_independencia_vol_5-embaixa.pdf. Acesso em 3 abr. 2023.

_____, *Atas do Conselho de Estado, Segundo Conselho de Estado, 1823-1834*, Brasília, Senado Brasileiro, 1973.

_____, *Falas do trono: desde o ano de 1823 até o ano de 1889*, vol. 269, Brasília, Edições do Senado Federal, 2019.

_____, *FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL, Acervo Obras Raras, Manifesto ou exposição fundada e justificada do procedimento da Corte do Brasil a respeito do Governo das Províncias Unidas do Rio da Prata, e dos motivos que a obrigação a declarar a guerra ao referido governo*, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1825, Referência 99D-22-37 ex.2.

REPÚBLICA ARGENTINA, *ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN* (AGN), Sala III, Capitanía del Puerto de Buenos Aires (caixas 1 a 30 e 252 a 256), Contaduría, Caja o Tesorería, Comisaría de Marina, Guerra com el Brasil, Informes sobre Servicios.

_____, Sala VII, Archivos Privados, Sección Documentación Donada y Adquirida.

_____, Sala IX, Colonia, Escribanías y Tribunales de Presas.

_____, Sala X, Secciones Gobierno, Documentos Administrativos y Militares, Ministerio de Guerra y Marina.

_____, *BIBLIOTECA NACIONAL MARIANO MORENO, Reglamento Provisional de Corso/A Provisional Ordinance to Regulate Privateering*, Buenos Aires, 1817. Disponível em: https://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=000100870. Acesso em 4 mar. 2023.

_____, *DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES* (DEHN), caixas 1314 a 1316.

REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI, *ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN* (AGN), *Archivo del General Juan Antonio Lavalleja*, Montevideú, El Siglo Ilustrado, 1935.

UNITED KINGDOM, “Naval Database, Life and Adventures of the *Black Joke*, recently deceased at Sierra Leone (1832)”, *United Service Magazine*, vol.10, 1832, p. 58. Disponível em: <https://sites.rootsweb.com/~pptyc/18-1900/B/00572a.html>. Acesso em 8 fev. 2023.

Fontes Impressas

BROWN, Gustavo Henrique, *Defeza e Relatorio do Marechal de Campo Gustavo Henrique Brown, perante o Conselho de Guerra*, Rio de Janeiro, Typografia do Diario, 1829.

HERÓDOTO, *História*, tradução de Pierre Henri Larcher e J. Brito Broca, Rio de Janeiro, W. M. Jackson Inc., EBooksBrasil, 2006. Disponível em: <http://www.ebooksbrasil.org/eLibris/historiaherodoto.html>. Acesso em 15 mar. 2023.

HOMERO, *Odisseia*, tradução e prefácio de Carlos Alberto Nunes, 25ª edição, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2015.

IMPÉRIO DO BRASIL, *Relatório do Ministro da Marinha (RMM) referente ao ano de 1827, apresentado à Assembleia-Geral Legislativa em 3 de maio de 1828, pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Diogo Jorge de Brito*, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1876.

LYNCH, Francisco, *La Guerra contra em Imperio del Brasil*, tomo I, Buenos Aires, Tall. Gráf. de la DIAB, 1978.

_____, *La Guerra contra em Imperio del Brasil*, tomo II, Buenos Aires, Tall. Gráf. de la DIAB, 1979.

PLUTARCO, *Vidas Paralelas*, vol. VI, Introducciones, traducción e notas de Jorge Bergua Cavero, Salvador Bueno Morillo e Juan Manuel Guzmán Hermida, Madri, Editorial Gredos, 2007.

SILVA, Antonio M., *Diccionario da Lingua Portuguesa recopilado de todos impressos até o presente por Antonio de Moraes e Silva natural do Rio de Janeiro, Offerecido ao muito alto, e muito poderoso Senhor D. João VI. Rei de Portugal, Brazil e Algarve*, 3ª edição, tomo II, Rio de Janeiro, Typographia de M. P de Lacerda, 1823.

TUCÍDIDES, *História da Guerra do Peloponeso*, 4ª edição, tradução Mario da Gama Kury, Brasília, Editora Universidade de Brasília, 2001.

TZU, Sun, *A Arte da Guerra: por uma estratégia perfeita*, tradução de Heloísa Sarzana Pugliesi e Márcio Pugliesi, São Paulo, Madras, 2005.

Documentos Legislativos

ANGELIS, Pedro de, *Recopilación de las Leyes y Decretos promulgados em Buenos Aires, desde 25 de mayo de 1810 hasta fin de diciembre de 1835*, vol. 1, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836. Disponível em: https://catalogo.bn.gov.ar/F/?request=Recopilaci%C3%B3n+de+las+leyes+y+decretos+promulgados+en+Buenos+Aires+desde+el+25+de+mayo+de+1810&func=find-b&find_code=WRD&local_base=BNA01. Acesso em 14 mar. 2023.

_____, *Recopilación de las Leyes y Decretos promulgados em Buenos Aires, desde 25 de mayo de 1810 hasta fin de diciembre de 1835*, vol. 2, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836. Disponível em: https://catalogo.bn.gov.ar/F/?request=Recopilaci%C3%B3n+de+las+leyes+y+decretos+promulgados+en+Buenos+Aires+desde+el+25+de+mayo+de+1810&func=find-b&find_code=WRD&local_base=BNA01. Acesso em 14 mar. 2023.

BRASIL, *Decreto nº 6.583, de 29 de setembro de 2008, Promulga o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa, assinado em Lisboa, em 16 de dezembro de 1990*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/decreto/d6583.htm. Acesso em 20 mar. 2023.

CAPMANY, Antonio de, *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragon aprobadas por El Rey D. Pedro IV no ano de 1354*, Madri, Imprenta Real, 1787. Disponível em: <https://play.google.com/books/reader?id=jCRDAAAACAAJ&pg=GBS.PP4&hl=pt>. Acesso em 15 abr. 2022.

ESPAÑA, Carlos IV Rei da, *Ordenanza que Prescribe las Reglas com que ha de hacer el Corso de Particulares contra los Enemigos de la Corona*, Madri, Imprenta Real, 1834. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=jUIGAAAAYAAJ&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false. Acesso em 20 mar. 2022.

IMPÉRIO DO BRASIL, *Annaes do Parlanento Brasileiro, Câmara dos Senhores Deputados, Segundo ano da Primeira Legislatura*, tomos I a IV, Rio de Janeiro, Typographia Hyppolito José Pinto & Cia., 1875.

_____, *Collecção de Decretos, Cartas Imperiaes e Alvarás do Imperio do Brazil de 1825*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1885.

_____, *Documento com que instruiu o seu Relatório à Assembleia Geral Legislativa do Império do Brasil, Ministro Secretário D'Estado dos Negócios da Fazenda e Presidente do Thesouro Nacional, Miguel Calmon Du Pin e Almeida, na Sessão de 1828*, Rio de Janeiro, Typografia Imperial e Nacional, 1828.

RAVIGNANI, Emilio, *Asambleas Constituyentes Argentinas*, Biblioteca Digital, tomo III, Buenos Aires, Talleres S. A. Casa Jacobo Peuser, LTDA, 1937, pp. 1221-1230. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.gov.ar/items/show/1142>. Acesso em 3 mar.

2023.

SILVA, Antonio D., *Collecção da Legislação Portuguesa desde a última compilação das Ordenações, Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Typografia Maignense, 1828.

_____, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a última compilação das Ordenações, Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Typografia Maignense, 1826.

Periódicos

Astréa, Rio de Janeiro, 1826-1828.

Atalaia da Liberdade, Rio de Janeiro, 1826.

Aurora Fluminense, Rio de Janeiro, 1827-1828.

Correo Político y Mercantil de las Provincias Unidas del Rio de la Plata, Buenos Ayres, 1827-1828.

Despertador Constitucional, Rio de Janeiro, 1825-1828.

Diário do Governo, Rio de Janeiro, 1823-1824.

Diário do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1821-1878.

Diário Fluminense, Rio de Janeiro, 1824-1831.

Diário Mercantil do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1826-1827.

El Tiempo, Diario Político, Literario y Mercantil, Buenos Aires, 1828-1829.

Gaceta de Buenos Aires, Buenos Aires, 1810-1821.

Gazeta da Bahia, Salvador, 1828.

Gazeta do Brasil, Rio de Janeiro, 1827-1828.

Honra do Brasil Desafrentada de Insultos da Astréa Espadaxina, Rio de Janeiro, 1828.

Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 1827-1829.

La Gaceta Mercantil, Buenos Aires, 1823-1852.

O Amigo do Homem, Rio de Janeiro, 1827.

O Spectador Brasileiro, Rio de Janeiro, 1825-1826.

The British Packet and Argentine News, Buenos Aires, 1826-1859.

Bibliografia

ADAMS FILHO, Nelson, *A Maluca Viagem de D. Pedro I pelo Sul do Brasil na Guerra Cisplatina – 1826*, 2ª edição, Porto Alegre, Edigal, 2017.

AGUIAR, Antonio A., *Vida do Marquez de Barbacena*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896.

ALZOGARAY, Alvaro, *Diario de Operaciones de la Escuadra Republicana, Campaña del Brasil (1826-1828)*, Montevidéo, Taller Tipográfico de la Marina, 1934.

AMICH, Julián, *Diccionario Marítimo: equivalencias em francés e inglés. Um libro de consulta para navegantes, regatistas, traductores y especialistas de la historia marítima*, Barcelona, Editorial Juventud, 1971.

ANDRÉ, Marius, *La fin de L'Empire Espagnol D'Amérique*, Paris, Nouvelle Librairie Nationale, 1922.

ANTUNES, Edna F., *Marinheiros para o Brasil: o recrutamento para a marinha de guerra imperial (1822-1870)*, Dissertação de Mestrado em História Social apresentada à Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2011.

ARCOS, Rafael A. de, “Intereses Marítimos em la Guerra contra el Brasil”, *In: História Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, pp. 521-540.

ARMITAGE, John, *História do Brasil*, vol. 142, Brasília, Edições do Senado federal, 2011.

AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, Jose L. de, *El Corso Marítimo: concepto, justificación e historia*, Instituto Francisco de Vitória, Madri, Instituto Francisco de Vitoria, 1950.

BALDIN, Nelma, *A intendência da Marinha de Santa Catarina e seu papel na ocupação da Província Cisplatina (1817-1832)*, Dissertação de Mestrado em História apresentada à Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979.

BARNEY, Oscar C. *El Corso Marítimo*, Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013.

BARROSO, Gustavo, *A Guerra do Vidéo: contos e episódios da campanha da Cisplatina 1825 a 1828*, Rio de Janeiro, Getúlio M. Costa Editor, 1939.

_____, *História Secreta do Brasil: primeira parte, do descobrimento à abdicação de D. Pedro I*, 3ª edição, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1939.

BENENCIA, Julio A., “Los corsarios y sus presas, 1826-1828”, *In: Guerra marítima contra el Imperio del Brasil*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, [197?].

BERGER, Paulo; WINZ, Antônio P. e GUEDES, Max J., “Incursões de Corsários e Piratas na Costa do Brasil”, *In: História Naval Brasileira*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1º vol., tomo II, 1975, pp. 473-522.

BEVERINA, Juan, *La Guerra contra el Imperio del Brasil II, desde Ituzaingó hasta la Convención Preliminar de Paz del 27 de agosto de 1828*, Buenos Aires, Taller Gráfico de Luis Bernard, 1928.

BOAK, Arthur E. R., *A History of Rome to 565 A. D.*, New York, The Macmillan Company, 1921.

BOITEUX, Henrique, “Os corsários na luta de 1825-1828”, *Revista Marítima Brasileira*, ano LIV, n. 1 e 2, jul.-ago., 1934, pp. 37-45.

_____, “Os corsários na luta de 1825-1828”, *Revista Marítima Brasileira*, ano LIV, n. 1, jan.-fev. 1935, pp. 827-832.

_____, “Os corsários na luta de 1825-1828”, *Revista Marítima Brasileira*, ano LV, n. 1 e 2, jul.-ago. 1935, pp. 115-122.

_____, *Os nossos Almirantes*, 1º vol., Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1915.

_____, *Os Nossos Almirantes*, 2º vol., Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1917.

BOITEUX, Lucas A., *A Marinha de Guerra Brasileira nos Reinados de D. João VI e D. Pedro I (1807-1831)*, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1913.

_____, *A Marinha Imperial e outros ensaios*, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1954.

_____, *A Marinha Nacional na Campanha da Cisplatina 1826-1828*, Rio de Janeiro, Livraria J. Leite, 1920.

_____, *Das nossas naus de ontem aos submarinos de hoje: ligeiro histórico dos navios da Armada (1822 – 1946)*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1956.

_____, *Nossas Campanhas Navais: A Guerra da Cisplatina 1825-1828*, vol. 1, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1959.

_____, *Nossas Campanhas Navais: A Guerra da Cisplatina 1825-1828*, vol. 2, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1959.

_____, *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, vol. 8, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1950.

_____, *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, vol. 19, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1962.

_____, *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, vol. 24, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1971.

BOHRER, Saulo S., “*Interesses Seguros*”: *As Companhias de Seguro e a Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro (1810-1831)*, Dissertação de Mestrado em História Social apresentada à Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

BOUCARUT, M. A., *Manual de la Navegación del Rio de la Plata*, traduzido para o espanhol por Miguel Lobo e Pedro Riudavets, Madri, Imprenta de D. Tomás Fortanet, 1858.

BROWN, Guillermo, *Acciones Navales de la República Argentina 1813-1828*, Buenos Aires, Imprenta del Ministério de Marina, 1904.

BROWN, René, *A coragem de ser imperfeito*, tradução de Joel Macedo, Rio de Janeiro, Editora Sextante, 2016.

BUTI, Gilbert e HRODEJ, Philippe, *Histoire des Pirates et des Corsaires: De l'Antiquité à nos jours*, Paris, CNRS Éditions, 2016.

_____, *Dictionnaire des Corsaires et des Pirates*, Paris, CNRS Editions, 2013.

BUTIM, *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa*, disponível em: <https://dicionario.priberam.org/butim>. Acesso em 12 abr. 2022.

CAILLET-BOIS, Teodoro, “César Fournier”, *Boletín del Centro Naval*, ano XLVIII, tomo XLVIII, n. 486, Buenos Aires, jan.-fev. 1931, pp. 663-682.

_____, *Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Emecé Editores S/A, 1944.

_____, “Los corsarios durante la guerra com el Brasil”, *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, tomo 19, anos 13 e 14, n. 64-66, abr.-dez. 1935, pp. 1-64.

_____, “Sobre nuestros corsários de 1928. El Cacique y el Presidente”, *Boletín del Centro Naval*, tomo LI, ano LI, n. 494, mai.-jun., 1932, pp. 181-194.

CALMON, Pedro, *História do Brasil: O Império 1800-1889*, 4º vol., São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1947.

CALÓGERAS, João P., *A Política Exterior do Império*, vol II, Coleção Biblioteca Básica Brasileira, Brasília, Senado Federal, 1998.

CAMARGO, Maria R. R. M. de, *Cartas e escritas: práticas culturais, linguagem e tessitura da amizade*, São Paulo, Editora Unesp, 2011.

CAPELATO, Maria Helena, *Imprensa e História do Brasil*, São Paulo, Contexto/EDUSP, 1988.

CARDOZO, Efraim, *El Imperio del Brasil y el Río de La Plata: antecedentes y estalido de la Guerra del Paraguay*, Buenos Aires, Libreria del Plata, 1961.

CARNEIRO, David, *História da Guerra Cisplatina*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1946.

CARRANZA, Ángel J., *Campañas Navales de la República Argentina – Cuadros Históricos*, tomo 4, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.

CARREIRA, Liberato de C., *História Financeira e Orçamentária do Império do Brazil desde a sua fundação precedida de alguns apontamentos acerca da sua independência*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1889.

CARVALHO, Olavo de, *O Exército na História do Brasil: Mapas, esquemas e esboços*, vol. 4, Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1998.

CARVALHO, Ronald de, *Estudos Brasileiros*, 3ª edição, Rio de Janeiro, F. Briguiet & Cia. Editores, 1931.

CATELLA, Emilio, "La goleta Las Damas Argentinas, corsario y pirata", *In: Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, tomo LIII, ano LIII, n. 506, mai.-jun., 1934, pp. 815-825.

CERVO, Amado L.; BUENO, Clodoaldo, *História da Política Exterior o Brasil*, 5ª edição revista e ampliada, Brasília, Editora UNB, 2015.

COINDREAU, Roger, *Les corsaires de Salé*, Paris, Société D'editions Geographiques, Maritimes et Coloniales, 1948.

CORRALES ELIZONDO, Agustín, "Regulación Legal del Corso y La Piratería Marítimas", Instituto de Historia y Cultural Naval, *XXIX Jornadas de Historia Marítima, Piratería y Corso em la Edad Moderna*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, n. 46, Madri, 2004, pp. 73-103.

COSTA, Sérgio Corrêa da, *Brasil, segredo de Estado: incursão descontraída pela história do país*, 5ª edição, Rio de Janeiro, Record, 2002.

CUCCORESE, Horacio J., "El comercio durante la guerra (1825-1828)", *In: História Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, pp. 541-568.

CUNHA, Euclides da, *À margem da história*, 3ª edição, Porto, Livraria Chardron, de Lelo & Irmão, Ltda editores, 1922.

DAMILAKOU, María, “Estrategias de supervivencia en un mundo laboral conflictivo: los prácticos del puerto de Buenos Aires, 1856-1924”, *Revista Estudios Marítimos y Sociales*, n. 5-6, año 5-6, nov., 2013, pp. 69-78.

DE FOE, Daniel, *The Complete English Tradesman*, vol. 1, Oxford, D. A. Talboys, 1841.

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

DESTÉFANI, Laurio H., “Apogeu e decadencia del corso en la Guerra contra el Brasil”, In: *Historia Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, pp. 414-467.

_____, “Crucero de Espora com el 8 de Febrero (abril-maio 1828)”, In: *Historia Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, pp. 468-481.

_____, “Cruceros de guerra y corso de Brown en 1826 com la *Sarandí* y la *Chacabuco*”, In: *Historia Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, pp. 302-321.

_____, “Guerra de corso contra el Brasil, las campañas hasta fines de 1826”, In: *Historia Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, pp. 255-300.

_____, *Manual de Historia Naval Argentina*, 3ª edición, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1980.

DÍAZ, Benito, “Guerra con el Brasil: fortificaciones de la boca del Salado 1826-28”, *Trabajos y Comunicaciones*, vol. 7, 1958, pp. 66-105. Disponible em: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.952/pr.952.pdf. Acceso em 27 jun. 2023.

DUARTE, Feliciano G., *El desafío insurgente. Análisis del corso hispano-americano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828*, Tese de Doutoramento em História apresentada à Universidad de La Rioja, Logroño, 2006.

DU JOURDIN, Michel M., *A Europa e o Mar*, tradução de Maria Cândida Bulhões, Lisboa, Editorial Presença, 1995.

EARLE, Peter, *Piratas en Guerra*, Barcelona, Melusina, 2004.

ELETA, Fermin, “Los Poderes Marítimos del Brasil y de las Provincias Unidas”, In: *Historia Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios

Históricos Navales, 1988, pp. 90-172.

ESCRICHE, Joaquin, *Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia*, 3ª edição, tomo I, Madri, Libreria de la señora viuda e hijos de D. Antonio Calleja, 1847.

FRANCO, Álvaro da Costa, “Correspondência Recebida (Ofícios) 1825-1827”, In: *Cadernos do Centro de História e Documentação Diplomática*, ano I. n. 2, Brasília, Fundação Alexandre de Gusmão, 2003.

FONRAT, Alejandro L., “Artigas y La Guerra de Corso: una lección de coherencia entre política, estrategia y táctica”, *Revista Naval*, 2008, pp. 73-88. Disponível em: <http://revistanaval.com.uy/articulo/descargar/3882/revista-58/articulo/artigas-y-guerra-de-corso-una-leccion-de-coherencia-entre-politica-estrategia-y-tactica/>. Acesso em 12 mar. 2022.

FRANCHINI NETO, Hélio, *Independência e Morte: política e guerra na emancipação do Brasil*, Rio de Janeiro, Topbooks, 2019.

GARRIDO, Daniel C., *Las Ordenanzas de Corso y el marco de actuación corsario*, Tese de Doutoramento em História apresentada à Universidad Carlos III, Madrid, 2016.

GERDING, Eduardo C., “King de Connaught – in Memoriam Sara Fitzpatrick (1926-2001)”, *Boletín del Centro Naval n° 814*, mai.-ago. 2006, pp. 207-217.

GIAMBERARDINO, Oscar di, *A Arte da Guerra no Mar*, Tradução de Miguel Magaldi, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1939.

GIMENO, Jaime. J. C.; CHACÓN, Juan. P. G., “Del Consolat de Mar al libro llamado Consulado de Mar: aproximación histórica”, *Libro llamado Consulado de Mar*, Edición y estudio de Jaime J. Chimer Gimeno y Juan P. Galiana Chacón, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, Valencia, 2003, pp. 7-42.

GOLDENBERG, Mirian, *A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em ciências sociais*, 8ª edição, Rio de Janeiro, Editora Record, 2004.

GONÇALVES, Roberta T., *Lembranças de uma guerra: apropriações políticas das memórias e histórias acerca da Guerra Cisplatina ou Guerra del Brasil no século XIX*, tese de doutoramento apresentada à Universidade Estadual de Campinas, 2015.

GOSSE, Philip, *Histoire de la Piraterie*, Payot, Paris, 1952.

GUEDES, Armando M, “A Guerra Naval e o Direito”, *Revista Nação e Defesa*, ano VI, n. 24, out-dez, 1982, pp. 68-119. Disponível em: <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/2822>. Acesso em: 20 fev. 2023.

GUERREIRO, Luís R., *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996.

- HERRERA, Luis A. de, *La Misión Ponsonby*, vol. 2, Montevideu, [s.n.], 1930.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de, *História Geral da Civilização Brasileira, Período Monárquico*, tomo II, vol. 3, 9ª edição, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2003.
- HUBERMAN, Leo, *História da Riqueza do Homem*, 16ª edição, tradução de Waltensir Dutra, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1980.
- JUNQUEIRA, Lucas de F., *A Bahia e o Prata no Primeiro Reinado: comércio, recrutamento e Guerra Cisplatina (1822-1831)*, Dissertação de Mestrado em História apresentada à Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005.
- KARPINSCKI, Silvana, *Corsários de Sua Majestade: aspectos da guerra naval na independência do Brasil (1820-1825)*, Tese de Doutorado apresentada à Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.
- KONSTAM, Angus, *Scourge of the Seas: Buccaneers, Pirates and Privateers*, Oxford, Osprey, 2007.
- _____, *American Privateers of the Revolutionary War*, New Vanguard, Osprey Publishing, 2020.
- _____, *Privateers & Pirates 1730-1830*, Oxford, Osprey Publishing, 2001.
- LARÍA, Salvador C., “La importancia de Patagones en la guerra del corso”, *Revista de Historia Americana y Argentina*, ano II, n. 3 e 4, 1959, pp. 201-213. Disponível em <https://bdigital.uncu.edu.ar/8140>. Acesso em 27 jun. 2023.
- LEITÃO, Humberto e LOPES, José. V., *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Atual*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.
- LEMONS, Juvêncio S., *A Saga no Prata*, Porto Alegre, Suliani Letra & Vida, 2017.
- LEONI, Daniel E., *Campaña Corsaria Rioplatense: empresa económica y militar durante la guerra de independencia*, Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais e Humanidades – Menção História apresentada à Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires, 2019.
- LEVENE, Ricardo, *Historia de América*, tomo VI, Buenos Aires, Jackson Inc. Editores, 1951.
- LIMA, Heitor F., *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1970.
- LIMA, Manuel de O., *Dom João VI no Brasil 1808-1821*, 2º vol., Rio de Janeiro, Typographia do Jornal do Commercio de Rodrigues & C, 1908.
- LONZIEME, Enrique Gonzalez, “Intento Brasileño de Invasión al Territorio

Argentino”, In: *História Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 380-400.

LÓPEZ, Vicente F., *Historia de la República Argentina: su origen, su revolución y su desarrollo político hasta 1852*, tomo X, Buenos Aires, Carlos Casavalle, 1883.

LOURENÇO, Frederico, *Grécia revisitada: ensaios sobre cultura Grega*, Lisboa, Cotovia, 2004.

LUCENA SALMORAL, Manuel, *Piratas, Bucaneros, Filibusteros y Corsarios em América*, Madri, Mapfre, 1992.

LUFT, Marcos V., “*Essa guerra desgraçada*”: *recrutamento militar para a Guerra da Cisplatina (1825-1828)*, Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

MAIA, João do P., *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império – tentativa de reconstituição histórica*, 2ª edição, Rio de Janeiro, Editora Cátedra, 1975.

MALO, Henri, *Les Corsaires: Mémoires et Documents Inédits*, Paris, Société di Mergvre de France, 1908.

MARQUES FILHO, Luiz C., “A solução das disputas”, *História Viva*, dez. 2007, pp. 90-91.

MARTINS, Hélio L.; BOITEUX, Lucas A., “Campanha Naval na Guerra Cisplatina”, In: *História Naval Brasileira*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 3º Vol., tomo I, 2002, pp.163-429.

MARTINS, Hélio L., “O Corso nas Costas do Brasil (1826-1828)”, *Revista Marítima Brasileira*, vol. 120, n. 1/3, jan./mar. 2000, pp. 53-77.

MEDEIROS, Laudelino T. de. “Corsários na Lagoa Mirim”, In: *História Naval Brasileira*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 3º vol., tomo I, 2002, pp. 371-376.

MENDONÇA, Mario F.; VASCONCELOS, Alberto, *Repositório de nomes dos navios da Esquadra Brasileira*, 3ª edição, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1959.

MESSIAS, Talita Alves, *Guerra e Dívida: os conflitos na Bacia do Prata e a dívida externa no Império do Brasil*, Dissertação de Mestrado em Economia Política Internacional apresentada à Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

MONENTHEUIL, André, *Essai sur la Course son Histoire as Réglementation – son Abolition*, Tese de Doutorado apresentada à Universidade de Paris, Paris, Éditeur Arthur Rousseau, 1898.

MORELL, Francisco L. D., “La vida a bordo em la Guerra contra Brasil”, *In: História Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, pp. 49-60.

MORENO, Isidoro Ruíz, *Las Presas Marítimas en la República Argentina*, Buenos Aires, Gale, Making of Modern Law, 2013.

OLIVEIRA, Marcelo R. de, *Divisão Naval da Costa d’Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*, Dissertação de Mestrado em História, Relações de Poder e Cultura apresentada à Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2017.

OLIVEIRA, Marcelo R. de, *Divisão Naval da Costa d’Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2022.

ONETO Y VIANA, Carlos, *La Diplomacia del Brasil en el Rio de la Plata*, Montevideu, El Siglo Ilustrado, 1903.

OTERO LANA, Enrique, “El Corso Marítimo Español y sus Limitaciones Bélicas”, *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 24 a 28 de noviembre de 1997*, Madri, Instituto de Historia y Cultura Naval Armada Española, 1999, pp. 383-398.

_____, “Los Corsarios Vascos en la Edad Moderna”, *ITSAS Memoria – Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n. 5, 2006, pp. 193-227.

PALHA, José E. G., *Ephemerides navaes: ou Resumo dos factos mais importantes da historia naval brasileira desde 1º de janeiro de 1822 a 31 de dezembro de 1890*, Rio de Janeiro, Typographia da Gazeta de Noticias, 1891.

PEREIRA, Aline Pinto, *A monarquia constitucional representativa e o locus da soberania no Primeiro Reinado: Executivo versus Legislativo no contexto da Guerra da Cisplatina e da formação do Estado no Brasil*, Tese de Doutorado em História Social apresentada à Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2012.

PÉREZ-REVERTE, Arturo, *Corsários do Levante*, Madri, Santillana Ediciones Generales, 2006.

PESSOA, Fernando, *Mensagem*, Lisboa, Editorial Império, 1934.

PICO, Maria Alexandra T. C., *A Terminologia Naval Portuguesa Anterior a 1460*, Lisboa, Sociedade de Língua Portuguesa, 1963.

PIGGOTT, Francis T., *The Declaration of Paris 1856: a Study*, Londres, University of London Press, 1919.

PINTO, Antonio Pereira, *Apontamentos para o Direito Internacional ou colecção*

completa dos tratados celebrados pelo Brazil com diferentes nações estrangeiras acompanhada de uma notícia histórica, e documentada sobre as Convenções mais importantes, tomo II, Rio de Janeiro, F. L. Pinto e Cia, 1865.

POGGIO, Salvador, *Tratado de Derecho Marítimo Internacional*, Barcelona, Establecimiento Tipográfico de Redondo y Numetra, 1895.

POZO, Gilmar de P. dos S., *Imigrantes irlandeses no Rio de Janeiro: cotidiano e revolta no Primeiro Reinado*, Dissertação de Mestrado em História Social apresentada à Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

RATTO, Héctor R.; QUARTARUOLO, Mario, *Historia del Almirante Brown*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1985.

REPÚBLICA ARGENTINA, Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown (CNHAB), *El Almirante Guillermo Brown: fundación del Pueblo que lleva su nombre – Antecedentes de la Erección de su Estatua y Operaciones Navales de la República Argentina por El Dirigidas (1813-1828)*, Buenos Aires, Litografía, Imprenta, Estereotipia y Encuadernación de Stiller & Laass, 1886.

REPÚBLICA PORTUGUESA, Marinha Portuguesa, *Normas para a elaboração de dissertações, trabalhos de projecto ou relatórios*, Lisboa, Escola Naval, Alfeite, 2015.

RIGOLA, Vagner da R., “É preciso Marinha e nós a não temos: uma subscrição para ampliação da Força Marítima pela ação popular (1822-1827)”, *Revista Navigator*, v. 18, n. 36, dez., 2022, pp. 119-143.

_____, “O último bastião: Perspectiva Naval da Independência do Brasil na Província Cisplatina (1821-1824)”, *Revista Estudios Históricos*, Centro de Documentación Histórica del Río de la Plata y Brasil, ano XIV, n. 28, dez., 2022, pp. 01-28.

RIO BRANCO, Barão do - *Efemérides Brasileiras*, Rio de Janeiro, Ministério das Relações Exteriores, Imprensa Nacional, 1946.

RODRIGUEZ, Horacio e ARGUINDEGUY, Pablo E., *El Corso Rioplatense*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1996.

_____, *Las Fuerzas Navales Argentinas: historia de la flota del mar*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1995.

RUMSEY, David, *Historical Map Collection*. Disponível em: https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~312334~90081725:C_arta-esferica-del-Rio-de-la-Plata. Acesso em 7 mar. 2023.

SANTOS, Elisiário A. dos, *Diccionario Maritimo Brasileiro, organizado por uma comissão nomeada pelo governo imperial sendo Ministro da Marinha o Conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo sob a direção do Barão de Angra*, Rio de Janeiro,

Typographia e Lithographia do Imperial Instituto Artístico, 1877.

SÃO LEOPOLDO, Visconde de, “Memórias do Visconde de São Leopoldo José Feliciano Fernandes Pinheiro compiladas e postas em ordem pelo Conselheiro Francisco Ignacio Marcondes Homem de Mello”, *Revista Trimensal do Instituto Histórico, Geographico e Ethnographico do Brasil*, tomo 38, parte segunda, B. I. Garnier, 1875, pp. 5-50.

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 apresentada à Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2022.

SEIDLER, Carl F. G., *Dez anos no Brasil: eleições sob Dom Pedro I, dissolução do Legislativo, que redundou no destino das tropas estrangeiras e das colônias alemãs no Brasil*, tradução e notas de Bertoldo Klinger, Brasília, Senado Federal, 2003.

_____, *História das Guerras e Revoluções no Brasil de 1825 a 1835*, tradução de Alfredo de Carvalho, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1939.

SENA, Emílio de, *Guerra do Rio da Prata em 1825: O libelo argentino e a verdade histórica*, Rio de Janeiro, Tipografia do Correio Mercantil, 1857.

SEXTON, Jay, *Monroe Doctrine: Empire and Nation in Nineteenth-Century America*, Farrar, New York, Strauss & Giroux-3pl, 2012.

SHUTTLEWORTH, Nina L. Kay, *A Life of Sir Woodbine Parish 1796 to 1882*, Londres, Elder Smith Co., 1910.

SIDDERS, Juan Carlos, “Los Fondeadores de Buenos Aires”, In: *História Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, pp. 61-89.

SILVA, Anderson C. et. al, *Dívida Pública: a experiência brasileira*, Brasília, Secretaria do Tesouro Nacional, 2009.

SILVA, João M. P. da, *Segundo Período do reinado de D. Pedro I no Brazil: narrativa histórica*, Rio de Janeiro, B. L. Garnier, Livreiro Editor, 1871.

SILVA, Luiz M. de L. e, *Guerra com as Províncias Unidas do Rio da Prata*, Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1956.

SILVA, Theotônio M. da, *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*, 3º vol., Rio de Janeiro, Typographia Perseverança, 1883.

SIQUEIRA, Luan M. M., *O Prata em ebulição: As relações internacionais entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata na Guerra da Cisplatina (1825- 1828)*, Dissertação de Mestrado em História; Relações de poder, Linguagens e

História Intelectual apresentada à Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2018.

SOARES, Álvaro T., *Diplomacia do Império no Rio da Prata (até 1865)*, 2ª edição, Brasília, Fundação Alexandre de Gusmão, 2021.

SOMELLERA, Antonio, “De los tiempos heroicos, la última campaña naval de la guerra con el Brasil”, *Biblioteca del Oficial de Marina*, vol. X, 1930.

_____, “Recuerdos Marítimos – Crucero del Bergantín *General Rondeau* y Bergantín *Goleta Argentina*”, *Revista Buenos Aires*, tomo VI, ano II, n. 22, fev. 1865, pp. 209-232.

_____, “Recuerdos Marítimos – Crucero del Bergantín *General Rondeau* y Bergantín *Goleta Argentina*”, *Revista Buenos Aires*, tomo VI, ano II, n.24, abr. 1865, pp. 528-536.

_____, “Recuerdos Marítimos – Crucero del Bergantín *General Rondeau* y Bergantín *Goleta Argentina*”, *Revista Buenos Aires*, tomo VII, ano II, n. 25, mai. 1865, pp. 83-94.

_____, “Recuerdos Marítimos – Crucero del Bergantín *General Rondeau* y Bergantín *Goleta Argentina*”, *Revista Buenos Aires*, tomo VII, ano III, n. 26, jun. 1865, pp. 186-191.

_____, “Recuerdos Marítimos – Crucero del Bergantín *General Rondeau* y Bergantín *Goleta Argentina*”, *Revista Buenos Aires*, tomo VIII, ano III, n. 29, set. 1865, pp. 14-27.

_____, “Recuerdos Marítimos – Crucero del Bergantín *General Rondeau* y Bergantín *Goleta Argentina*”, *Revista Buenos Aires*, tomo VIII, ano III, n. 31, nov. 1865, pp. 347-353.

SOUSA, Otávio T. de, *História dos Fundadores do Império do Brasil*, vol. 210, Evaristo Ferreira da Veiga, vol. 4, Brasília, Edições do Senado Federal, 2015.

SOUTO MAIOR, Armando, *História do Brasil*, 6ª edição, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1968.

SPINELLI, Guillermo, *Argentina desde el Mar – Introducción a la Historia Naval Argentina 1776-1852*, 1ª edição, Buenos Aires, Armada Argentina, 2014.

SYMCOX, Geoffrey, *The Crisis of French Sea Power 1688-1697: From the Guerre d'Escadre to the Guerre de Course*, La Haya, Martinus Nijhoff, 1974.

TANZI, Hector J., “La Legislación Marítima en la Guerra de Independencia”, In: *História Marítima Argentina*, vol. 5, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 706-719.

TERRY, José A., *Finanzas: conferencias dictadas por el catedrático de la materia en la Facultad de derecho Jose A. Terry : con el estudio sobre cuestiones monetarias y un prólogo del Carlos Saavedra Lamas*, Buenos Aires, J. Menéndez, 1927.

TERNAVASIO, Marcela, *História de la Argentina 1806-1852*, Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores, 2009.

VALADÃO, Alfredo, *Da aclamação à maioria: 1822-1840*, 2ª edição, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1939.

VALE, Brian, *Uma guerra entre ingleses: Brasil contra Argentina em el Río de la Plata 1825-1830*, 1ª edição, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2005.

VIDIGAL, Armando A. F., *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*, 3ª edição, Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1985.

WHEATHON, Henry, *Historia de los Progresos del Derecho de Gentes em Europa y em America – desde la paz de Westfalia hasta nuestros días*, tomo I, tradução de Cárlos Calvo, Besanzon, Imprenta de José Jacquin, 1861.

ZANCHETTA, Maria I. “No Tempo dos Corsários e Piratas”, *Revista Super Interessante*, abr.-out., 2016. Disponível em: <https://super.abril.com.br/historia/no-tempo-dos-corsarios-e-piratas/>. Acesso em 12 mar. 2023.

APÊNDICE A - As Unidades Corsárias: histórico, cruzeiros e presas

Guillermo/General Lavalleja, o primeiro navio corsário da guerra

Um caso bastante peculiar na guerra ocorrida entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata, entre os anos de 1825 e 1828, foi o do brigue norte-americano *William*. Esse navio foi empregado como corsário com os nomes de *Guillermo* e de *General Lavalleja* desde antes da declaração de guerra pelo Império do Brasil em 10 de dezembro de 1825¹.

A atuação desse navio causou muita repercussão, sendo um verdadeiro pomo de discórdia na relação entre o Império do Brasil e a República das Províncias Unidas do Rio da Prata entre 1825 e 1826. O emprego do brigue no curso iniciou com a emissão de uma carta por Juan Antonio Lavalleja, em 20 de junho de 1825, na Villa de San Fernando de La Florida, na Província Cisplatina². Essa autorização foi emitida para uso do armador e cidadão oriental Juan Zufriategui, o qual a empregaria em operações contra a navegação luso-brasileira³.

O brigue *William* havia sido registrado como um mercante de Baltimore e Zufriategui passou a dividir a sua propriedade com um sócio de Buenos Aires, o conhecido armador Vicente Casares, controlador das futuras operações e de seus prêmios. Partindo de Baltimore, o navio chegou ao porto de Buenos Aires em 22 de junho de 1825, sob o comando de um capitão norte-americano, William Massicot⁴.

¹ Para efeito da separação de presas entre *Guillermo* e *General Lavalleja* (que se tratava do mesmo navio), considerou-se a mudança de nome a partir da saída de Buenos Aires em 8 de novembro de 1825. A mudança oficial de denominação, no entanto, somente ocorreu em 22 de março de 1826, quando foi concedida uma carta de corso provisória, de nº 92, a qual foi revalidada e tornada definitiva em 1º de julho do mesmo ano. Desse modo, neste estudo, todas as presas realizadas pelo brigue corsário a partir de 8 de novembro de 1825 foram creditadas ao *General Lavalleja*. Essa decisão se deu pelo acesso às informações a respeito da partida do navio e pelas trazidas pelos tripulantes das próprias presas, a partir de novembro, as quais chegavam ao porto alegando terem sido saqueadas ou tomadas pelo corsário “*Lavallega*”.

² O documento foi assinado em San Fernando de La Florida por “Man”, “Calleros” e outros. Ou seja, o *Guillermo/Lavalleja* tinha uma carta de corso de um governo provisório, que lhe conferia pouco valor jurídico. *Archivo General de La Nación* (AGN), X-4-5-3, fichado por Elcira García, do *Departamento de Estudios Históricos Navales*.

³ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 344.

⁴ *Ibidem*, p. 345. Segundo Laurio Destéfani o nome do comandante do navio era William Meniscoti. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 271.

As ações relativas ao navio ocorriam sob sigilo, mas não demorou para que seu porte, tripulação e armamento levantassem suspeitas sobre qual seria o futuro emprego da embarcação. O *Willian* era um brigue rápido, de 182 toneladas, armado com 12 canhões de 12 e tripulado por oitenta homens⁵. Havia uma revolução em curso na região e o navio que apareceu no porto de Buenos Aires não dava indícios de que estava para realizar viagem a comércio.

Importa referir que, porquanto fosse notável a demora das comunicações, fazia-se muito ativo o uso de agentes e informantes em ambas as margens do Rio da Prata. As diversas correspondências e notas na imprensa deixavam perceber facilmente essa questão. As informações chegavam ao Almirante Rodrigo Lobo, que as fazia chegar à Corte, enviando-as diretamente ou comunicando a Carlos Frederico Lecor em Montevideu que, por sua vez, tratava de encaminhá-las ao Rio de Janeiro.

Assim, o governo central podia tomar as providências que julgava adequadas para a situação. É o caso das comunicações recebidas em relação ao brigue *Guillermo*, em que logo o governo brasileiro tratou de adotar medidas para lhe frustrar os intentos, conforme se verifica na correspondência abaixo, do Ministro da Marinha Francisco Villela Barbosa.

Constando por officio do Visconde da Laguna, que no Porto de Buenos-Ayres se trata de armar Piratas, com a intenção de infestarem as costas do Brazil, e mesmo de assaltarem e roubarem as villas da Ilha Grande, Paraty e Paranaguá, e prejudicarem quanto fôr possível a navegação e commercio deste Imperio; achando-se já armado e prompto a dar a vela do referido Porto de Buenos-Ayres um Brigue-escuna, o qual pretende effectuar a sua sahida com despacho e bandeira da Republica, e usar depois de Passaporte de *Lavalleja*; Manda Sua Magestade O Imperador pela Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha que o Commandante da Fragata *Imperatriz* se faça amanhã á vela deste Porto, com destino de crusar entre Cabo Frio e a Ilha de Santa Catharina, pelo tempo de trinta a quarenta dias, procurando por este modo frustrar semelhantes tentativas, e, aprehender os referidos Piratas, quando os encontrar. Francisco Villela Barbosa⁶.

A correspondência do ministro permite inferir o detalhamento e a correição das

⁵ Laurio Destéfani o dá como tripulado por cem homens e sugere que esse navio pode ter sido chamado *Lavalleja* desde o início de sua atuação em 1825. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 283.

⁶ T. M. da Silva, *op. cit.*, vol.3, pp. 22-23.

informações a que tinha acesso. No entanto, apesar de o cônsul brasileiro Antonio José Falcão da Frota insistir por providências do governo platino, o corsário ainda tentou suspender, tendo sido frustrada a sua partida algumas vezes. Tal comportamento levou a capitania do porto de Buenos Aires a determinar a retirada das vergas, das velas e até do leme do *Guillermo*⁷.

Em que pese o governo platino ter garantido a adoção de medidas para burlar os intentos do corsário, o navio foi preparado e estava em condições de sair a corso. Segundo Boiteux e Martins, o comandante escolhido para o corsário, François Fourmantin, inexplicavelmente recebeu o equipamento de volta e, às 9 horas da noite de 8 de novembro de 1825, conseguiu burlar a vigilância dos navios imperiais e velejou para o largo⁸, reforçado por doze canhões de diversos calibres⁹.

Quanto a esse fato, Laurio Destéfani explicou que, após ter chegado à conclusão de ser impossível zarpar do porto naquelas condições, os proprietários do navio trataram de obter uma saída em lastro para Valparaíso, no Chile. Para esse propósito teria contribuído a situação cada vez mais iminente de guerra, o que facilitou a consecução do intento. A autorização era de navegação mercantil e, embora fosse solicitada em 27 de agosto, só foi conseguida no dia 2 de novembro. Desse modo, Fourmantin conseguiu suspender. E logo suas conhecidas intenções ficariam ainda mais claras¹⁰.

De acordo com os registros referentes ao dia 14 de novembro de 1825, no Diário de Notícias do Capitão do Porto de Buenos Aires, coronel D. Francisco Lynch, o comandante do brigue inglês *Sócrates*, que chegava proveniente de Gibraltar, disse ter conversado com os tripulantes do brigue *Guillermo* no entardecer do dia 11 do mesmo mês¹¹. Segundo o mesmo capitão inglês, o contato ocorrera na altura da Ponta do Índio

⁷ O já citado atraso das comunicações em muito comprometia as ações. Aqui se vê que quando a notícia chegou na Corte, o corsário já havia se evadido e estava em plena atuação na costa do Brasil. “Constanos, que de Buenos Ayres estava para sahir a corso, hum Brigue Escuna com 125 pés de quilha, e com hum verdugo branco, 8 peças por banda, huma de rodízio, e 200 pessoas de guarnição”. *O Spectador Brasileiro* nº 203, de 23 de novembro de 1825.

⁸ Com a corveta *Maria da Glória* e o brigue *Caboclo* iniciou-se uma perseguição, porém entre os bancos do enorme estuário do Prata o corsário havia conseguido se evadir. H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 377.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 283.

¹¹ No registro do porto de Buenos Aires, com data de 23 de novembro de 1825, consta a informação trazida pelo capitão da fragata inglesa *Comércio de Lima*, o qual dissera que em seu caminho até aquele

e que pelo que lhe pareceu, segundo as manobras que fazia, o corsário conduzia uma fragata, porém, com a chegada do anoitecer, perdeu-os de vista¹².

São fortes os indícios de que essa teria sido a primeira presa do corsário após a sua saída. Mais tarde essa fragata foi perdida na barra do Rio Negro. Há certeza, porém, de que o navio capturou, em 12 de novembro de 1825, o brigue *São José Diligente*¹³, vindo da África transportando 384 escravos, sendo 314 homens e 70 mulheres¹⁴. Essa presa chegou a Carmen de Patagones em 20 de janeiro de 1826¹⁵.

O brigue *Guillermo/General Lavalleja* foi o primeiro corsário argentino que realizou um cruzeiro pelas costas brasileiras naquele contexto. O historiador portenho Julio Arturo Benencia sugeriu que, devido à falta de documentação, após ter saído do porto de Buenos Aires o corsário deveria ter esperado a declaração de guerra na costa do Uruguai antes de iniciar suas atividades¹⁶.

Laurio Destéfani argumentou que, inicialmente, ao saber da saída e atuação do navio como corsário, o governo de Buenos Aires o declarou pirata, todavia, com a declaração de guerra, logo mudou sua interpretação a respeito do navio. Contra a afirmação do eminente historiador argentino pesa o fato de haver em trâmite, em 30 de novembro de 1825, uma carta de corso na Comandância Geral de Marinha, constando tripulação de setenta e cinco homens, cujo primeiro tenente era Mr. G. L. Lovo¹⁷, sendo que a guerra só foi declarada em 10 de dezembro de 1825.

Quanto ao diário de notícias de Francisco Lynch, para além dos registros das movimentações do porto da capital portenha, tais escritos também incluíam informações

porto houvera sido interpelado pela corveta brasileira *Liberal*. Tal fato se dera no dia 18 do mesmo mês, ocasião em que os tripulantes da corveta informaram estar perseguindo o brigue *Guillermo*. F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 30.

¹² *Ibidem*, tomo I, p. 27.

¹³ Chegou em Carmen de Patagones em 16 de janeiro de 1826 com 384 escravizados africanos a bordo, sendo 314 homens e 70 mulheres. O comandante político e militar da praça informou haver reservado 100 para o serviço militar e o restante foi distribuído entre os moradores da região com instruções de bom trato. “O governo aprova e ordena que se paguem aos negros 10 pesos mensais e o comandante, que é o coronel Martín Lacarra, pede que se paguem só 6, para que não se viciem e ademais para poder pagar os uniformes”. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 283, tradução nossa.

¹⁴ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 377.

¹⁵ *Ibidem*, p. 271.

¹⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 27, nota de Julio Arturo Benencia.

¹⁷ *Archivo General de la Nación*, Capitanía del Puerto, Comisaría de Marina, Guerra com el Brasil, Expedición a Santa Fé, Informes sobre Servicios, III-27-5-6.

trazidas pelos capitães e passageiros recém-chegados, incluindo as movimentações que faziam as tropas e meios brasileiros. Nesse sentido, com data de 14 de dezembro de 1825, constam as informações levadas pelo brigue norte-americano *Brutus*, chegado do Rio de Janeiro após 13 dias de viagem.

Em tal lançamento menciona-se que os tripulantes¹⁸ do navio americano haviam informado sobre o embarque de tropas em direção ao Rio Grande do Sul e que o brigue *Caboclo*, que chegara recentemente de Montevideú, levou ao Rio de Janeiro a notícia da saída do corsário *General Lavalleja* do porto de Buenos Aires. De acordo com as notícias levadas pelo brigue brasileiro, o corsário já havia se reunido com quatro outros navios e feito algumas presas, inclusive uma fragata com trezentos negros¹⁹. Em consequência disso já haviam partido cinco navios de guerra para persegui-lo²⁰.

Tratava-se de notícias cruzadas que não se sobressaíam pela exatidão, mas que não deixavam de ser importantes ao proporcionarem aos envolvidos alguma leitura dos acontecimentos, pelo menos até a chegada de informações oficiais. No início de dezembro, o jornal *O Spectador Brasileiro* publicou a notícia trazida pela corveta *Maria da Glória*, chegada de Maldonado em 5 de dezembro, após 23 dias de viagem, cujo comandante relatou ter retomado na latitude 34° e 40' sul o brigue *São Miguel Constante* e a sumaca *Palma* que haviam sido apresados pelo corsário *Lavalleja* na latitude 38° e 25' sul²¹.

Os navios apresados estavam sendo remetidos à Patagônia com os respectivos capitães de presa juntamente com cinco marinheiros do corsário como guarnição. Segundo informaram os capitães de presa ao comandante da corveta *Maria da Glória*, o comandante do corsário *General Lavalleja* havia mandado avisar ao seu armador, em

¹⁸ Comandante M. Wm. Wolfe com 14 homens de equipagem e os passageiros Bruno Decudero e Manoel Eugenio Correia (cisplatinos), Carlos Gil (espanhol) e Matheus Belatin (maltês), com passaportes da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros. O navio partiu do porto do Rio de Janeiro no dia 1º de dezembro de 1825 e levava carga de açúcar, aguardente e café. *Diário Fluminense* nº 130, de 3 de dezembro de 1825.

¹⁹ Nas notícias marítimas do porto do Rio de Janeiro consta o seguinte registro: “B. de guerra *Caboclo*, comandante Cap. Ten. John Pascoe Grenfell, traz Offícios do Com. da Esquadra. Diz o Com., que na noite do dia 8 do corrente sahio de Buenos Ayres hum Corsario armado a Brigue Escuna, com 8 peças por banda, e 120 homens de tripulação, denominado *Lavalega*, ao qual deu caça. *Ibidem*, nº 129, de 2 de dezembro de 1825.

²⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 35, nota de 15 de dezembro de 1825.

²¹ *Diário Fluminense* nº 10, de 11 de julho de 1828.

Buenos Aires, que em breve estaria de volta. Disseram também os comandantes de presa que o corsário tinha tomado um patacho, o qual liberou com as tripulações dos navios apresados para se transportarem a alguma costa. O comandante da corveta *Maria da Glória* encaminhou as duas presas para Montevideú, acompanhadas da corveta *Maceió*²².

De fato, consta no Diário de Notícias do porto de Buenos Aires as informações trazidas por alguns passageiros da sumaca *Joven Inés* n° 29, procedente de Montevideú, os quais acusaram a chegada naquele porto, no dia 18 de novembro, de dois navios brasileiros retomados. Segundo eles, o corsário *General Lavalleja* havia feito na altura de Rio Grande as seguintes presas: uma fragata, um brigue de Rio Grande (este retomado pelas forças brasileiras), duas sumacas (sendo uma retomada pela corveta *Maria da Glória*), uma escuna e uma terceira sumaca, que permaneceu armada para seguir o curso juntamente com o apresador. E que todas essas presas, e o próprio corsário, dirigiam-se para a costa patagônica, perseguidos pela corveta *Maria da Glória* e outro brigue brasileiro²³.

Ao cruzar esses registros percebe-se que a cronologia dos acontecimentos é fiável, no entanto não é tarefa fácil identificar quais seriam os outros navios citados, bem como se as informações eram de fato verdadeiras. Ainda assim, é possível assegurar que a corveta *Maria da Glória* não perseguiu o corsário em direção à Patagônia, exceto se o tenha feito por curto espaço de tempo, já que em 5 de dezembro chegou ao porto do Rio de Janeiro²⁴.

Como é de perceber, a situação irregular do *General Lavalleja* fez com que ele deixasse poucos registros de suas atividades. Por essa razão, as referências encontradas na imprensa da época se fazem fundamentais para entender sua atuação, já que muitas das vítimas liberadas, retomadas ou que conseguiam escapar, relatavam os acontecimentos para os periódicos assim que regressavam. Do mesmo modo, o fato de ainda não ter sido declarada a guerra fez com que a reação por parte do Brasil tardasse a ocorrer, muito embora logo uma série de editais fossem afixados nos portos.

²² *O Spectador Brasileiro* n° 209, de 7 de dezembro de 1825.

²³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 31, nota de 25 de novembro de 1825.

²⁴ Cf. Notícias Marítimas do porto do Rio de Janeiro. *Diário Fluminense* n° 133, de 7 de dezembro de 1825.

Nesse contexto, soube-se que uma outra presa, o brigue *Felicidade*, havia entrado em Patagones. E já no litoral de São Paulo, o *General Lavalleja* juntamente com o *San Martín*²⁵ haviam apresado as sumacas *Melania* e *Aurora*, tendo a primeira sido parcialmente incendiada após ter a carga transferida para a segunda. Após controlar o fogo, os tripulantes da *Melania* conseguiram regressar à Paranaguá, enquanto a *Aurora* foi enviada para Patagones²⁶.

No caminho para o referido porto, perto da latitude 29° sul, sete escravos da guarnição se rebelaram, matando os apesadores e mantendo vivo apenas o piloto, o qual os conduziu até Santos²⁷. Os pormenores desse fato foram relatados em documentação remetida pelo governador da Vila de Santos e encaminhada pelo Barão de Congonhas do Campo ao Ministro da Marinha, para que se fizesse ciência ao Imperador. As correspondências foram publicadas no jornal *Diário Mercantil do Rio de Janeiro*, conforme segue.

Tendo o dito corsário tomado na altura de S. Sebastião as Sumacas *Aurora* e *Menalia* de Paranaguá, esta de Leanio José da Costa, e aquella do Capitão Mór Manoel Antonio Pereira, e fazendo passar para bordo da *Aurora* o carregamento da *Menalia*, deu esta para as campanhas de ambas hirem para a terra levando a *Aurora* com os escravos marinheiros de huma e outra; que o carregamento, e dinheiros, que trazião ambas do Rio para Paranaguá, regulavão o prejuízo daquela Villa em mais de cem mil cruzados, e se diz

²⁵ Também denominado *De la Patria*. Pelo menos desde setembro de 1825 esse brigue corsário agiu com uma bandeira da Banda Oriental, armado com 6 canhões por bordo. Pouco se sabe dele por ter agido sem documentação de Buenos Aires. Tal corsário juntou-se ao *Guillermo*, em dezembro de 1825, capturando duas presas em conjunto. O navio foi perdido na barra de São Francisco, no litoral de Sergipe, em fevereiro de 1826. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, pp. 284-286 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 517. Na edição do *Diário Fluminense* de 6 de abril de 1826, encontra-se publicada uma carta vinda de Sergipe, datada de 19 de fevereiro de 1826, cujo teor noticia a ação de um corsário perseguindo uma sumaca carregada de farinha quando esta encalhou “e com a cegueira do dito Corsario marchou atraz, e encalhou a quilha entre os mangues, de modo que andavão todos na costa da praia de Santa Izabel, e já se achão os diabos roubadores prezos nas cadeias da Villa Nova, Villa dessa Provincia, e Juizo fazendo a apreensão dos bens. Ora tudo se salvou, e diz o Correio da carta, que se aproveita tudo até as 6 peças que trazia... essa noticia lhe dou por ser agradável ao Commercio; diz o Correio que traz toda a Nação de gente, valha-me Deos”. Com a chegada dessa correspondência cogitou-se que o corsário encalhado e preso pudesse ser o *General Lavalleja*. O editor do jornal ainda comentou: “Coitados! Cahirão na esparrela como carrapato na lama; todos entendem o que isto quer dizer. Será o *Lavalleja*? Pode ser: esperemos por notícias mais circunstanciadas. Se se acharem os furtos bem está o Proprietário da Sumaca, que servio de isca para se ganhar a piranha”. *Diário Fluminense* nº 76, de 6 de abril de 1826.

²⁶ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 378.

²⁷ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *op. cit.*, p. 517 e L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 284.

que ainda do Corsário passarão algumas coisas mais para bordo da *Aurora*, e fizerão navegar para a Patagonia, sendo acompanhada do Corsário até os Parecis do Rio Grande, levando o Capitão de preza com 8 Marinheiros e 7 escravos das duas Sumacas, os cuaes, tanto que o Corsário os deixou, se levantarão, matando o Capitão de preza, e Marinheiros, e deixarão somente hum rapaz Inglez, e tomarão o rumo de Paranaguá: a primeira terra que avistarão forão as queimadas, onde perderam 2 ferros, e depois vierão á Ilha de Cananéia, e d'alli seguirão a Paranaguá. Manobrado tudo pelos ditos sete escravos: hoje chega hum próprio de Paranaguá, que conta a sumaca ter lá entrado, e que fizerão grande festejo, e estavam entregando as fazendas aos seus donos e que a sumaca trazia ainda mais do que pertencia áquella Villa, e que se diz que os pretos se valerão do Senhor Bom Jesus, que tem de ter huma boa esmola deste raro acontecimento para adjuntorio da sua Igreja. Este acontecimento he verdadeiro. Iguape 25 de dezembro de 1825 – Sr. Capitão Manoel de Almeida Braga – Francisco dos Santos Carneiro. Está conforme, Francisco de Assiz de Lorena²⁸.

Ao tomar ciência do ocorrido o Imperador mandou que fossem remetidos, o quanto antes, o nome dos sete escravos protagonistas do acontecimento para que fossem alforriados²⁹. Que “se passem Cartas d’alforria aos sete escravos Marinheiros das Sumacas *Aurora*, e *Menalia*, a quem se deve semelhante successo, sendo os respectivos Senhores indemnizados do seu valor pela Fazenda Publica, visto que por este efeito se tem aquelles indivíduos constituído filhos do Estado”³⁰.

Aproveitando a extensão do litoral brasileiro, os corsários continuaram a atacar navios mercantes e de passageiros. Em 17 de dezembro chegava no porto do Rio de Janeiro, proveniente de Rio Grande, o patacho *São José Triunfante*. O mestre da embarcação, José Antonio Ferreira Caldas, informava que havia sido “roubado pelo Corsário *Lavallega*, na latitude 33° e 12’, e que também lhe tirou os marinheiros escravos, e quatro brancos se passarão voluntariamente para o corsário”³¹.

No dia seguinte chegou no mesmo porto a sumaca *Feliz Successo*, proveniente de Macaé, trazia a bordo José Pedro Rodrigues, mestre do brigue *São Miguel Constante*, que havia sido apresado pelo corsário *Lavalhega* no dia 14 de novembro. O referido

²⁸ *Diário Mercantil do Rio de Janeiro* nº 16, de 21 de janeiro de 1826.

²⁹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 378.

³⁰ *Diário Mercantil do Rio de Janeiro* nº 16, de 21 de janeiro de 1826. Um officio do Ministro da Marinha, datado de 10 de abril de 1826, solicitava que os “oito” escravos fossem remetidos “o quanto antes para esta Corte, a fim de serem empregados no serviço do Estado, de cuja proteção se fizerão credores por aquelle heroico feito”. Visconde de Paranaguá, [Correspondência]. Destinatário: Barão de Congonhas do Campo. Paço Imperial, 10 abr. 1826. 1 officio. *Diário Fluminense* nº 90, de 22 de abril de 1826.

³¹ *Diário Fluminense* nº 143, de 20 de dezembro de 1825.

mestre informava que o comandante do corsário lhe havia dito “que hia correr a costa para o Norte, e depois se dirigia á costa de Leste esperar as embarcações de escravos”³². O brigue *São Miguel Constante* foi retomado posteriormente pela corveta *Maria da Glória*³³.

No dia 26 de dezembro, chegou no mesmo porto o brigue inglês *Duque of Gloucester*, o qual trazia a bordo o mestre da Galera *Maria José*³⁴, José Lourenço de Brito, e grande número de pessoas da referida galera, que vinha de Lisboa e foi apresada pelo *General Lavallega* na região de Cabo Frio. O mestre da galera apresada informava que no dia 22 de dezembro todos foram passados ao brigue inglês para serem conduzidos ao porto e que o oficial que veio a bordo lhe disse que já haviam tomado dezoito presas e afundado outras cinco. E que a galera *Maria José* seria remetida para a América do Norte³⁵.

Além de revelar os danos causados pelo *General Lavallega* ainda no ano de 1825, com a abordagem de vinte e três navios até o dia 22 de dezembro, a informação do mestre da galera *Maria José* permite inferir o porquê grande parte das presas desse corsário não são conhecidas: por haverem sido afundadas ou enviadas para a venda em portos caribenhos ou norte-americanos. Nas proximidades do Rio de Janeiro ainda foram atacados outros navios.

Em 28 de dezembro, chegou de Pernambuco a escuna *Triunfo do Brasil*, disse o mestre da embarcação que “foi roubado pelo Corsario *Lavallega* a 6 legoas a Este de Cabo Frio, o qual lhe poz huma corda no pescoço para que confessasse onde tinha o

³² *Diário Fluminense*, nº 144, de 21 de dezembro de 1825. Tal não ocorreu. A difusão de boatos para aqueles que sabidamente iam para a terra era uma forma de causar alarma. Esse expediente foi usado em diversas vezes durante a Guerra da Cisplatina, inclusive por William Brown em cruzeiro com a escuna *Sarandí*.

³³ *O Spectador Brasileiro* nº 209, de 7 de dezembro de 1825.

³⁴ Pelos passageiros e o comandante da galera *Maria José* soube-se de uma notícia de grande relevância. Eles informavam “**haver S. M. Fidellissima Ratificado no dia 14 de novembro o Tratado de Reconhecimento da nossa Independência**. Este passo da parte de S. M I., e Fidelissima causou o maior alvoroço nos habitantes daquela capital, que espontaneamente illuminarão suas casas nos dias 15, 16, e 17, que forão de grande galla: a conducta dos habitantes de Lisboa neste acontecimento, he a prova mais incontestável, que nos podião dar da intima convicção em que estão da justiça da nossa causa. Ficava-se aprontando uma embarcação de guerra que em poucos dias devia partir para esta com as Ratificações, e dizem que **a bordo da referida Galera vinhão Officios, que communicavão este plausível acontecimento, os quaes não recebeu o nosso Governo, por se ter lançado ao mar a mala no acto da tomada**. *Diário Fluminense* nº 151, de 30 de dezembro de 1825, grifos nossos.

³⁵ *Ibidem*, nº 150, de 29 de dezembro de 1825.

dinheiro, e lhe levou trez contos e tantos mil réis, e tudo o mais que tinha a bordo, e lhe disse que entrasse neste Porto...”³⁶. Em 30 de dezembro de 1825, o corsário também abordou a sumaca *Flor do Brasil*³⁷. Lucas A. Boiteux informou que o pequeno navio conseguiu escapar, entretanto segundo o que se infere a partir da leitura do jornal *Diário do Rio de Janeiro*, publicado naquele período, é que o corsário saqueou o navio e os passageiros, tendo os deixado partir depois³⁸.

Entrou na noite passada a sumaca *Flor do Brasil* de Pernambuco em onze dias...diz o mestre que no dia 30 do passado foi saqueado por hum corsário na latitude 23° 10’ ao sul; o qual lhe levou todo o dinheiro que trazia, e dos passageiros, baús com roupa, obras de ouro e prata; abriu a Malla: leu as cartas, e officios do Rio Grande do Norte, lançando-os depois ao mar; e levando os que vinhão de Pernambuco em dous sacos de seda lacrados: diz mais que no dia seguinte vira o mesmo Corsario armado em Sumaca e a remos, distante huma legoa da Ilha Raza, tendo hontem passado pelo brigue de guerra *Independência ou Morte*, em distancia de mea legoa³⁹.

Na mesma edição, o *Diário do Rio de Janeiro* informava a chegada do Major Euzébio Gomes Barroso a bordo da escuna *Itaparica*, relatando o encontro com o brigue escuna *Emília*, que havia sido saqueado pelo corsário *Lavalhega*⁴⁰ na latitude 22° e 30’ sul. Segundo o major, o corsário pediu mantimentos e água, colocando a bordo José Manoel de Lemos, mestre da sumaca *Andorinha*, que também havia sido saqueada pelo corsário anteriormente⁴¹.

Na sequência, apresenta-se um quadro contendo os navios identificados como abordados e ou apresados pelos corsários *Guillermo/General Lavalleja* e *San Martín* antes da declaração de guerra pelas Províncias Unidas do Rio da Prata em 2 de janeiro de 1826.

³⁶ *Diário Fluminense* nº 152, de 31 de dezembro de 1825.

³⁷ Assim informou o Jornal *Diário Mercantil do Rio de Janeiro* na seção destinada às partes dadas pelo Alviçareiro-Mor no dia 1º de janeiro de 1826: “Pernambuco a sumaca *Flor do Brasil* em 11 dias, sai a Joseph Nunes de Costa, foi roubada antes de hontem pelo Corsário *Lavalhega*”. *Diário Mercantil do Rio de Janeiro* nº 1, de 2 de janeiro de 1826.

³⁸ Lucas Alexandre Boiteux, *A Marinha Imperial e outros ensaios*, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1954, p. 259.

³⁹ *Diário do Rio de Janeiro* nº 2, de 3 de janeiro de 1826.

⁴⁰ Corruptela de “*Lavalleja*”. Assim aparece o nome deste corsário em vários periódicos, revelando a nomenclatura com que já era reconhecido o corsário por aquela altura.

⁴¹ *Diário do Rio de Janeiro*, loc. cit.

Navio apresado	Corsário	Mês/Ano da captura
Iate <i>Pensamento Feliz</i> ⁴²	<i>Guillermo</i>	Julho de 1825
Escuna <i>Elisa Ann (L)</i>	<i>General Lavalleja</i>	Novembro de 1825
Brigue <i>São José Diligente</i>	<i>General Lavalleja</i>	Novembro de 1825
Brigue <i>São Miguel Constante</i>	<i>General Lavalleja</i>	Novembro de 1825
Brigue <i>Felicidade</i>	<i>General Lavalleja</i>	Novembro de 1825
Sumaca <i>Melania</i> ⁴³	<i>General San Martín</i>	Novembro de 1825
Sumaca <i>Aurora</i> ⁴⁴	<i>General San Martín</i>	Novembro de 1825
Escuna <i>Andorinha</i>	<i>General Lavalleja</i>	Dezembro de 1825
Brigue-escuna <i>Emília</i>	<i>General Lavalleja</i>	Dezembro de 1825
Brigue <i>Bemvindo</i>	<i>General Lavalleja</i>	Dezembro de 1825
Escuna <i>Santa Cruz Brasileira</i>	<i>General Lavalleja</i>	Dezembro de 1825
Patacho <i>São José Triunfante</i>	<i>General Lavalleja</i>	Dezembro de 1825
Sumaca <i>Palma</i>	<i>General Lavalleja</i>	Dezembro de 1825
Sumaca <i>Maria José</i>	<i>General Lavalleja</i>	Dezembro de 1825
Escuna <i>Triunfo do Brasil</i>	<i>General Lavalleja</i>	Dezembro de 1825
Sumaca <i>Flor do Brasil</i>	<i>General Lavalleja</i>	Dezembro de 1825

Quadro 2 - Navios apresados pelos corsários *Guillermo/General Lavalleja* e *General San Martín* antes da declaração de guerra das Províncias Unidas do Rio da Prata. Elaboração do autor, 2023.

Enquanto as informações chegavam, as buscas iam sendo mobilizadas pela Marinha Imperial. A saída e a atividade do navio provocou certo desgaste frente à opinião pública e a crítica ficou expressa nos periódicos que faziam oposição ao governo. Em edição de 24 de fevereiro, o efêmero *Atalaia da Liberdade*⁴⁵ expôs sua

⁴² De acordo com um ofício do representante brasileiro Antonio José Falcão da Frota, dirigido em 12 de agosto de 1825 ao Ministro das Relações Exteriores das Províncias Unidas do Rio da Prata, Manoel José Garcia, este navio foi tomado por Santiago Sciurano (o Chentopé), em meados de 1825, enquanto se encontrava no porto de Buenos Aires. Não há no texto de Falcão da Frota indicação de que a tomada tenha sido realizada pelo brigue *Guillermo*. Antonio José Falcão da Frota, [Correspondência]. Destinatário: Manoel José Garcia. Buenos Aires, 12 ago. 1825. 1 ofício. BN, Acervo Obras Raras, *op. cit.*, pp. 201-242, Ref. 99D,22,37 ex.2, p. 226.

⁴³ Capturada em ação conjunta dos brigues corsários *Guillermo/General Lavalleja* e *San Martín*.

⁴⁴ Capturada em ação conjunta dos brigues corsários *Guillermo/General Lavalleja* e *San Martín*.

⁴⁵ Jornal de cunho liberal editado pelo português João Maria da Costa. Publicou treze edições entre 4 de fevereiro e 17 de março de 1826, tendo sido fechado pelo governo em seguida.

apreciação sobre o fato.

Existia uma Esquadra em frente de Buenos-Ayres, commandada por um Almirante, para impedir a saída do Corsário *Lavallega*; e o Corsário *Lavellega* quando quiz fez-se á vela, crusou mesmo á vista da Esquadra sahio do Rio da Prata, e veio capturar os nossos Navios, entre Cabo Frio, e a Ilha Rasa, isto he, quase dentro da embocadura do Rio de Janeiro, ou para melhor dizer, nas nossas barbas⁴⁶.

Em Buenos Aires, ainda antes de finalizar o ano de 1825, chegavam mais notícias sobre o *General Lavalleja*. Desta vez, os informes vieram pela escuna inglesa *Elisa Ann*, proveniente de Santos, de onde saiu no dia 11 de dezembro. O capitão do navio inglês, que vinha carregado de açúcar, informou ter se encontrado com o corsário na altura de Rio Grande, ocasião em que foi abordado e maltratado pelos membros da tripulação do *General Lavalleja*. O relato do referido comandante assim foi registrado no diário de notícias do Capitão do Porto Buenos Aires em 21 de dezembro de 1825.

Foi abordado por dois barcos armados do brigue *Guillermo*, apesar de ter bandeira britânica, e ter subido a seu bordo essas pessoas armadas, capitaneadas por um oficial, e após receber todo tipo de insultos, o capitão foi levado a bordo do *Guillermo*, cujo comandante o fez sentir o mesmo que o outro oficial, acrescentando mais que na sua presença recebeu um forte golpe na cabeça e um golpe de sabre no braço, com o qual ficou desacordado, e que ao retomar a consciência eles o levaram a bordo novamente, sendo notável que após este ultraje nada foi levado de seu navio⁴⁷.

Sobre esse episódio, Laurio Destéfani saiu em defesa do corsário registrando que muitas vezes os capitães mercantes exageravam os maus tratos que recebiam para obter indenização⁴⁸. Outra vítima do *Lavalleja* foi o navio francês *Le Gaston*, abordado na região de Cabo Frio, no Rio de Janeiro. Uma matéria do periódico *O Spectador Brasileiro*, de 2 de janeiro de 1826, revelou informações sobre o corsário e seu modo de atuação.

⁴⁶ *Atalaia da Liberdade* nº 4, de 24 de fevereiro de 1826.

⁴⁷ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 37, nota de 21 de dezembro de 1825, tradução nossa.

⁴⁸ L. H. Destéfani, "Guerra de corso contra el Brasil...", p. 284.

O Corsário *Lavalhega*, que tem a bordo 8 peças, he tripulado por 80 ou 90 homens, Inglezes, Hespanhoes, Francezes e Portuguezes. O mando das manobras faz-se em Inglez, ainda que o capitão he Francez e o segundo Americano. O Navio *Le Gaston*, chegado de Marseille em 60 dias, foi encontrado por este Corsário junto de Cabo Frio; atirou-lhe dous tiros de espingarda para o fazer atravessar; porem não tendo o capitão do *Gaston* executado assaz promptamente esta manobra, o Corsário atirou-lhe hum tiro de bala. O encontro teve lugar ás 6 horas e meya da tarde. O capitão do Corsário botou ao mar huma lancha e acompanhado de seis homens armados até aos dentes foi a bordo do *Gaston*, onde foi bem recebido, ainda que o capitão julgava que vinha para roubá-lo. O capitão do *Lavalhega*, que he hum bello joven, e que parece recebera educação, comportou-se mui bem á bordo; e disse que tinha querido unicamente assegurar-se se o Navio era Francez. **Instou muito com o capitão do *Gaston* para que fosse a seu bordo, onde, dizia elle, andaria sobre ouro e pedras; acrescentou que dispunha-se a partir para Buenos Ayres, afim dahi desembarcar o producto das suas numerosas presas.** O capitão do *Gaston* agradeceo-lhe os oferecimentos, e ficou a seu bordo mui satisfeito de ter a visita sido tão barata. Desejamos que o Corsário siga o projecto, que tem, de voltar para Buenos Ayres, por que a Esquadra Brasileira, que crusa no Rio da Prata não deixará de o apanhar e a tomadia deste corsário seria tanto mais desejavel, pois que impediria que outros sahisses ao mesmo fim⁴⁹.

Em um cruzeiro bem sucedido, na medida em que despachavam suas presas, os corsários perdiam tripulação, o que os tornava mais vulneráveis. Assim sendo, não era incomum que pretendessem demonstrar os seus resultados - sobretudo para as tripulações dos navios neutros que abordavam - com vistas a recompletar suas equipagens a partir da cobiça dos marinheiros dos navios visitados.

Depois dessas abordagens no litoral carioca, o corsário rumou para o sul até Carmen de Patagones, onde chegou em 20 de janeiro de 1826, tendo declarado 20 presas⁵⁰. Como por aquela altura a informação sobre a declaração de guerra ainda não havia chegado naquela localidade, o tesoureiro Ambrósio Mitre solicitou a Buenos Aires informações sobre qual procedimento adotar com o *General Lavalleja*. A resposta recebida foi de que o tratasse como pirata, que Fourmantin fosse preso e as presas

⁴⁹ *O Spectador Brasileiro* nº 219, de 2 de janeiro de 1826, grifo nosso.

⁵⁰ O corsário chegou conduzindo seis presas: uma fragata, dois brigues, e três sumacas. Conduzia outro brigue que encalhou sobre um banco de areia ao entrar no porto. *La Gaceta Mercantil* nº 692, de 22 de fevereiro de 1826. Pela notícia trazida pelo brigue *Tawn*, que chegou ao Rio de Janeiro proveniente da Patagônia, em 18 de fevereiro de 1826, soube-se que “estavam em Patagonia 3 Bergantins, incluso 1 de negros pertencente a esta praça, 2 Sumacas do Rio Grande, e que também esteve o Navio de Lisboa que foi tomado pelo Corsario *Lavalleja*, o qual navio se perdeu no mesmo porto, e que também ali ficava o dito Corsario”. *Diário Fluminense* nº 41, de 21 de fevereiro de 1826.

devolvidas⁵¹.

Enquanto isso as informações continuavam a chegar por meio dos navios mercantes. Em 19 de fevereiro, soube-se, no Rio de Janeiro, que o *Lavalleja* encontrava-se na Patagônia com pelo menos três presas brasileiras e uma portuguesa.

Pelo Bergantim Americano *Tawn*⁵², que entrou hontem neste porto, vindo de Patagônia, com 24 dias de viagem, tivemos informações que o Corsário *Lavalhega* ali se achava no tempo da sahida do mesmo Brigue. Havia ja algum tempo que não tinhamos noticia deste Corsário, e não obstante ler-se espalhado o boato que elle entrara outra vez em Buenos-Ayres sempre duvidámos da veracidade desta noticia, persuadidos que estávamos da impossibilidade de violar o bloqueio do Rio da Prata pela nossa esquadra, que se nos representou sempre como rigorosíssimo. Estavão tambem em Patagônia tres embarcações desta praça apresadas pelo mesmo Corsário, das quaes huma era de escravatura, duas sumacas do Rio Grande, e hum navio de Lisboa⁵³.

É de notar que o paradeiro do corsário já não era ignorado. Nem pelos brasileiros, nem pelos platinos. Uma carta chegada de Montevideú, com data de 10 de fevereiro, informava que o *General Lavalleja* estava no dia 4 do mesmo mês descarregando no porto de Castillos⁵⁴.

No que diz respeito a suas presas, a chegada de um ofício de 26 de fevereiro de 1826, do Ministro Secretário da Guerra ao governador de Carmen de Patagones, solicitou o cancelamento das determinações anteriores. Desse modo, Fourmantin foi liberado e suas presas entregues ao armador Vicente Casares. Na sequência, em seu segundo e último cruzeiro, iniciado em abril ou maio de 1826, o navio foi oficializado como o corsário *General Lavalleja*⁵⁵, com carta de corso concedida pelas Províncias

⁵¹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 378.

⁵² O *Atalaia da Liberdade* chegou a levantar suspeita de que este mesmo navio que trouxera informações sobre o paradeiro do corsário tinha “a seu bordo carga das presas Brasileiras feitas pelo Corsário *Lavallega*: dizem-no que um tal Peniche, he o consignatario do Capitão do *Lavallega* na Patagônia; e que foi o carregador desses gêneros, que transporta o *Town*”. A matéria revelava ignorar as particularidades da especulação, mas dizia que o fato seria comunicado para averiguação pelas autoridades competentes. *Atalaia da Liberdade* n° 4, de 24 de fevereiro de 1826.

⁵³ *O Spectador Brasileiro* n° 238, de 20 de fevereiro de 1826.

⁵⁴ O porto oriental de Castillos, ao norte do Cabo de Santa Maria, era uma das principais bases utilizadas pelos corsários que operavam nas costas do Brasil. F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 44.

⁵⁵ Isso porque no primeiro cruzeiro o corsário atuou ilegalmente com bandeira oriental, portanto não reconhecida oficialmente. Depois, quando conseguiu se evadir do porto de Buenos Aires e passou a fazer presas mesmo antes de ser declarada guerra, caracterizou-se como um pirata. As mudanças de

Unidas do Rio da Prata, datada de 22 de março de 1826⁵⁶. Neste derradeiro cruzeiro, o armador Vicente Casares esteve a bordo do navio⁵⁷.

Todavia, a mesma sorte não sorriu para o corsário nessa segunda jornada. Segundo as fontes brasileiras existe o registro de duas supostas presas feitas em abril, as sumacas *Nova Carolina* e *Flor do Brasil*, havendo a possibilidade de que esta última tenha sido a sumaca anteriormente citada, a qual fora saqueada e liberada próximo ao Rio de Janeiro em 30 de dezembro de 1825⁵⁸.

Em agosto de 1826, uma informação trazida pelo comandante do brigue-escuna *São Domingos Enéas*, vindo de Montevidéu no final de julho de 1826, dava conta de que “o corsário *Lavalhega* sahido da Patagonia com duas Prezas, fora huma delas retomada pelo Pataxo *Januária*, que se achava cruzando no Cabo de Santa Maria: e que o Almirante já fizera sahir embarcações a dar caça ao dito Corsario”⁵⁹.

Por aquela altura já havia informações suficientes sobre o corsário, o cerco se fechava, e o fim do *Lavalleja* estava próximo. O historiador naval argentino Laurio Destéfani argumentou que “os brasileiros já sabiam que o *Lavalleja* estava em Patagones e que possivelmente sairia novamente ou para levar seu butim e presas a Buenos Aires ou para iniciar um novo cruzeiro”⁶⁰.

E assim foi. No início de julho de 1826, o *Lavalleja* partiu em direção ao Rio Salado com duas de suas presas. Os navios brasileiros o aguardavam na espreita. Destéfani assentou que após ter deixado suas presas no Rio Salado, o *Lavalleja* foi surpreendido pelos navios da segunda divisão imperial. Perseguido, encalhou na costa

interpretação de Buenos Aires em relação à atuação do corsário como pirata deram-se em virtude de pressões político-diplomáticas, as quais, no contexto da guerra, foram anuladas logo a seguir.

⁵⁶ É justamente em março que chegam ordens considerando o ex-pirata como aliado e corsário argentino, com uma carta de corso provisória. A definitiva foi outorgada em 1º de julho, já próximo dos últimos dias do corsário. Em 19 de abril, os bens pertencentes às presas do *Lavalleja* foram postos em venda pública. Tratava-se de carregamentos de café, farinha, açúcar, licores, tabaco, armas, produtos têxteis, alguns objetos, móveis, madeiras e escravos. Por ordem governamental, de 8 de maio de 1826, comunicava-se que o produto do que fora vendido e o restante dos materiais deveriam ser entregues aos armadores. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, pp. 285-286.

⁵⁷ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 378.

⁵⁸ *Ibidem*.

⁵⁹ *Diário do Rio de Janeiro* nº 12, de 14 de agosto de 1826, *Diário Mercantil do Rio de Janeiro* nº 179, de 14 de agosto de 1826 e *Diário Fluminense* nº 39, de 17 de agosto de 1826.

⁶⁰ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 285, tradução nossa.

nos primeiros dias de julho.

Em um ofício encaminhado pelo Almirante Rodrigo Pinto Guedes ao Ministro da Marinha, no Rio de Janeiro, no qual comunicou o fato, lê-se que o corsário foi alcançado por um temporal. Com seu navio já avariado, Fourmantin, Casares e seus homens ainda conseguiram encalhá-lo próximo ao Cabo de Santo Antônio. A tripulação conseguiu se salvar, mas o navio estava perdido para sempre.

O corsário *Lavallega* teve a sorte que lhe prognostiquei, pelo máo estado em que se achava. Veio demandar o cabo de Santo Antonio, sem ainda ter feito alguma presa, com tenção de entrar no rio Salado para ali receber mais gente e mantimentos, sobreveio-lhe um pampeiro que evitou ser tomado pelas embarcações que eu tinha sobre o Salado, mas abriu agua a ponto de ir encalhar para salvar a gente, que já chegou a Buenos Ayres por terra⁶¹.

Alguns estudos como o de Teodoro Caillet-Bois chegam a suscitar um número de quarenta presas realizadas por esse navio corsário nos dois cruzeiros, o que não parece real diante dos registros disponíveis⁶². De qualquer sorte, em geral, a historiografia argentina concorda com um número de vinte presas, das quais foi possível identificar dezessete⁶³.

Dessas, pelo menos cinco foram retomadas ou devolvidas⁶⁴, outras cinco foram saqueadas e liberadas, uma foi perdida na Barra do Rio Negro, uma enviada para os Estados Unidos e de outra não se conhece o destino. As quatro restantes entraram em Carmen de Patagones⁶⁵, sendo duas delas as que o corsário levou para o porto do Rio

⁶¹ Barão do Rio da Prata, [Correspondência]. Destinatário: Visconde de Paranaguá, Ministro da Marinha Imperial. Bordo da fragata *Piranga*, 9 ago. 1826. 1 ofício. Publicado em *Diário Fluminense* nº 53, de 2 de setembro de 1826 e *Diário Mercantil do Rio de Janeiro* nº 197, de 5 de setembro de 1826.

⁶² T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 321.

⁶³ O periódico *Atalaia da Liberdade* indicou um quantitativo de 22 presas para o primeiro cruzeiro deste corsário. *Atalaia da Liberdade* nº 4, de 24 de fevereiro de 1826. O jornal portenho *La Gaceta Mercantil* noticiou o apresamento de 21 navios mercantes pelo corsário, tendo sido 2 recuperados pela Marinha Imperial. *La Gaceta Mercantil* nº 1079, de 22 de junho de 1827. Sabe-se, porém, que um número maior de navios foram retomados pelas forças navais brasileiras.

⁶⁴ Dois pela corveta *Maria da Glória* (brigue *São Miguel Constante* e a *sumaca Palma*), conforme publicado no *Spectador Brasileiro*, nº 209, 7 de dezembro de 1825. O brigue *Bem-vindo*, por navio da esquadra brasileira, de acordo com o *Diário Mercantil do Rio de Janeiro* nº 209, de 19 de setembro de 1826 e L. A. Boiteux, *Os Nossos Almirantes...*, vol. 2, p. 18; um pelo patacho *Januária*. Ver também: *Diário do Rio de Janeiro* nº 12, de 14 de agosto de 1826.

⁶⁵ As fontes existentes apontam diferentes números. Em matéria de *La Gaceta Mercantil*, de 22 de fevereiro de 1826, comunica-se a chegada do corsário *Lavallega* à Patagones com seis presas. *La Gaceta*

Salado⁶⁶.

Embora o número de presas que chegaram a um porto argentino pareça diminuto frente ao total de navios abordados, isso não significa dizer que a atuação do *General Lavalleja* não tenha sido bem sucedida em termos monetários, antes pelo contrário. Pelo que se pôde verificar, muitas de suas presas não foram conduzidas a um porto e sim apenas saqueadas e liberadas. Esse método nefasto, aliás, permitia a continuidade do cruzeiro ao renovar os estoques de víveres, ao mesmo tempo em que evitava dispêndios para o navio com o acúmulo de prisioneiros.

Ainda assim, a perda do navio não impediu que se iniciasse uma disputa entre o armador e os acionistas, a qual só foi solucionada em 1828, após uma decisão judicial⁶⁷.

El Gaucho, uma presa e nada mais

El Gaucho foi uma escuna armada por Juan Pedro Aguirre com a carta de corso nº 93, de 2 de janeiro de 1826. A operação teve a fiança de Feliz de Alzaga e Guillermo Ford, com contrato assinado em 6 de março de 1826. O navio zarpou de Buenos Aires sob o comando de Pedro Agnese com tripulação de vinte e cinco homens em 10 de março de 1826⁶⁸.

A única vítima desse corsário foi a escuna *Independencia*, capturada em 4 de abril de 1826, tendo chegado ao Rio Salado quinze dias depois. Tratava-se de uma embarcação argentina, a qual anteriormente havia sido apresada por um navio de guerra brasileiro e levada para Montevideú. Na capital oriental foi declarada boa presa, arrematada e renomeada como *Independência do Brasil*, antes de ser retomada.

Em torno desse navio surgiu uma disputa, pois um argentino chamado Antonio Lynch apresentou-se como proprietário da escuna logo que fora apresada pelos

Mercantil nº 692, de 22 de fevereiro de 1826.

⁶⁶ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 286.

⁶⁷ “Havendo decidido os juízes árbitros nomeados para dirimir as divergências ocorridas entre o armador e os acionistas do corsário *General Lavalleja*, são estes convocados pela comissão que os tem representado, para que no prazo de oito dias se apresentem na casa nº 106, rua de La Paz, as ações que possuírem correspondentes às empresas do dito corsário, a fim de proceder à liquidação, conforme o pronunciamento arbitral, e exigir do armador o seu pagamento”. *La Gaceta Mercantil* nº 1368, de 23 de junho de 1828, tradução nossa.

⁶⁸ *Archivo General de la Nación*, Colonia, Escribanías y Tribunales de Presas, IX-49-3-10 e X-4-5-5.

brasileiros. O mesmo indivíduo solicitou que o navio fosse declarado má presa, porém não obteve êxito no pleito⁶⁹.

Com a retomada do navio, o armador e o antigo proprietário reavivaram a disputa. Entretanto, o desfecho deu-se favorável ao corsário *El Gaucho* e a *Independência do Brasil* (ex-*Independencia*) foi declarada boa presa. Em junho de 1826, o corsário continuou seu cruzeiro, todavia não se conhecem mais informações sobre sua atuação⁷⁰.

Republicano/General Lavalle e os Republicanos Argentinos: colaboradores do curso fluvial platino

Além do corsário *Republicano*, depois transformado no *General Lavalle*, existiram pelo menos outros dois corsários nomeados *Republicano Argentino*, todos eles foram lanchões de quatro a seis toneladas. Em virtude de algumas vezes a documentação apresentar registros abreviados em relação a estes últimos, é fácil de encontrar equívocos entre as presas realizadas por eles, tal fato se agrava diante dos diminutos registros existentes para confirmação dos dados. O que segue é uma tentativa de organização dessas informações com base nas fontes disponíveis e nos estudos precedentes.

O *Republicano* foi uma faluca com matrícula de Buenos Aires, propriedade de José Clavelli, a qual cumpriu vários cruzeiros ao longo de 1826 e 1827. Suas operações iniciaram sob comando do proprietário em 14 de maio de 1826, tendo sido armado com um canhão de calibre 4 e vinte e cinco tripulantes. Saiu a corso e regressou a Buenos Aires dez dias depois. Trazia uma presa: a balandra *Cipriana*⁷¹

Em 1827, foi alistado em Buenos Aires com contrato firmado em 9 de maio e recebeu a carta de corso nº 113, tendo como armador José María Giadas e como comandante José Clavelli juntamente com vinte e cinco tripulantes⁷². Realizou um

⁶⁹ AGN, IX-34-9-6 e IX-24-5-7. Brian Vale relatou que o navio foi considerado como má presa, o que parece ter sido um equívoco do autor diante da documentação consultada. B. Vale, *op. cit.*, p. 131.

⁷⁰ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 286.

⁷¹ AGN, IX-35-5-1, IX-49-3-12, IX-49-3-13, X-23-5-7, X-4-5-5 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo 2 p. 10. Cf. Rodriguez e Arguindeguy, essa operação foi efetuada aparentemente sem carta de corso. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 484.

⁷² AGN, X-4-5-5.

cruzeiro e regressou com uma presa realizada em 1º de julho de 1827: a escuna *Dragão*⁷³.

Ainda em meados de 1827, Clavelli estabeleceu uma parceria com José María Giadas, José Cardona e possivelmente Melchor Charron. Com os custos divididos, os quatro acionistas tramitaram e obtiveram uma nova carta de corso, a de nº 147, com fiança de Francisco Trelles⁷⁴. Ao sair a corso regressou com o cúter *Natividade* como sua presa⁷⁵.

Em 15 de julho de 1827, o *Republicano* foi adquirido e armado para o corso por Manuel Cobián e Cristóbal Bosh, tendo como financiador da operação Francisco Trelles. A embarcação passou a ser designada como *General Lavalle*, recebeu a carta de corso nº 153, datada de 19 de julho, e assinou um contrato para um cruzeiro de três meses⁷⁶. Em 20 de julho, zarpou do porto de Buenos Aires com uma tripulação de onze homens sob o comando do veneziano Juan Robert⁷⁷.

Concomitante com a partida do *General Lavalle*, um corsário fluvial brasileiro havia apreendido, em San Isidro, a balandra *Carmen*. Essa notícia chegou até o Comando da Marinha que determinou que o corsário e as Canhoneiras nº 11, e depois a nº 4, saíssem em persecução do navio brasileiro. Essa foi a primeira atividade do

⁷³ Essa presa foi encaminhada a Rosário Oriental. Posteriormente foi retomada pelas forças brasileiras e novamente apresada por José Cardona. Entrou na enseada de Barragán e foi declarada boa presa. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 484. Na edição de 4 de setembro de 1827 do jornal *Diário Fluminense* foi transcrita uma correspondência com alguns detalhes do reapresamento da escuna *Dragão* e outras pequenas embarcações. “O comboio, que havia saído dessa praça a 9, entrou neste porto, menos a Escuna *Dragão*, e 2 balandras de Manoel das Botas, que se soube terem sido aprezadas, e conduzidas ao arroio do Rozario. Na tarde dia 12 determinei mandar gente por terra para represa-las: ao mesmo tempo que o capitão de Fragata F. Mariath sahia com embarcações de guerra, e nas quaes ião embarcados 50 homens do Batalhão Nº 11, ao mando do Tenente Coronel Jacinto Pinto de Araujo Corrêa, e 6 artilheiros com huma peça de calibre 3 ao mando do 1º Tenente de Artilheria Francisco Herculano Rodrigues. Na madrugada do dia 13 a força, que tinha marchado por terra, conseguiu suprehender a Escuna *Dragão* e a Balandra *Bibiana*, contra as quaes fez fogo, e se maratão 5 homens; resultando disso represar as ditas embarcações com seus botes, e cargas, aprezar ao inimigo 1 lanchão, 1 bote, 1 caronada de 6, 5 espingardas, 10 espadas, 7 rolos de tabaco, 2 pipas e 2 meias pipas de vinho, e algumas botijas de azeite. Fizerão-se 8 prisioneiros: resgatarão-se do poder do inimigo 7 passageiros, que ião nas embarcações represadas, e que tinham conduzido a Alcoya, e também 1 marinheiro da nossa Esquadra. Da nossa parte só tivemos um miliciano ferido...”. Governador de Colônia, [Correspondência]. Destinatário: Barão de Vila Bella, Presidente e Governador interino das Armas da Cisplatina. Colônia, 16 jul. 1827. 1 ofício. Publicado em *Diário Fluminense* nº 54, de 4 de setembro de 1827.

⁷⁴ AGN, IX-49-3-12.

⁷⁵ *The British Packet and Argentine News* nº 43, de 26 de maio de 1827 e nº 44, de 5 de junho de 1827.

⁷⁶ AGN, IX-49-3-10, X-4-5-5, X-14-5-1 e III, caixa 22.

⁷⁷ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 33-34, notas de 20 e 21 de julho de 1827.

General Lavalle, a princípio, sem ter alcançado o seu objetivo⁷⁸.

O *General Lavalle* seguiu então o seu curso fluvial, cujo resultado foi o apresamento da escuna norte-americana *Hazard*⁷⁹, na costa da Banda Oriental, na noite de 3 de setembro de 1827. O navio manteve-se no curso até o fim daquele mês, depois voltou a ser denominado *Republicano* e foi direcionado para o serviço de cabotagem. Em 13 de abril de 1828, enquanto vinha de Las Vacas, acabou capturado por duas baleeiras brasileiras e encaminhado para Colônia⁸⁰.

Com o nome *Republicano Argentino* existiu uma pequena embarcação de quatro toneladas de propriedade de José M. Giadas. Em setembro de 1826, foi adaptada para o curso com objetivo principal de atuar contra os corsários fluviais brasileiros no Rio Uruguai e no Baixo Paraná. A embarcação recebeu a carta de curso nº 118, datada de 8 de outubro de 1826, e foi armada por Vicente Casares com dois canhões pedreiros. O alistamento da embarcação ocorreu em Maldonado⁸¹ e o comando ficou com Mateo Paoli⁸².

Como suas presas constam o pequeno corsário fluvial brasileiro *General Lecor* (capturado em 22 de outubro de 1826)⁸³ e a balandra *Itati* (capturada em 2 de outubro de 1827)⁸⁴. Entre 16 de novembro e 26 de dezembro de 1827, o corsário realizou um cruzeiro no Rio Uruguai, do qual não se dispõe de notícias⁸⁵. Depois disso foi usado

⁷⁸ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 421.

⁷⁹ Essa escuna foi encaminhada para a Enseada e declarada boa presa. O jornal *La Gaceta Mercantil* dá essa o navio como retomado por três escunas da Marinha Imperial, em frente a Quilmes, no dia 21 de setembro de 1827. *La Gaceta Mercantil* nº 1152, de 22 de setembro de 1827. O *The British Packet and Argentine News* noticiou o ataque dos navios brasileiros, mas informou que a escuna *Hazard* conseguiu retornar para Buenos Aires. *The British Packet and Argentine News* nº 59, de 22 de setembro de 1827. Por sua vez, Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy argumentaram que o navio norte-americano foi represado por navios de guerra brasileiros em dezembro de 1827. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 421. Em qualquer caso, seguiu-se uma contestação dos representantes do navio, Dana e Carman, contra os donos do corsário em virtude da captura. AGN, IX-34-9-5 e X-23-5-7.

⁸⁰ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 399.

⁸¹ AGN, X-4-5-5 e A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 303.

⁸² A princípio a embarcação seria comandada por Fourmantin, mas acabou saindo sob o comando do italiano D. Mateo Paoli, de 34 anos, com 17 homens na tripulação, sendo 11 italianos, 5 franceses e 1 grego, embora tenham ocorrido alterações posteriores. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 294.

⁸³ *La Gaceta Mercantil* nº 1079, de 22 de junho de 1827.

⁸⁴ AGN, III, caixa 22.

⁸⁵ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 486.

para suprir necessidades logísticas da esquadra republicana⁸⁶.

Outro corsário identificado com o nome *Republicano Argentino* foi de propriedade de Hilario Avalos e adquirido em 4 de janeiro de 1826 por Juan Reyna, um empregado de Vicente Casares que registrou o navio no nome de seu patrão. Mais tarde, foi vendido a Miguel Cobián⁸⁷. Essa foi uma embarcação de cabotagem que mesclou atividades de corso com emprego em atividades de transporte leve e correio.

O navio foi armado por Vicente Casares, tendo como fiador Francisco Trelles e como agente José María Giadas. A sua carta de corso foi a de nº 115, datada de 31 de agosto de 1826, e com reabilitação em 8 de outubro do mesmo ano⁸⁸. Sob comando de Mateo Paoli, saiu a corso no delta do Rio Paraná e na embocadura do Rio Uruguai entre 1º e 10 de outubro. Naquela ocasião, regressou com três presas: as balandras *Nossa Senhora de Carmem* e *Santo Antonio* e a balsa *Correntina*, esta última retomada, uma vez que se tratava de uma embarcação argentina⁸⁹.

Duas vezes argentina, duas vezes brasileira: a trajetória da escuna *Escudero* (*Escudeira*), *Patagones* (*Patagônia*)

A escuna corsário *Escudero* é descrita na historiografia argentina apenas como um navio que “não tem maiores antecedentes, salvo que foi capturada em águas africanas em junho de 1826. Posteriormente incorporada à esquadra brasileira, tomou parte no assalto de Patagones e foi recapturada por nossos navios”⁹⁰. Uma descrição esboçada, mas merecedora de maiores detalhes e continuidade, pois esse navio argentino foi tomado três vezes, finalizando sua existência como um navio brasileiro após o fim da guerra.

O *Escudero* foi um navio de casco de madeira, de propulsão a vela, aparelhado em brigue-escuna, armado pelos argentinos para atacar o comércio brasileiro, especialmente na costa ocidental africana. Enquanto corsário platino o navio não logrou

⁸⁶ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 398.

⁸⁷ AGN, IX-49-3-12.

⁸⁸ *Idem*, IX-34-9-5 e X-4-5-5.

⁸⁹ AGN, IX-35-1-6.

⁹⁰ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 286 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 402.

nenhum resultado⁹¹.

Nas águas de Cabinda, na costa da África, foi aprisionado depois de combater com o Brigue *Empreendedor*, sob o comando do Primeiro-Tenente Louis Clément Ponthier, em 11 de junho de 1826⁹². A presa foi julgada improcedente pela Auditoria da Marinha em 14 de dezembro do mesmo ano, tendo sido confirmada a sentença pelo Conselho do Almirantado em 27 de fevereiro de 1827⁹³.

Quando da finalização de tal processo, o navio já se encontrava em operação no sul sob o comando do mesmo Tenente Ponthier que o havia tomado na África. Como resultado do insucesso do ataque a Carmen de Patagones, em março de 1827, o navio foi retomado e reincorporado à esquadra republicana como o nome de *Patagones*⁹⁴, por decreto de 14 de abril de 1827⁹⁵.

Reparada as suas avarias, o *Patagones* foi designado para efetuar um cruzeiro em conjunto com o corsário *Ituzaingó*⁹⁶ e a corveta *Chacabuco*, que havia sido adquirida no Chile. O objetivo dessa divisão naval, chamada pelos argentinos de Esquadra de Patagones, era fustigar o comércio brasileiro efetuando o corso no litoral do país. Após quatro dias, em virtude das condições de seu casco, o ex-navio chileno

⁹¹ L. A. Boiteux, *Das nossas naus...*, p. 91.

⁹² Com vinte dias de viagem, o brigue-escuna *Empreendedor* deu entrada no Porto do Rio de Janeiro, conduzindo 41 prisioneiros em 18 de julho de 1826. Junto a ele vinha a escuna *Escudero*, com dois prisioneiros. O comandante do brigue avisava que ainda chegariam outras duas presas. *Diário Fluminense* nº 19, de 22 de julho 1826.

⁹³ As discussões em torno desse apresamento se prolongaram pelos anos seguintes. Uma decisão do Conselho de Estado, no ano de 1830, mandava que “a dita Escuna fosse julgada má presa, e entregue ao respectivo senhorio”. Ver Sessão 55, de 11 de dezembro de 1830, *Decisão sobre revista de sentença do Conselho Supremo Militar sobre apresamento de navio*. Brasil, *Atas do Conselho de Estado, Segundo Conselho de Estado, 1823-1834...*, p. 89. Este estudo não foi além desse ponto, mas presume-se que essa não tenha sido uma decisão final, pois sabe-se que o navio, com a nomenclatura de *Patagônia*, serviu à Marinha Imperial ainda por vários anos.

⁹⁴ Não confundir com um segundo corsário também denominado *Patagones* em 1827. Esse último tratava-se de um lanchão de 32 toneladas de propriedade da família Alzaga. Foi armado em agosto daquele ano e tripulado com dezessete homens, sob comando de Juan Leal. De posse da carta de corso nº 158, atuou no Rio Paraná e no estuário do Rio da Prata, mas não conseguiu apresiar nenhuma embarcação. Diante da ausência de resultados voltou a ser empregado no comércio de cabotagem. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, pp. 469-470.

⁹⁵ AGN, X-5-1-5, H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 407 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 468. Nesse ataque, além da escuna *Escudeira* (transformada no corsário *Patagones*), o Império do Brasil perdeu a corveta *Duqueza de Goiás* (encalhada na barra do Rio Negro), a corveta *Itaparica* (transformada no corsário *Ituzaingó*) e a escuna *Constança* (transformada no corsário *Juncal*).

⁹⁶ Ex-corveta brasileira *Itaparica*, que por sua vez era a ex-corveta portuguesa *Voadora*, que havia sido confiscada do Conde de Rio Maior durante os embates pelo reconhecimento da independência do Brasil.

não pôde acompanhar os outros dois⁹⁷.

Partiram então para a costa brasileira, em 10 de agosto de 1827, os novos corsários. O *Patagones*, sob o comando de George Love; e *Ituzaingó*, comandado por William Mason⁹⁸. Em alguns momentos do cruzeiro os dois navios mantiveram-se juntos, em outros se perderam de vista. Segundo Alzogaray, o corsário *Patagones* apresou um brigue-escuna denominado *Paquete de Pernambuco*, que foi remetido e chegou ao porto do Rio Negro⁹⁹. Enquanto efetuava o curso em frente ao litoral da Bahia, em 23 de setembro de 1827, o corsário *Patagones* foi descoberto por um navio da Marinha Imperial, era o brigue *Imperial Pedro*, comandado pelo Primeiro-Tenente Joaquim Ferreira Leal.

Ao passo que se aproximava do navio argentino, a tripulação do *Imperial Pedro* avistou outro navio, o qual estava sendo tomado pelo *Patagones*. Tratava-se do patacho *Pojuca*, um mercante de diminuta tripulação que transportava petrechos para a Marinha. Embora não tenha conseguido evitar a tomada do patacho pela distância em que se encontrava, o *Imperial Pedro* avançou sobre o corsário e iniciaram um combate, enquanto o *Pojuca* já tomado, também fustigava o navio de guerra brasileiro.

Com foco somente no *Patagones*, Leal Ferreira conseguiu apresiar o corsário após ter sofrido duas tentativas de abordagem durante o encontro. O *Pojuca*, com sua tripulação argentina, evadiu-se após verificar a sorte do *Patagones*. No dia seguinte, na província da Bahia, o Tenente Leal Ferreira comunicou o combate de seu navio e o conseqüente apresamento do corsário ao Vice-Presidente daquela província, Manoel Ignacio da Cunha e Menezes¹⁰⁰. O teor completo da parte de combate, contendo os

⁹⁷ Apesar disso, a corveta *Chacabuco* participou da escolta de outro navio que, até certo ponto, foi acompanhado pela Esquadra de *Patagones*, tratava-se do brigue *Ann*, que levava para o Rio Salado noventa e três militares brasileiros feitos prisioneiros após o malfadado ataque à Carmem de *Patagones*, incluindo os tenentes Joaquim José Ignácio e Joaquim Marques de Lisboa. Sob a liderança deste último, os prisioneiros conseguiram se apoderar do navio e encaminhá-lo para Montevideu antes que a escolta pudesse perceber os acontecimentos e alcançá-los. João do Prado Maia, *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império – tentativa de reconstituição histórica*, 2ª edição, Rio de Janeiro, Editora Cátedra, 1975, pp. 109-110 e L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 439.

⁹⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 43, nota de 10 de agosto de 1827.

⁹⁹ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 318.

¹⁰⁰ No dia 25 de setembro, o Primeiro-Tenente Joaquim Leal Ferreira enviou um ofício comunicando o acontecimento também ao Ministro da Marinha, Marquês de Maceió. Nessa segunda comunicação, anexou uma cópia da parte dada ao Vice-Presidente da Província da Bahia e agregou alguns elogios a sua tripulação. “O voluntário Marianno Rosquellas, o 1º Piloto de Carta José Ribeiro da Silva e o Mestre

detalhes do apresamento, segue abaixo.

Ilmo. e Exmo. Sr. – Participo a V. Ex. que no dia 23 do corrente pelas 6 horas da manhã, a 45 milhas ao S. deste porto avistei em muita distancia pela prôa duas embarcações ao S. S. O. sendo huma armada Bergantim Escuna, e a outra a Patacho, este com a nossa Bandeira içada, e aquelle com a da República de Buenos Aires. Dei-lhe caça, e observei que tendo rompido o fogo de hum para o outro ás 8 horas, este cessou ás 9 horas, e o Patacho arreou a sua Bandeira: prossegui na caça, mas como a distância a que estava deles ainda era muita, houve tempo de o Bergantim inimigo poder guarnecer o Patacho com gente sua, de sorte que quando a huma hora da tarde os meus tiros lhe chegavão, rompi fogo sobre o Bergantim inimigo, que já muito antes me havia atirado bastantes tiros, aos quaes não quis responder por não estar perto. Ás 2 horas e 45 minutos, isto he, depois de huma hora e três quartos de combate, no qual muito soffri o fogo do Patacho, a quem não respondi por ser o meu maior empenho tomar o Bergantim inimigo com quem me ocupei somente, consegui obriga-lo a arrear a Bandeira, isto depois de duas abordagens que elle tentou dar-me. O Patacho apenas isto vio fugio a todo o pano, e não pude hir ao seu alcance pelo receio de perder esta preza já tomada, e por me ser preciso levar muito tempo para com hum pequeno bote (porque as demais embarcações minhas, e do Bergantim inimigo estavam varadas de ballas) fazer passar as guarnições de huma para outra embarcação. Este Bergantim, segundo affirmão os prisioneiros se denomina *Patagonia*, he de guerra, e andava a corso: sua força he de huma peça de bronze de rodízio calibre 24, e 5 caronadas de calibre 12. Da minha parte houve um marinheiro morto, e 4 feridos, e do inimigo 15 mortos. Inclusive o Commandante, e alguns feridos. Tenho a meu bordo prisioneiros 1 Tenente, 2 Guardas Marinhas, 1 Capitão de Preza, 5 Soldados, e o restante da marinhagem. Tambem se acha a meu bordo o Piloto José Lourenço que comandava o *Pojuca*, e 23 individuos que forão da sua guarnição. Tenho alguma ruina pelos altos deste Bergantim, em consequência do encontro com o inimigo nas duas vezes que tentou abordar-me. Resta-me significar a V. Ex. que toda a minha guarnição se portou com valor, e entusiasmo. Guarde Deos a V. Ex. muitos anos. Bordo do Brigue *Imperial Pedro* surto na Bahia em 24 de setembro de 1827. – Illustrissimo e Excellentissimo Sr. Vice-Presidente, Manoel Ignacio da Cunha e Menezes. – Joaquim Leal Ferreira, 1º Tenente e Commnadante¹⁰¹.

Como é possível perceber, o brigue *Imperial Pedro* teve um morto e quatro

Joaquim de Amorim se fazem dignos e merecedores da alta contemplação de V. Ex., e o Praticante Antonio Dias dos Santos Bellico, eu desejarei que V. Ex. me faça a graça de o nomear Voluntário da Armada, pois lhe encontro bastante habilidade”. Primeiro-Tenente Joaquim Leal Ferreira, [Correspondência]. Destinatário: Ministro da Marinha, Marquês de Maceió. Bordo do brigue *Imperial Pedro* em Salvador, 25 set. 1827. 1 ofício. Publicado no *Diário Fluminense* nº 83, de 9 de outubro de 1827.

¹⁰¹ Primeiro-Tenente Joaquim Leal Ferreira, [Correspondência]. Destinatário: Vice-Presidente da Província da Bahia, Manoel Ignacio da Cunha e Menezes. Bordo do brigue *Imperial Pedro* surto em Salvador, 24 set. 1827. 1 parte de combate. *Ibidem*.

feridos, enquanto o corsário *Patagones* teve quinze mortos, inclusive o comandante George Love. O navio apreendido foi incorporado à Marinha Imperial como o nome de *Patagônia* e permaneceu em atividade na Marinha Imperial até 1845¹⁰².

Já o patacho *Pojuca* seguiu para Carmen de Patagones, em cujo porto foi armado e transformado no corsário *Honor*¹⁰³. Mais tarde, em 22 de abril de 1828, enquanto velejava em demanda do Rio Negro, foi avistado pelo lugre arvorado em fragata *Príncipe Imperial*, comandado pelo Capitão-Tenente Carlos Rose. Ao notar que era perseguido, o comandante do corsário desviou sua rota para o Rio Salado em busca de abrigo. O navio brasileiro, porém, “não lhe deu trégua, castigando-o com os seus canhões de proa”. Após meia hora de resistência, o *Honor* arriou a bandeira e entregou-se, sendo incorporado à Marinha Brasileira¹⁰⁴.

O único cruzeiro do corsário *Ituzaingó*

Conforme foi apresentado, juntamente com o corsário *Patagones* havia partido para um cruzeiro, em 10 de agosto de 1827, a corveta corsário *Ituzaingó* (ex-*Itaparica*)¹⁰⁵. Antes de sair, o navio havia sido reparado em Carmen de Patagones, onde também foi convertido em brigue-escuna, em que pese muitos documentos aludirem a esse corsário como uma corveta¹⁰⁶.

Apesar de estar atuando também na costa nordeste do Brasil, no momento em

¹⁰² Naquele ano foi condenado devido às condições em que se encontrava. Em 1846 foi entregue à Alfândega do Rio de Janeiro. Em 1849 servia de depósito aos socorros navais. Em 1852 foi levado a leilão público e adquirido por Francisco Dias da Cruz, voltando ao serviço da alfândega. L. A. Boiteux, *Das nossas naus...*, p. 97 e Mario Mendonça; Alberto Vasconcelos, *Repositório de nomes dos navios da Esquadra Brasileira*, 3ª edição, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1959, p. 201.

¹⁰³ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 44.

¹⁰⁴ *Diário Fluminense* nº 11, de 12 de julho de 1828 e L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 57. O ex-corsário *Honor* foi classificado como transporte com o seu antigo nome: *Pojuca*. Ainda participou das operações finais da Guerra da Cisplatina fazendo parte da Divisão do Rio Salado. Até pelo menos o ano de 1847, figurava no mapa do material flutuante da Marinha Imperial. Lucas Alexandre Boiteux, *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, vol. 24, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1971, p. 127 e L. A. Boiteux, *A Marinha de Guerra Brasileira nos reinados...*, p. 347.

¹⁰⁵ Além da corveta *Chacabuco* que não conseguiu acompanhar o restante da “Esquadra de Patagones”. Esse grupo de navios também realizou, até certo ponto, a escolta do brigue *Ann*, do qual se apoderaram os noventa e três militares brasileiros feitos prisioneiros após o malfadado ataque à Carmem de Patagones. J. do J. do P. Maia, *op. cit.*, pp. 109-110.

¹⁰⁶ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 446.

que o navio do comandante George Love foi tomado pela Marinha Imperial, o corsário *Ituzaingó* não se encontrava operando em conjunto com ele. Em novembro, chegavam em Buenos Aires informações de que os corsários *Ituzaingó* e *Congreso* haviam em conjunto tomado a fragata *Thétis* na Bahia¹⁰⁷. Fato que mais tarde verificou-se não ser verdadeiro¹⁰⁸.

A jornada do corsário *Ituzaingó* teve uma duração de quase quatro meses, chegando à Baía de San Blas no final de novembro de 1827¹⁰⁹. Assim como o desafortunado *Patagones*, ao longo de seu cruzeiro havia alcançado litoral nordeste do Brasil. O navio estava bastante arruinado pelos encalhes pelos quais passou, mas o resultado como corsário havia sido satisfatório.

Ao final, foi-lhe creditada a captura de dez presas, tendo cinco delas chegado a portos argentinos¹¹⁰. No início de janeiro de 1828, o aspirante Guillermo Mason¹¹¹ levou até Buenos Aires algumas informações sobre o cruzeiro da *Ituzaingó*. No relato anotado pelo Capitão do Porto é dada notícia superficial sobre seis presas do corsário.

Apresentou-se neste porto o Sr. Guillermo Mason, aspirante da corveta de guerra *Ituzaingó* e dá a seguinte notícia: que a quinze dias partiu de Patagones na escuna americana *Francis* e que desembarcou no Tuyú há cinco dias; conduzindo as comunicações anexas, acrescentando que quatro presas tomadas pela dita corveta se acham em segurança na península de San José, mais uma sumaca liberada com o pessoal da fragata que se perdeu sobre o Cabo de Santo Antônio: que a corveta está bastante danificada pelos encalhes que sofreu durante o cruzeiro, mas que tem reparação¹¹².

Nesse sentido, as presas identificadas do *Ituzaingó*¹¹³ são o brigue *Marquês de Nazaret*, apresado próximo a Cabo Frio em 1º de setembro, com carregamento de

¹⁰⁷ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 100-101, nota de 26 de novembro de 1827.

¹⁰⁸ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 399, L. A. Boiteux, *Das nossas naus...*, p. 187 e L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 443.

¹⁰⁹ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 286 e *Idem*, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 439.

¹¹⁰ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, pp. 43-44.

¹¹¹ Um filho de William Mason, comandante do corsário *Ituzaingó*, o qual fazia parte da tripulação de seu navio.

¹¹² F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 129, nota de 22 de janeiro de 1828, tradução nossa.

¹¹³ AGN, IX-35-1-6, IX-49-3-12, X-4-5-3, X-14-5-2, X-14-9-7 e X-23-5-7.

vinhos¹¹⁴; o brigue *Honor*¹¹⁵ que chegou ao Salado em 2 de abril de 1828, a fragata *Conceição Feliz*, apresada na costa de Pernambuco em conjunto com o corsário *Congreso*¹¹⁶.

Seguiram-se duas presas portuguesas. O brigue *Tamega*, que foi remetido ao Rio Salado, onde chegou em 2 de janeiro de 1828, mas foi declarado má presa no final daquele ano por possuir documentação comprobatória de sua neutralidade. E o brigue *Novo Despique*¹¹⁷, o qual já havia sido abordado anteriormente pelos corsários *Sin Par* e *General Brandsen*.

Além desses cinco navios identificados, Laurio Destéfani assegurou que “uma fragata capturada foi enviada para Valparaíso”¹¹⁸. Por sua vez, Teodoro Caillet-Bois registrou que “outra presa foi perdida próximo ao Cabo de Santo Antônio e três foram destruídas”¹¹⁹. Supostamente, a décima presa deve ser a sumaca não identificada citada no relato de Guillermo Mason ao Capitão do Porto de Buenos Aires¹²⁰.

Após o seu regresso, o corsário *Ituzaingó* foi perdido na barra do Rio Negro, onde por algum tempo ainda foi usado como pontão até afundar totalmente¹²¹. Era o fim da antiga corveta portuguesa *Voadora*, o navio que, em 1807, havia trazido a notícia da vinda da Família Real Portuguesa para o Brasil.

Encontram-se em meio às anotações do diário de notícias do Capitão do Porto de Buenos Aires, referências a outros corsários menores denominados *Ituzaingó*. Nessas

¹¹⁴ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 82, nota de 24 de outubro de 1827.

¹¹⁵ *Ibidem*, tomo II, p. 162, nota de 4 de abril de 1828.

¹¹⁶ AGN, X-5-1-3. Essa presa encalhou em San Blas, salvando-se parte da carga. Ainda assim foi julgada boa presa. L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 439.

¹¹⁷ A captura desse navio gerou uma reclamação de seus proprietários Joaquim Gonçalves Lobo Pacheco e Manoel Maria Machado. No desfecho do processo foi decidido, em segunda instância, que o navio devia ser considerado boa presa “por utilizar dupla documentação, brasileira e portuguesa”. AGN, IX-34-9-6, IX-34-9-7, X-41-2-4 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 447, tradução nossa.

¹¹⁸ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 439, tradução nossa.

¹¹⁹ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 44, tradução nossa. Além das presas já referidas, Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy consignam ao *Ituzaingó*, apesar de chegarem ao Rio Salado somente em abril e maio de 1828, portanto em um período bem posterior ao fim do cruzeiro desse corsário, o apresamento do brigue *Juliana*, da escuna *Francisca*, e das sumacas *São Vicente Ferrer*, *Felicidade*, *Las Herbas* e *Desengano Feliz* (esta última sequestrada pela tripulação da presa) H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, pp. 447-448.

¹²⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 129, nota de 22 de janeiro de 1828.

¹²¹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 408, L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 276 e *Idem*, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 439.

anotações é mencionada a movimentação de pelo menos uma canoa, um bote, um baleeiro, uma balandra e um lanchão. É possível que essas designações possam dizer respeito a uma mesma pequena embarcação, ou mesmo duas ou três; diferenciando apenas a forma como foi registrado o tipo de navio¹²².

De acordo com uma nota de *La Gaceta Mercantil*, em meados de abril de 1827 um desses corsários denominado *Ituzaingó* foi posto à pique pelas forças navais brasileiras¹²³. Laurio Destéfani anotou que um bote corsário *Ituzaingó* “foi tomado pelo inimigo e com a mesma carta de corso se armou uma canoa de mesmo nome que fez uma presa, mas foi retomada três dias depois”¹²⁴. É provável que essa canoa *Ituzaingó* tenha sido a que tomou a ex-balandra argentina *Dolores*¹²⁵ no início de julho de 1827.

Hijo de Mayo, o lugre corsário

Após o *Guillermo-Lavalleja*, este seria o segundo corsário platino bem sucedido. Foi construído na ribeira portenha, em Buenos Aires, aparelhado em lugre com dezessete toneladas e propulsado também por vinte e quatro remos. Seu armamento eram dois canhões pedreiros - um na proa e outro na popa – e setenta fuzis concedidos pelo Comando da Marinha platina¹²⁶.

O navio era propriedade de Vicente Casares e teve como armadores Severino Prudent e José Julián Arriola, com fiança garantida por Félix Ignacio Frías. Teve ainda um agente chamado Eduardo Fuzier em Carmem de Patagones. O contrato inicial entre

¹²² F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, pp. 183, 196 e 199, notas de 23 de março, 29 de abril e 8 de maio de 1827 e *Idem*, tomo II, pp. 31 e 41, notas de 15 de julho e 8 de agosto de 1827.

¹²³ *La Gaceta Mercantil* nº 1038, de 30 de abril de 1827.

¹²⁴ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 425, tradução nossa.

¹²⁵ A. Alzogaray e Julio A. Benencia creditaram o apresamento das balandras *Dolores* e *São Martim* e da escuna *Dragão* a uma ação conjunta do *Republicano*, do bote *Ituzaingó* e da canoa *Recompensa*, os quais teriam atacado um pequeno comboio que ia de Montevideú para Colônia. Tanto a escuna *Dragão* quanto a balandra *Dolores* - esta uma embarcação argentina que já havia sido capturada antes - foram retomadas pela Marinha Imperial no final de julho de 1827. O jornal *The British Packet and Argentine News* publicou nota relacionando as presas *Dragão* e *Dolores* ao bote corsário *Ituzaingó*. A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 104, F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 29, nota de Arturo Benencia e *The British Packet and Argentine News* nº 52, de 4 de agosto de 1827. Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy argumentaram que a *Dolores* e a *Dragão* voltaram a ser capturadas pelas forças argentinas. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, pp. 448 e 484.

¹²⁶ AGN, III, caixa 21 e L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 286.

os proprietários, os oficiais e a tripulação foi assinado em 19 de junho de 1826¹²⁷. O navio obteve a carta de corso nº 95¹²⁸, datada de 19 de julho do mesmo ano¹²⁹, e a tripulação foi composta por trinta e seis membros entre ingleses e norte-americanos¹³⁰.

Esse navio saiu a corso em 20 de junho de 1826 sob o comando do inglês James Harris¹³¹, conhecido como “Cojo Harris”, para um cruzeiro de até três meses. Devido ao porte do navio, a área de atuação, *a priori*, estava limitada ao estuário do prata e à costa sul do Brasil¹³².

As presas desse primeiro cruzeiro do *Hijo de Mayo* foram o iate *Murmurador*¹³³, tomado em 27 de junho próximo à Montevideú¹³⁴, e a escuna *Bella Flor*¹³⁵, tomada em 27 de julho próximo à cidade de Rio Grande, com valiosa carga¹³⁶. Houve outra presa não identificada, porém foi retomada pelas forças brasileiras¹³⁷.

O *Hijo de Mayo* permaneceu em Patagones, tomando parte no combate de 7 de

¹²⁷ “Por esse documento ficou estipulado que o cruzeiro corsário duraria até três meses, das presas e carregamentos os proprietários do navio levariam 50% líquido. A tripulação deveria se comportar com subordinação e respeitar os navios neutros, as presas deveriam ser encaminhadas ao porto de Buenos Aires ou da Banda Oriental, não se poderia deixar o navio sem a permissão do comandante, sob pena de perder sua cota de presa. Também estava proibido o alvoroço e o motim, com ameaça de perder a parte correspondente da presa e de ser desembarcado, o que também se daria em caso de falta. Os 50% correspondentes à tripulação seria dividido em 100 cotas, dessas 10 seriam do comandante do navio, 7 para os tenentes, 4 para o contramestre e o resto 3 ou 2, exceto alguns que corresponderiam a 1,5%. Em caso de sobra de cotas, elas seriam divididas entre aqueles que se destacaram na ação ou entre os feridos”. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 286, tradução nossa.

¹²⁸ Em alguns documentos a carta de corso desse navio aparece com o nº 94, com data de 6 de julho de 1826.

¹²⁹ AGN, IX-49-3-10 e X-4-5-5.

¹³⁰ B. Vale, *op. cit.*, p. 132 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 443 anotaram que foram 33 tripulantes, todos ingleses.

¹³¹ Pouco tempo antes esteve próximo de ingressar na esquadra argentina, na graduação de subtenente, porém preferiu a aventura e os melhores retornos financeiros do comando de um corsário. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 286.

¹³² H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 379.

¹³³ Mais tarde transformado no corsário *General Brown*. Ver no APÊNDICE A o estudo deste corsário.

¹³⁴ AGN, IX-34-9-7, IX-35-1-6, X-4-5-3, IX-49-3-12, X-4-5-5, X-5-1-1, *La Gaceta Mercantil* nº 1079, de 22 de junho de 1827 e Isidoro Ruíz Moreno, *Las Presas Marítimas en la República Argentina*, Buenos Aires, Gale, Making of Modern Law, 2013, p 126.

¹³⁵ A escuna *Bella Flor* foi transformada no corsário *Flor de Mayo* posteriormente. H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 379.

¹³⁶ *The British Packet and Argentine News* nº 12, de 21 de outubro de 1826.

¹³⁷ AGN, IX-34-9-5, IX-35-1-6 e A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 72.

março de 1827, ocasião em que foi danificado pelas forças brasileiras¹³⁸. Pelo menos parte da carga das presas foi remetida à Buenos Aires, onde foi leiloada em novembro de 1826, conforme se verifica em matéria publicada por *La Gaceta Mercantil*.

Na quarta 8 do corrente, na casa de J. J. Arriola, às onze e meia da manhã, terá efeito a venda com a melhor oferta para os diferentes produtos que se anunciarão, apresados do iate brasileiro, o *Murmurador*, igualmente 29 rolos de tabaco negro superior, 20 bolsas de café de primeira qualidade, 30 peças de brim e 1 caixa de betume vindos de um barco e pertencentes à outra presa do *Hijo de Mayo*, de nome *Bella Flor*. Além disso, serão leiloados no mesmo dia, pertencentes a particulares desta praça: açúcar branco, vinho carlon em pipas, cachaça de Havana, gin em pipas, azeite em botijas, arroz, pérolas, caixas de sabão branco, vinagre, copos, vinho moscatel, vinhos brasileiros em pipas, lenços e outros diversos produtos¹³⁹.

Uma interessante questão se sucedeu em torno dos escravos que a *Bella Flor* levava a bordo, cujos processos podem ser encontrados no *Archivo General de la Nación*¹⁴⁰. Ainda sobre esse assunto, o armador efetuou uma reclamação junto ao Estado, em 29 de janeiro de 1827, com intuito de ser ressarcido pelos escravos que liberou de sua presa, tendo sido atendido em conformidade com a legislação do curso platino¹⁴¹.

Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy mencionam um provável segundo cruzeiro com partida do Rio Salado, cuja documentação não se conhece. Segundo esses autores, com os quais concordam Boiteux e Martins, o fim do *Hijo de Mayo* teria se dado em um naufrágio na barra do Rio Negro em 15 de dezembro de 1827¹⁴².

Por outro lado, Alvaro Alzoragay e Teodoro Caillet-Bois anotaram que o navio se perdeu naquela mesma barra, porém em outubro do ano anterior, tendo se salvado a tripulação¹⁴³. Laurio Destéfani relatou haver dúvida quanto à data efetiva em que se perdeu o navio em face da ausência de documentação comprobatória¹⁴⁴.

¹³⁸ AGN, X-23-5-7.

¹³⁹ *La Gaceta Mercantil* n° 899, de 4 de novembro de 1826, tradução nossa.

¹⁴⁰ AGN, X-14-8-1, IX-34-9-5, X-4-5-3, X-4-5-5, X-5-1-1, X-14-3-2 e X-38-5-3.

¹⁴¹ *Idem*, X-14-8-1.

¹⁴² H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 444 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 379.

¹⁴³ Alzoragay, *op. cit.*, p. 73 e T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 325.

¹⁴⁴ L. H. Destéfani, "Guerra de corso contra el Brasil...", p. 292.

***Oriental Argentino*, sob o comando de D'Autant e Fourmantin**

Tratava-se de um ex-mercante sueco, o *Gustav*. Um brigue de 210 toneladas que foi armado com um rodízio de calibre 16 e oito canhões (quatro de calibre 8 e quatro de calibre 4), tendo recebido uma tripulação de sessenta homens. Inicialmente foi propriedade do próprio comandante, o corsário francês Pierre Frédéric D'Autant, também conhecido como “Bibois”¹⁴⁵. Depois foi vendido a Severino Prudent e matriculado como navio das Repúblicas Unidas do Rio da Prata em 17 de junho de 1826¹⁴⁶.

Recebeu a carta de corso nº 94, datada de 4 de julho de 1826, tendo terminado como propriedade do armador Juan Pedro Aguirre¹⁴⁷. Em meados de 1826, o navio se preparava para o seu primeiro cruzeiro e, com a intenção de se proteger junto à esquadra de William Brown, ao tempo em que tentava furar o bloqueio brasileiro, acabou por tomar parte no combate naval de Lara Quilmes nos dias 30 e 31 de julho de 1826¹⁴⁸.

A atuação do corsário nesse episódio não foi nada exemplar: manteve-se afastado, precisou alijar parte de sua artilharia para não encalhar no Banco Camaron e ainda enfrentou uma revolta¹⁴⁹ da tripulação¹⁵⁰.

Indubitavelmente, grande parte dos indivíduos que procuravam o corso não estavam interessados em combates regulares entre esquadras, os quais não lhes podiam render grandes resultados financeiros. Daí a rebeldia ocorrida a bordo do *Oriental*

¹⁴⁵ AGN, X-14-3-2 e X-36-7-28.

¹⁴⁶ *Idem*, X-36-7-28 e III, caixa 20.

¹⁴⁷ *Idem*, X-4-4-4 e X-22-6-6. Na documentação consultada encontra-se como proprietário e fiador o armador D. Juan Pedro Aguirre, enquanto Severino Prudent aparece como agente do navio, o que ocorre também nos contratos de corso dos mesmos datados de 7 de julho de 1826 e 30 de setembro de 1827. AGN, X-4-5-5. Segundo Rodriguez e Arguindeguy, essa dualidade ocorria com frequência pelo fato de muitos navios não se traduzirem somente em propriedade de uma pessoa física, mas sim de sociedades por ações criadas para determinadas campanhas. Dessa forma, em alguns documentos esses indivíduos surgiam como proprietários e armadores e em outros como acionistas principais. Uma forma de dividir responsabilidades em caso de reclamações sobre o corso, sem, contudo, deixar de participar dos bons resultados quando tudo ocorria conforme planejavam. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, pp. 464-465.

¹⁴⁸ B. Vale, *op. cit.*, p. 103.

¹⁴⁹ Por um ato de insubordinação tido como grave, na noite de 1º de agosto de 1826, portanto logo na sequência do combate de Lara Quilmes, D'Autant matou o marinheiro Juan Serth com um golpe de espada no abdômen. O comandante e alguns oficiais foram afastados de seus cargos até que se apurassem os fatos, do que resultou na absolvição de D'Autant. AGN, X-5-1-5.

¹⁵⁰ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 380.

Argentino durante o enfrentamento das esquadras, a qual não deixou de ser notada e criticada por William Brown¹⁵¹.

Consta que no momento do combate, aproveitando o engajamento dos navios do bloqueio, o *Oriental Argentino* teria tentado se evadir para iniciar seu cruzeiro. De fato, Emílio de Sena referindo-se às ações dos navios brasileiros naquela circunstância, registrou que alguns deles se ocuparam “em perseguir um corsário que tentou sair no momento do conflito”¹⁵². Notoriamente, o interesse do corsário não era combater os navios do Império Brasileiro.

Ainda assim, embora perseguidos, o *Oriental Argentino* e outro navio platino, o *Independencia*, conseguiram alcançar o fundeadouro de Los Pozos em Buenos Aires. Estava frustrada sua primeira tentativa de sair a corso¹⁵³.

A segunda fase desse corsário, de caráter eminentemente fluvial, teve início logo em meados de agosto. Enquanto D'Autant encontrava-se impossibilitado devido ao julgamento a que era submetido, o comando do navio foi assumido por François Fourmantin (o mesmo comandante do corsário *Lavalleja*). A artilharia alijada no Rio da Prata foi recuperada e o navio encaminhado para o Rio Tigre, em cujo local foi procedido um novo alistamento e realizado ajustes no contrato e na carta de corso, agora datada de 16 de outubro de 1826¹⁵⁴.

No dia 20 de outubro o navio zarpuou. Após operar durante uma semana nos braços do Rio Paraná (Guazú, Miní) retornou a Buenos Aires em 28 de outubro¹⁵⁵, tendo declarado como presas a barcaça corsário brasileiro *Leão* (com um obus de 6 e um canhão de 2) e a reapresada *Barca do Porto*¹⁵⁶ (com um canhão de 4) e sete

¹⁵¹ Segundo Ángel Justiniano Carranza, o Almirante teria dito ao seu secretário: “miseráveis, como sinto não haver entrado em luta com alguns comandantes no penol”. A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 133, tradução nossa.

¹⁵² Emílio de Sena, *Guerra do Rio da Prata em 1825: O libelo argentino e a verdade histórica*, Rio de Janeiro, Tipografia do Correio Mercantil, 1857, p. 41.

¹⁵³ H. Boiteux, *Os nossos Almirantes...*, vol. 2, p. 221.

¹⁵⁴ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El corso...*, p. 465.

¹⁵⁵ AGN, X-5-1-5.

¹⁵⁶ Que havia sido aprendida anteriormente e foi transformada no corsário fluvial brasileiro *Atrevido*. Na ocasião de seu reapresamento, conduzia como presa sete mercantes de cabotagem também retomados. T. Caillet-Bois, “Los corsários...”, p. 18.

embarcações mercantes de cabotagem¹⁵⁷. Rodriguez e Arguindeguy relataram também o aprisionamento de outra barça corsária no dia 28 de outubro: a *São Francisco* (com um obus de calibre 6 e um canhão de calibre 2)¹⁵⁸.

No final de outubro, o navio tentou forçar o bloqueio brasileiro acompanhado da *Sarandí*, da *Congreso* e do *República*, todavia somente a *Sarandí* conseguiu sair. Entretanto, em 2 de novembro, o *Oriental Argentino* já com Pierre D'Autant novamente no comando tentou e conseguiu escapar do bloqueio. De acordo com uma matéria publicada no jornal *The British Packet and Argentine News*, o episódio teria ocorrido após iludir vinte e três navios de guerra brasileiros que bloqueavam Buenos Aires¹⁵⁹. Sua área de atuação principal seria o litoral brasileiro até o Rio de Janeiro.

O navio obteve bons resultados nesse segundo cruzeiro. Ao longo do mês de novembro conseguiu tomar o brigue *Bom Sucesso*, a escuna *Imperatriz*, a escuna *Chiquinha*¹⁶⁰ e a fragata mercante *Condessa da Ponte*¹⁶¹, de 700 toneladas, totalmente

¹⁵⁷ F. Lynch, *op. cit.*, p. tomo I, p. 106. De acordo com Teodoro Caillet Bois esses dois pequenos navios teriam sido capturados pelo corsário *Republicano Argentino*. *Ibidem*. Do mesmo modo, Laurio Destéfani considerou ter sido um equívoco cometido por Francisco Lynch no registro de seu diário e também atribuiu as presas ao *Republicano Argentino*. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 294. No jornal *La Gaceta Mercantil* de 26 de outubro encontra-se publicada uma carta enviada da localidade de Las Vacas por “R.A”, três dias antes, a qual trazia detalhes sobre tais apreensões. Entretanto, o nome do comandante não foi publicado (ao que parece por estar ilegível na correspondência), porém cita-se que o corsário argentino era uma embarcação que fora propriedade de Casares (o que leva a crer que não se tratava do *Oriental Argentino*, que nunca fora daquele armador). *La Gaceta Mercantil* n° 892, de 26 de outubro de 1826. Por outro lado, o *The British Packet and Argentine News*, com o qual concordam Rodriguez e Arguindeguy atribui as presas ao *Oriental Argentino*. *The British Packet and Argentine News*, n° 13, de 30 de outubro de 1826 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 466. Para esta análise, seguiu-se o estudo destes últimos historiadores argentinos.

¹⁵⁸ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 465.

¹⁵⁹ *The British Packet and Argentine News*, n° 14, de 4 de novembro de 1826.

¹⁶⁰ Notícia o *Diário Mercantil do Rio de Janeiro*: “que o mestre da escuna *Chiquinha*, sahida de Santos, declarou que foi aprezado a 7 de novembro na latitude 28°, 50’ e longitude 47°, 37’ por hum brigue corsário sahido de Buenos Aires, com mais de 100 homens de tripulação, he armado á redonda... de cobre, tem duas peças de rodízio e duas de calibre 9. Teria mais de 100 pés de quilha e 33 de boca: que este mesmo Corsario apresou no mesmo dia 7 o hiate *Dois Amigos*, sahido de Laguna para o Rio Grande”. *Diário Mercantil do Rio de Janeiro* n° 270, de 2 de dezembro de 1826 e *Diário do Rio de Janeiro* n° 25, de 30 de novembro de 1826. Por notícia trazida pelo comandante da barca a vapor *Correio Brasileiro*, supõe-se que o iate *Dois Amigos* foi liberado com as tripulações das presas. *Diário do Rio de Janeiro* n° 19, de 23 de novembro de 1826.

¹⁶¹ Depois transformada no corsário *Gaviota*. AGN, IX-35-4-6, IX-49-3-12 e X-1-3-5. Por ocasião de seu apresamento, o mestre da *Condessa da Ponte* foi conduzido para o porto do Rio de Janeiro juntamente com um grande grupo de tripulantes e passageiros a bordo da galera dinamarquesa *Antoinelle*, a qual vinha de Copenhagen. Segundo informou o próprio mestre, a fragata foi apresada há 35 léguas do mar de Cabo Frio, no dia 29 de novembro, e que tinha partido de Lisboa, em 7 de outubro, com destino ao porto do Rio de Janeiro. *Diário do Rio de Janeiro* n° 9, de 12 de dezembro de 1826.

carregada. Os três primeiros foram encaminhados para Patagones e a fragata para San Blas¹⁶².

Em 5 de dezembro, o *Oriental Argentino* tentou capturar, sem sucesso, o transporte *Ururau*¹⁶³, comandado pelo Primeiro-Tenente Joaquim Leão da Silva Machado que se direcionava para a Bahia¹⁶⁴. Em 27 de dezembro entrava o corsário em Patagones encerrando um bem sucedido cruzeiro. Na sua chegada foi instaurado um processo para analisar a procedência das presas e julgá-las boas ou más. O Tribunal estava composto por Ambrosio Mitre, Augustín Murguiondo e Fernando Alfaro, os quais declaram as capturas como legais¹⁶⁵.

Por ocasião do malfadado ataque brasileiro a Carmen de Patagones, em março de 1827, o *Oriental Argentino* ainda estava naquele porto e participou das ações¹⁶⁶. Logo depois, em maio do mesmo ano, zarpou para um novo cruzeiro sob o comando de Fourmantin, enquanto a presa *Condessa da Ponte* (renomeada corsário *Gaviota*) o acompanhou sob o comando de D'Autant¹⁶⁷.

Nesse novo cruzeiro há registro de que realizou ao menos uma presa, a sumaca *Ânimo Feliz* em maio de 1827¹⁶⁸. Já separado do *Gaviota* foi perseguido por navios da marinha imperial brasileira e, em 21 de dezembro de 1827, encalhou no Banco de São Tomé, na Região dos Lagos, em seguida foi destruído pelas ondas¹⁶⁹.

¹⁶² L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 292.

¹⁶³ Em 29 de maio de 1827, na altura da barra de Vitória, voltou a combater com outro corsário, o *Presidente*. Nesse episódio morreram o comandante do *Ururau* e dezessete tripulantes e o transporte foi tomado pelos argentinos. Em 16 de novembro, rumava para o Rio da Prata quando foi atacado pela divisão naval brasileira em patrulha nas proximidades do Rio Salado, ocasião em que foi obrigado a encalhar na costa e foi incendiado pelos brasileiros. L. A. Boiteux, *Das nossas naus...*, p. 205.

¹⁶⁴ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 380. O Jornal *Diário do Rio de Janeiro*, em 11 de dezembro, dá notícia trazida pelo correio português *Constância* que havia encontrado o *Ururau* cem léguas mar adentro, na altura de Cabo Frio, “o qual lhe disse que se havia batido com hum Corsario de sete peças por banda”. *Diário do Rio de Janeiro* nº 8, de 11 de dezembro de 1826.

¹⁶⁵ AGN, X-4-5-5.

¹⁶⁶ Nesse episódio muitos militares das forças navais brasileiras caíram prisioneiros. Em uma ação audaciosa encabeçada por Joaquim Marquês Lisboa (futuro Almirante Tamandaré) conseguiram tomar o brigue *Ann* em que eram conduzidos. Quando se apresentaram ao Almirante Barão do Rio da Prata informaram-no de que haviam avistado, na baía de San Blas, diversos navios inimigos em fabrico e entre eles a galera portuguesa *Condessa da Ponte*, apresada pelo corsário *Oriental Argentino*. L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 373.

¹⁶⁷ *The British Packet and Argentine News* nº 40, de 5 de maio de 1827.

¹⁶⁸ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 380.

¹⁶⁹ Nesse episódio sucedeu uma sublevação a bordo. Algo, aliás, bastante comum quando estrangeiros

A tripulação conseguiu se salvar, entretanto foi aprisionada pelos habitantes locais¹⁷⁰. Uma nota do jornal *Diário do Rio de Janeiro* de 22 de dezembro de 1827 trazia a seguinte informação:

Entrou de noite os Brigues de Guerra Nacionaes, e Imperiaes *Pampeiro*, e *Beaurepaire*, conduzem o Commandante, 5 Officiaes, e 25 prezoneiros da tripulação do corsário de Buenos-Ayres – *Oriental* – que deo à costa em Campos, e 34 Praças da Esquadra Nacional e Imperial que estão no dito Corsário, incluindo o Guarda Marinha Hermenegildo Molina¹⁷¹.

Fourmantin foi recolhido a uma presiganga, no porto do Rio de Janeiro, porém foi posto em liberdade após pagar fiança em abril de 1828. Junto a ele foram liberados outros dois prisioneiros franceses: Matheus Dupin e Eduardo Fuzier. Para a sustentação dos três prisioneiros soltos foi abonada a quantia de quatrocentos réis diários, conforme nota da Repartição dos Negócios da Marinha¹⁷². Segundo Rodrigues e Arguindeguy, chegaram ao Rio Salado, a bordo do navio mercante *Cherub*, em 16 de julho de 1828¹⁷³.

***Uria*, a curta aventura de uma baleeira corsário**

Com um contrato assinado, cuja validade era de apenas sete semanas, Cristóbal Carnellia resolveu deslocar sua baleeira *Uria* para tentar a sorte no corso. A decisão se dava ao vislumbrar a desenvolvimento de uma atividade financeira mais promissora do que a cabotagem. Para o seu novo propósito, o proprietário da baleeira conseguiu obter a fiança de Francisco Trelles e a carta de corso nº 111, datada de 24 de agosto de 1826¹⁷⁴.

A passagem da pequena embarcação de Carnellia pelo corso foi experimental.

contratados eram capturados. Nessas ocasiões muitos mudavam de lado sem hesitar, pois preferiam assim o fazer do que ficar na prisão sem receber pagamento. Nesse caso em específico, resolveram passar novamente às forças brasileiras alguns ingleses que haviam sido capturados em Carmen de Patagones, em março, tendo passado para as forças argentinas naquele momento. B. Vale, *op. cit.*, p. 234.

¹⁷⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 113, nota de 22 de dezembro de 1827 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 381.

¹⁷¹ *Diário do Rio de Janeiro* nº 22, de 29 dezembro de 1827.

¹⁷² *Diário Fluminense* nº 91, de 22 de abril de 1828.

¹⁷³ H. Rodrigues; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 467.

¹⁷⁴ AGN, IX-49-3-10, X-4-5-5 e III, caixa 25.

Durou apenas de 25 de agosto a 13 de outubro de 1826¹⁷⁵ e teve foco na movimentação de pequenas embarcações abastecedoras da esquadra imperial que se movimentavam pela costa da Banda Oriental.

Ao longo de seu cruzeiro tomou apenas uma pequena balandra no dia 21 de setembro. O registro é encontrado em uma nota referente ao dia do retorno do corsário no diário de notícias do Capitão do Porto de Buenos Aires .

Regressou esta manhã o lanchão corsário *Uria* ao mando de seu comandante, Cristóbal Carnellia, ele que apresou no dia 21 do mês passado, a balandra imperial *Mosquita*, que regressava para Montevidéu depois de haver trasladado os víveres que conduzia para a esquadra inimiga estacionada entre os bancos¹⁷⁶.

Desde então, a baleeira encerrou sua curta passagem pelo corso e foi encaminhada de volta as suas atividades anteriores de transporte e cabotagem. Em contrapartida, Cristóbal Carnellia continuou como corsarista, no decorrer da guerra, desenvolvendo “diversas atividades e hierarquias nesse tipo de operação”¹⁷⁷.

***Estrella del Sud* – logística, espionagem e corso**

Além da escuna *Libertad del Sud*¹⁷⁸, de existência efêmera como corsário entre janeiro e fevereiro de 1826, houve dois navios corsário chamados *Estrella del Sud*, sendo um lanchão e uma escuna.

O primeiro, um lanchão de seis toneladas com velas latinas, foi construído por José Clavelli, em Buenos Aires, em meados de 1826¹⁷⁹. Antes de ser empregado no

¹⁷⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, pp. 81 e 99, notas de 25 de agosto e 13 de outubro de 1826.

¹⁷⁶ *Ibidem*, tomo I, p. 99, nota de 13 de outubro de 1826, tradução nossa.

¹⁷⁷ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 502.

¹⁷⁸ Essa embarcação, anteriormente, cruzava o Rio da Prata realizando ações de espionagem e com o início da guerra foi alistada no corso. Em 12 de fevereiro de 1826, encontrou-se com o brigue *Pirajá*, que chegava a Montevidéu após vinte e oito dias de travessia, sob o comando do Capitão-Tenente Bartholomew Hayden. Após acirrado combate, o navio brasileiro fê-la arriar a bandeira e a escuna foi apresada e incorporada à Marinha Imperial com a denominação de *Liberdade do Sul*. F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 40, nota de 3 de janeiro de 1826, Lucas Alexandre Boiteux, *Das nossas naus de ontem aos submarinos de hoje: ligeiro histórico dos navios da Armada (1822 – 1946)*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1956, p. 124, T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 8 e *Idem*, *Historia Naval Argentina...*, p. 335.

¹⁷⁹ AGN, 49-3-10.

curso esse navio realizou serviços logísticos para a esquadra republicana, os quais se iniciaram em agosto do mesmo ano, fazendo transporte e correio entre a ilha de Martín García e a Banda Oriental e unindo os portos de Buenos Aires, Las conchas e Las Vacas¹⁸⁰.

Paralelamente, nos deslocamentos pelo estuário do Prata e demais rios daquela região, muitas vezes propulsionado com remos, essa embarcação fazia importante serviço de exploração e vigilância, informando o movimentos das forças brasileiras¹⁸¹. Pelo menos até 19 de fevereiro de 1827, é possível vê-lo muito ativo nessa função.

Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy registraram que o seu proprietário e armador, José Clavelli, solicitou e obteve a carta de curso nº 117, datada de 5 de novembro de 1826¹⁸². Apesar disso, não foram encontradas presas relacionadas a este lanchão. Embora habilitado para o curso, ao que parece os serviços logísticos e de informação foram a sua especialidade.

É provável que o porte da embarcação tenha influído nessa questão. Não se encontram mais referências a essa embarcação a partir de fevereiro de 1827 e em junho do mesmo ano, José Clavelli já aparece no comando do lanchão corsário *Republicano*¹⁸³.

O segundo *Estrella del Sud* foi uma escuna também de seis toneladas e de propriedade de José Clavelli. Essa embarcação havia sido a antiga escuna *Dulcinea* que o armador José Borches, com fiança de Pascual Costa, solicitou armar para curso, obtendo a carta de nº 150, datada de 27 de junho de 1826. Inicialmente o nome da embarcação foi modificado para *Estrella Federal*, tendo recebido um canhão de calibre 8, oriundo do parque de artilharia nacional¹⁸⁴.

Ao finalizar o alistamento da embarcação, a nomenclatura foi modificada para *Estrella del Sud*, diferenciando-se do lanchão homônimo pelo seu aparelho vélico, já

¹⁸⁰ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 403.

¹⁸¹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 126, nota de 23 de dezembro de 1826; p. 132, nota de 1º de janeiro de 1827; p. 137, nota de 6 de janeiro de 1827; p. 142, nota de 15 de janeiro de 1827; p. 146, nota de 20 de janeiro de 1827; p. 149, nota de 27 de janeiro de 1827; p. 159, nota de 12 de fevereiro de 1827 e p. 165, nota de 19 de fevereiro de 1827.

¹⁸² H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *loc. cit.*

¹⁸³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 21, nota de 19 de junho de 1827.

¹⁸⁴ AGN, IX-49-3-10, X-14-5-1 e X-23-5-7.

que aquele possuía velas latinas. Assim como o referido lanchão, a escuna feia¹⁸⁵, conforme referiu Alvaro Alzogaray, realizava em paralelo com o curso várias atividades logísticas e de informações. No diário de notícias do porto de Buenos Aires, onde é possível constatar essas movimentações, a *Estrella del Sud* ainda aparece registrada com o nome de *Dulcinea* até fevereiro de 1827¹⁸⁶.

Ao renovar a validade da carta de corso nº 150, em 27 de junho de 1827, surgiu como comandante da escuna o italiano Andrés Marini. Em 9 de agosto de 1827, a escuna preparava-se para um segundo cruzeiro¹⁸⁷, quando foi empregada emergencialmente para perseguir corsários brasileiros que haviam apreendido um saveiro no estuário do Prata. Retornou no dia seguinte sem tê-los alcançado, mas com a informação de que se dirigiram à Colônia do Sacramento¹⁸⁸.

Depois disso, a escuna *Estrella del Sud* saiu a curso com uma tripulação de italianos, comandados por John Founrouge¹⁸⁹. Conseguiram tomar no final de agosto de 1827, uma sumaca não identificada, a qual foi encaminhada para Buenos Aires perseguida por quatro iates brasileiros¹⁹⁰. Mas, logo em seguida, o corsário foi apreendido pela canhoneira brasileira *Grenfell*, nas proximidades do Cabo de Santa Maria, e conduzido para Montevideu em 21 de agosto¹⁹¹.

¹⁸⁵ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 306.

¹⁸⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, pp. 77-78, notas de 8 e 13 de agosto de 1826; p. 79, nota de 17 de agosto de 1826; p. 80, nota de 19 de agosto de 1826; p. 81, nota de 23 de agosto de 1826; p. 82, nota de 27 de agosto de 1826; p. 88, nota de 11 de setembro de 1826; p. 89, nota de 13 de setembro de 1826; p. 98, nota de 10 de outubro de 1826, p. 99, nota de 12 de outubro de 1826; p. 100, nota de 14 de outubro de 1826; p. 110, nota de 9 de novembro de 1826; p. 115, nota de 29 de novembro de 1826; p. 116, nota de 4 de dezembro de 1826; p. 117, nota de 5 de dezembro de 1826; p. 148, nota de 27 de janeiro de 1827; p. 155, nota de 5 de fevereiro de 1827; p. 159, nota de 11 de fevereiro de 1827 e p. 161, nota de 14 de fevereiro de 1827.

¹⁸⁷ O primeiro cruzeiro teria ocorrido a partir de 26 de novembro de 1826, sob comando de Juan Julio Fonrouge, tendo José Clavelli como capitão de presa. Trata-se do mesmo período em que se encontra a escuna fazendo serviços logísticos e de informação, confirmando a hipótese de que realizava esses serviços paralelamente. Não há informações sobre presas realizadas nesse cruzeiro. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 404.

¹⁸⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 42, notas de 9 e 10 de agosto de 1827.

¹⁸⁹ L. H. Destéfani, "Guerra de corso contra el Brasil...", p. 294.

¹⁹⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 54-55, nota de 8 de setembro de 1827 e *The British Packet and Argentine News* nº 60, de 29 de setembro de 1827.

¹⁹¹ *Ibidem*, tomo II, p. 53, nota de 4 de setembro de 1827.

Os navios corsários de César Fournier: *Profeta Bandarra, Veinte Uno de Septiembre, Venganza, Congreso e Juncal*

Após constatar as possibilidades oferecidas pelo corso, sobretudo a partir do contato que teve com as presas do corsário *Lavalleja*, em Patagones, César Fournier¹⁹² comprou a escuna *Constancia*, de vinte e duas toneladas, a qual matriculou com o nome de *Profeta Bandarra* em Buenos Aires¹⁹³.

A escuna foi preparada no Rio Riachuelo, lá recebeu como armamento um canhão de calibre 8 e armas portáteis. Depois recebeu a carta de corso n° 110, datada de 26 de agosto de 1826, tendo como armador a Vicente Casares e como fiador Francisco Trelles¹⁹⁴.

Depois de ter realizado algumas atividades no Rio da Prata, o corsário partiu a corso com quarenta e dois homens de tripulação no final de agosto¹⁹⁵. A 9 de setembro navegava na costa da Banda Oriental quando foi perseguido por navios da terceira divisão naval brasileira.

Segundo Lucas Alexandre Boiteux, a escuna *Leal Paulistana*, mais veleira, com dois rodízios e duas caronadas, adiantou-se e atacou rijamente o corsário, que “se defendeu com valor e obstinação”¹⁹⁶. Impossibilitado de obter êxito, Fournier aproou na costa de Maldonado, perdendo o *Profeta Bandarra*, salvando-se porém a tripulação¹⁹⁷.

Infeliz na estreia, Fournier reuniu pessoal em terra e os encaminhou para Maldonado, enquanto seguia para o mesmo destino a cavalo. Para aquele porto dirigia-se a mesma escuna *Leal Paulistana*, para refrescar, após ter realizado suas atividades. Em 21 de setembro, empregando baleeiras Fournier e seu grupo abordaram e tomaram o

¹⁹² Considerado um dos mais audazes e aventureiros corsários a serviço de Buenos Aires. César Fournier nasceu em Livorno, na Toscana, e chegou em Buenos Aires, em 1825, transportando a família de D. Juan Madeira, um emigrado político com cuja sobrinha se casou. Contratado por Vicente Casares para se encarregar das presas do *Lavalleja*, em Patagones, acabou despertando sua vocação para o corso. Após ter enalhado o seu navio, o *César*, com o qual veio para a América, adquiriu a escuna *Constancia* e iniciou suas atividades corsárias, ofício no qual iria se salientar. H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 381.

¹⁹³ AGN, X-36-7-8 e IX-49-3-10.

¹⁹⁴ *Idem*, X-22-6-6 e X-36-7-28.

¹⁹⁵ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 292.

¹⁹⁶ ¹⁹⁶ L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 1, p. 579.

¹⁹⁷ *The British Packet and Argentine News* n° 7, de 30 de setembro de 1826.

navio brasileiro¹⁹⁸. Em tal ação, ficaram feridos o comandante da escuna, Segundo-Tenente Antonio Carlos Ferreira e dois marujos, morrendo outro afogado, enquanto os atacantes tiveram apenas um ferido¹⁹⁹.

A presa foi conduzida a Buenos Aires e vendida ao governo argentino por 23.000 pesos, recebendo o nome de *Maldonado*²⁰⁰. Empolgado com o resultado de sua ação, Fournier planejou outra jornada. Para isso, recebeu uma nova carta de curso na capital portenha. O nome do seu novo navio seria uma homenagem à data da tomada da escuna *Leal Paulistana*.

Em 8 de outubro de 1826, o Capitão do Porto de Buenos Aires registrou em seu diário que a escuna nacional *Sociedad* estava pronta a dar vela para Maldonado, ao mando do Capitão César Fournier, conduzindo até aquele ponto a tripulação que devia embarcar no lanchão corsário *Veinte Uno de Septiembre*²⁰¹. Assim como da primeira vez, foi interceptado pelo bloqueio e teve que lançar novamente a sua embarcação à costa²⁰².

Fournier conseguiu escapar sob intenso tiroteio com sua gente e equipamentos, levando consigo a carta de curso do lanchão *Veinte Uno de Septiembre*²⁰³. Suas atenções então se voltaram para a pilhagem na Lagoa Mirim. Enquanto preparava e reforçava seu grupo para a partida, planejou abordar e tomar o brigue *Rio da Prata*, nas proximidades da Ilha de Gorriti, no porto de Maldonado. Nessa ação foi repellido pelas forças navais brasileiras que lhe impuseram grandes perdas²⁰⁴. O acontecimento foi relatado em um

¹⁹⁸ Em sua obra “Efemérides Brasileiras”, o Barão do Rio Branco apontou ter sido “este o único exemplo de um navio de guerra brasileiro surpreendido e tomado por lanchas”. Rio Branco, Barão do - *Efemérides Brasileiras*, Rio de Janeiro, Ministério das Relações Exteriores, Imprensa Nacional, 1946, p. 540.

¹⁹⁹ L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 1, p. 579.

²⁰⁰ AGN, X-22-6-6 e X-5-1-1; *Departamento de Estudios Históricos Navales* (DEHN), caixa 1314 e *La Gaceta Mercantil* nº 867, de 27 de setembro de 1826.

²⁰¹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 98, nota de 8 de outubro de 1826.

²⁰² H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 381. Na madrugada de 12 de outubro de 1826, a escuna *Sociedad* foi perseguida por quatro navios brasileiros e teve que abicar a quatro léguas de Colônia, na praia do sul em frente à ilha de Matamoros. A escuna foi tomada pelas forças brasileiras. Fournier conseguiu escapar com seus homens. Mais uma vez se dirigiu à Maldonado, levando sua tripulação, baleeiras e materiais em carretas. F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 98, nota de Julio Arturo Benencia. Fournier havia perdido outra escuna, mas de porte da carta de curso para uma embarcação denominada *Veinte Uno de Septiembre*, ainda poderia continuar a tomar embarcações brasileiras empregando tal autorização.

²⁰³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 98, nota de Julio Arturo Benencia.

²⁰⁴ J. do P. Maia, *op. cit.*, p. 105.

ofício do Almirante Rodrigo Pinto Guedes dirigido ao Ministro da Marinha em 23 de dezembro de 1826.

Pelas três da madrugada do dia 16 do corrente mez foi o Bergantim *Rio da Prata* atacado no porto de Maldonado por hum Lanchão de dez remos por banda, comandado pelo Francez Fournier, (que era como chefe dos bandidos estrangeiros, que por ali vagão), com mais trez Officiaes de Maldonado, e quarenta e oito homens de equipagem; e oito Baleeiras com muita gente, cujo número ainda he incerto. Emquanto Bergantim defendia a abordagem das Baleeiras pelos lados, Fournier com a sua gente; conseguiu entrar pela proa. Durou a ação à arma branca mais de huma hora: as Baleeiras fugirão a final com grande diminuição de gente; e do Lanchão (que ficou em nosso poder) só escapou com vida hum Americano. He avaliada a perda total do inimigo em mais de cem homens. Nós perdemos dous na ação, três depois, que tinham sido feridos mortalmente, há ainda hum com poucas esperanças de continuar a viver, e ha mais dois com feridas, que não parecem mortaes. Fournier chegou com a sua gente a ganhar até perto do mastro grande, ahi foi morto²⁰⁵, e com a sua perda succumbirão imediatamente os do seu partido. Parece fato milagroso, por extraordinário, mas he verdadeiro. O Segundo Tenente José Lamego Costa era o Commandante do Bergantim. Eu tive ocasião de dever fazer uso da Carta Imperial de dez de abril, que me authoriza a despachar Officiaes até ao Posto de Capitão de Fragata, de que darei miúda conta a V. Sa.²⁰⁶.

Malfadado no episódio da abordagem do brigue *Rio da Prata* – graças ao empenho da tripulação do navio brasileiro - bastou que se curassem as feridas para que Fournier reiniciasse as suas aventuras. Voltou-se então para o curso lacustre, cuja execução necessitou que o transporte dos meios e equipamentos fosse efetuado por terra, em carretas, desde Maldonado até o Rio Cebollati. Por meio deste afluente, conseguiu acessar a Lagoa Mirim.

Chegando ao seu destino, logo conseguiu apresar seis iates de comércio. Após haver tomado os iates, Fournier retornou a Maldonado para buscar carretas com intuito de transportar as cargas existentes em suas presas²⁰⁷. Enquanto Fournier esteve afastado,

²⁰⁵ Trata-se de um equívoco da correspondência do Barão do Rio da Prata, já que dessa ação César Fournier saiu apenas ferido, conseguindo alcançar a nado uma das baleeiras para se evadir do local.

²⁰⁶ *Diário Fluminense* nº 7, de 10 de janeiro de 1827.

²⁰⁷ Nos registros do Capitão do Porto de Buenos Aires consta o seguinte: “Na Lagoa Mirim, o capitão Fournier tomou seis iates inimigos carregados, e havia vindo a São Carlos e Maldonado para solicitar oito carretas para transportar os produtos; esta notícia se sabe por uma carta recebida pelo Sr. Chopitea, com data de 22 do corrente, enviada de Canelones. O capitão Fournier tem seis botes armados e bem tripulados”. F. Lynch, tomo I, p. 151, nota de 30 de janeiro de 1827, tradução nossa.

o comando das embarcações ficou com o seu imediato, um francês, e o auxiliar deste, um Tenente inglês chamado Charles Liddell.

Este último em conjunto com um grupo de outros vinte e quatro marujos ingleses resolveram entregar os navios às forças brasileiras durante o afastamento de Fournier²⁰⁸. Em 19 de janeiro de 1827, o comandante das forças regionais brasileiras, Bento Correia da Câmara, oficiou ao Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul que, no dia anterior, havia entrado no porto de Jaguarão “os seis iates e seus carregamentos que o pirata francês César Fournier havia apresado nas águas da Lagoa Mirim”²⁰⁹.

Desde fevereiro de 1827, Fournier havia sido admitido na marinha argentina com a graduação de Sargento Mayor. Mesmo pertencendo à força marítima estatal não deixou de executar ações corsárias. Enraivecido com o episódio ocorrido na Lagoa Mirim, apreendeu o brigue baleeiro inglês *Florida*, próximo a Castillos, em 31 de março²¹⁰. O nome dado ao seu novo navio foi bem sugestivo: *Venganza*²¹¹. Esta preza foi armada com quatro canhões²¹² e, não obstante a falta de autorização, saiu a corso. Pouco tempo depois, partia a corveta britânica *Ranger* em seu encalço²¹³.

Com o *Venganza* se dirigiu à costa brasileira e em dois meses capturou doze

²⁰⁸ L. T. Soares, *op. cit.*, p. 374.

²⁰⁹ *Apud* Laudelino Teixeira de Medeiros, “Corsários na Lagoa Mirim”, *História Naval Brasileira*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 3º vol., tomo I, 2002, p. 374. Consta nos registros da sessão parlamentar da Câmara dos Deputados de 11 de agosto de 1827 a seguinte solicitação: “A comissão de fazenda viu o requerimento de Charles Liddell 2º tenente do corsário *Vinte e Um de Setembro*, que alega haver elle, e mais 24 marinheiros, entregado ao governador do Jaguarão 2 lanchas e mais 6 prezas, e pede em consequência disso ser contemplado na partilha ou rateio do produto das mesmas prezas. A comissão entende que não pertence á câmara defirir ao suplicante”. Império do Brasil, *Annaes do Parlamento Brasileiro...*, tomo IV, sessão de 11 de agosto de 1827, requerimento apresentado pela comissão de fazenda, p. 98. Não querendo o legislativo se envolver e decidir a questão sobre a recompensa solicitada por Charles Liddell, o Imperador decidiu conceder a mercê de 2:500\$000 (dois contos e quinhentos mil réis). Império do Brasil, *Documento com que instruiu o seu Relatório à Assembleia Geral Legislativa do Império do Brasil, Ministro Secretário D’Estado dos Negócios da Fazenda e Presidente do Thesouro Nacional, Miguel Calmon Du Pin e Almeida, na Sessão de 1828*, Rio de Janeiro, Typografia Imperial e Nacional, 1828, p. 14.

²¹⁰ *La Gaceta Mercantil* nº 1038, de 30 de abril de 1827.

²¹¹ Denominado também em algumas fontes como *Vengeance* e *Revenge*.

²¹² Cf. Rodriguez e Arguindeguy “a tradição oral afirma que alguns desses canhões eram somente simulacros de madeira”. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 509.

²¹³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 195, nota de 26 de abril de 1827, H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 382, AGN, IX-34-9-6 e X-14-3-6.

presas²¹⁴: o brigue *Carolina*, a escuna *Esperança*²¹⁵, a escuna *Pilar*²¹⁶, a sumaca *Rosalía*²¹⁷, o iate nº 23, além de ter afundado três sumacas, ter liberado outras três com prisioneiros e incendiado um brigue na costa de Quilmes, após ter sido perseguido pelas forças navais brasileiras²¹⁸. Além, obviamente, do próprio *Florida*, antes de empregá-lo como corsário no cruzeiro que realizou²¹⁹.

O caso do apresamento do *Florida* teve grande repercussão, envolvendo o ministro plenipotenciário inglês na Argentina, John Ponsonby, que acusava Fournier de pirataria. Ao regressar do seu cruzeiro, o corsarista entrou no porto de Maldonado onde o *Florida* foi represado pelos botes da fragata *Imperatriz*²²⁰. Fournier foi detido e submetido a conselho de guerra²²¹, do qual resultou absolvido²²².

²¹⁴ *La Gaceta Mercantil*, nº 1060, de 29 de maio de 1827. 13 presas, segundo o *The British Packet and Argentine News*, nº 44, de 2 de junho de 1827. 11, segundo Alvaro Alzogaray. A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 84.

²¹⁵ A escuna *Esperança* foi comprada por Francisco Trelles e transformada no corsário *Esperanza*, de curta trajetória, pois foi atacado e retomado pela Corveta *Maria Isabel*, no dia 29 de novembro de 1827, no litoral de São Paulo, sem ter feito nenhuma presa. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 89 e 125, notas de 3 de novembro de 1827 e de 12 de janeiro de 1828, H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 393, L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 444, T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 48, *The British Packet and Argentine News* nº 66, de 10 de novembro de 1827 e *La Gaceta Mercantil* nº 1243, de 14 de janeiro de 1828. Nas notícias marítimas do porto do Rio de Janeiro consta que no dia 14 de dezembro de 1827 entrou naquele porto a corveta *Maria Isabel*, do comando do capitão de mar e guerra José Ignacio Maia, conduzindo quarenta e seis prisioneiros, inclusos dois oficiais. Da Barra de Cananéia, com dez dias de viagem, chegou a escuna *Esperança*, sob comando do primeiro-tenente Pedro Paulo Bentroutelle. A notícia confirma que este navio era um corsário de Buenos Aires e que fora apresado pela corveta *Maria Isabel*. *Diário Fluminense* nº 140, de 17 de dezembro de 1827. Posteriormente, o navio foi reincorporado à força naval brasileira e vendido, em Montevidéu, após a guerra. L. A. Boiteux, *Das nossas naus...*, p. 89.

²¹⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 16, nota de 7 de junho de 1827.

²¹⁷ Com carregamento de madeiras, pescados secos e farinha. Foi apresada próximo a Santos em 2 de maio de 1827. *Ibidem*, tomo II, p. 9, nota de 23 de maio de 1827 e *La Gaceta Mercantil* nº 1059, de 28 de maio de 1827.

²¹⁸ AGN, IX-34-9-6, IX-35-1-6, IX-49-3-14, X-14-3-6, X-14-5-1, X-10-14-5-2, III, caixa 22, DEHN, caixa 1315 e A. Alzogaray, *op. cit.*, pp. 84-85.

²¹⁹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 12 e 35, notas de 28 de maio e de 25 de julho de 1827.

²²⁰ *La Gaceta Mercantil* nº 1059, de 28 de maio de 1827.

²²¹ O resultado do referido conselho de guerra, realizado em 6 de agosto de 1827, foi publicado em *La Gaceta Mercantil* dois dias depois. Em suma, a junta concluiu que o brigue *Florida* realizava pesca ilegal de lobos marinhos, com infração dos direitos legítimos. Quanto à conduta de Fournier ultimou: “feito tudo o que qualifica uma conduta adequada e judiciosa e de acordo com o dever de um defensor autorizado dos direitos da nação à qual pertence e serve, seja absolvido de todas as acusações e totalmente liberado”. *La Gaceta Mercantil* nº 1126, de 8 de agosto de 1827, tradução nossa.

²²² AGN, IX-34-9-6, IX-35-1-6, X-4-5-5 e *The British Packet and Argentine News* nº 50, de 7 de julho de 1827.

Fournier demonstrou potencial para a ação corsária, o que agradou tanto o alto comando naval quanto o novo governador de Buenos Aires, Manuel Dorrego. Após o combate de Monte Santiago, em que resultou importante vitória naval brasileira, decidiram as autoridades navais argentinas utilizar o *Congreso Nacional*, um navio de guerra estatal, em atividade corsária contra o Império do Brasil.

Armado pelo próprio Estado, o navio foi dotado com 18 canhões, sendo 4 de calibres 16 e 14 de calibre 10. Além disso, teve a mastreação modificada de barca para brigue e o comando foi entregue à Fournier²²³ em 19 de agosto de 1827²²⁴. Como armador, o próprio comandante passou a ser o encarregado pelos custos da operação, desde a manutenção até o pagamento da tripulação. O butim haveria de ser dividido entre o armador-comandante e o Estado²²⁵.

O cruzeiro do *Congreso*²²⁶ iniciou no dia 7 do mês seguinte²²⁷, durou oitenta e três dias e foi um dos mais profícuos da guerra em número de presas, chegando a vinte e quatro²²⁸. A principal zona de atuação foi primeiramente a região do litoral do Rio de Janeiro, depois o da Bahia, voltando-se mais para o sul em um segundo momento²²⁹.

Embora com certa dúvida, dada à ausência de fontes comprobatórias, a historiografia argentina relata ter o *Congreso* entrado em combate com a corveta *Maria Isabel*²³⁰ e a Fragata *Thétis* em momentos diferentes, retirando-se a primeira por ter a

²²³ E mais 113 homens de tripulação. AGN, X-23-5-7.

²²⁴ AGN, X-5-1-1. Ajustes referentes ao contrato de corso com característica de “empresa particular, com resultados a correr por conta e risco de Fournier”. AGN, X-23-5-7, X-5-1-1, X-14-8-1 e III, caixa 20, tradução nossa. Ver também F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 21, nota de 18 de junho de 1827.

²²⁵ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 399.

²²⁶ Como passou a ser chamado após o contrato de corso e comando de César Fournier.

²²⁷ Embora a saída para o mar aberto só tenha ocorrido em 15 de setembro. Em seu diário de notícias, com data de 16 de setembro de 1827, Francisco Lynch anotou: “acaba de chegar neste momento o bote baleeiro *Jorge* conduzindo o práctico que devia tirar fora dos bancos o brigue *Congreso* e este assegurou que ontem, às 7 da manhã, separou-se do dito navio na altura da Ponta do Índio, deixando-o em condições de sair do porto” F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 57, nota de 16 de setembro de 1827. Antes realizou uma saída para teste do navio fora das Balizas Interiores em que apresou o iate *Guia n° 23*, o qual entrou no Rio Salado em 25 de julho de 1827. AGN, IX-35-1-6, IX-49-3-14 e X-14-5-2.

²²⁸ Embora haja variações desse quantitativo a depender da fonte, assim contabilizou a maioria dos historiadores platinos. L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 440 e T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 328. Ver também B. Vale, *op. cit.*, p. 238.

²²⁹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 382 e L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 440.

²³⁰ Navio ex-americano *Roberto Fulton*, comprado em 18 de outubro de 1827. Em 25 de janeiro de 1828, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra José Ignacio Maia, repeliu três tentativas de abordagem do

roda lateral atingida e sendo a segunda apreendida na Bahia²³¹. Boiteux e Martins dão a esses fatos o caráter de boato²³².

Convém salientar que a corveta *Maria Isabel*²³³ realizou comissões no período subsequente ao mencionado. Tais registros aparecem nas entradas e saídas do porto do Rio de Janeiro²³⁴, o que leva a crer que não passou por algum confronto de vulto. É provável que tal alusão se refira ao vapor *Correio Brasileiro*²³⁵, o qual saiu em comissão no dia 5 de outubro e regressou no dia 10 do mesmo mês²³⁶. De acordo com publicação do jornal *Diário Fluminense*, “das 5 para as 6 horas da tarde apareceu na barra o *Correio Brasileiro*, e o Corsario que andava bordejando na mesma barra lhe fez fogo até as Ave Marias, que o Correio se fez ao mar”²³⁷.

Quanto à fragata *Thétis*, no período imediatamente posterior ao que faz menção o suposto apresamento, verifica-se uma série de comissões e passagens de comando até o seu descomissionamento no início da década seguinte. Tais acontecimentos, aliados a ausência de outros documentos comprobatórios, levam a crer que a *Tétis* não foi apreendida²³⁸.

De mais a mais, algumas fontes apontam para o fato de Fournier ter sido o autor de um plano fracassado para raptar D. Pedro I, pois tinha conhecimento de que o Imperador passeava sem escolta no Jardim Botânico do Rio de Janeiro e no caminho da fazenda de Santa Cruz. Para esse intento o corsário contaria com a ajuda de alguns

corsário argentino *Niger*, próximo à Ilha de Alcatraz. Em 1831, passou a chamar-se *Regeneração*. M. Mendonça; A. Vasconcelos, *op. cit.*, p. 176.

²³¹ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p 442, T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 329 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 390.

²³² H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 399.

²³³ Teodoro Caillet-Bois se refere a esse navio como um dos primeiros ensaios da navegação a vapor, recentemente comprado dos Estados Unidos. Porém em descrição realizada pelo Almirante Lucas Boiteux, o navio é apontado como “de casco de madeira de propulsão a vela”. T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 329 e L. A. Boiteux, *Das nossas naus...*, p. 144.

²³⁴ Saiu em comissão em 9 de novembro e retornou no dia 14 de dezembro com 46 prisioneiros, inclusos 2 oficiais. *Diário Fluminense* nº 111 e 140, de 12 de novembro e 17 de dezembro de 1827.

²³⁵ O pequeno barco *Correio Brasileiro* (ex-*Britânia*), tal como a barca *Bragança* (ex-*Swift*) e o *Correio Imperial* (ex-*Hibérnia*) foram os primeiros navios a vapor que possuiu a Armada Brasileira. J. do P. Maia, *op. cit.*, p. 127.

²³⁶ Ver *Jornal do Commercio* nº 12, de 13 de outubro de 1827.

²³⁷ *Diário Fluminense* nº 82 e 86, de 8 e 12 de outubro de 1827.

²³⁸ L. A. Boiteux, *Das nossas naus...*, p. 187.

estrangeiros rebelados do exército imperial²³⁹. Alguns acontecimentos inesperados impediram a concretização do plano, ainda assim este assunto merece ser melhor averiguado em momento posterior.

A lista de embarcações mercantes atacadas pelo *Congreso* é extensa e os fins dados às presas são múltiplos. Os registros apontam para o apresamento da sumaca *Aparição Brasileira*, com carga variada; a sumaca *Bom Jesus*²⁴⁰, com carga de aguardente, café e tabaco; a sumaca *Nossa Senhora do Cabo*²⁴¹, com carga de aguardente, açúcar e café; a sumaca *Melania*, com carga de madeira, arroz, farinha e café; sumaca *Teiro*, sem carga declarada; o brigue *Visconde São Leopoldo*²⁴², com carga de couros, charques, velas, graxas e chifres; a sumaca *Dois Amigos*, com carga de vinho, tabaco e charque. Todos esses navios foram apreendidos no litoral do Rio de Janeiro, encaminhados para o Rio Salado e declarados boas presas²⁴³.

Além desses, há informação sobre o brigue *São José Tenerife*, saqueado e afundado por ser de pouco valor; a fragata *Benvinda*, que entrou em Buenos Aires em janeiro de 1828 e a sumaca *Santo Antônio Brilhante*, enviada para o porto de São Bartolomeu²⁴⁴.

Ademais, conforme os apontamentos do Diário de Fournier, ainda foram saqueadas e incendiadas (ou afundadas), nas imediações do Rio de Janeiro: sumaca *Senhora da Penha*, sumaca *Santo Estêvão Brasileiro*, canoa *Santo Antônio e Animas*,

²³⁹ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 443 e T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 328.

²⁴⁰ Apreendida em 10 de novembro de 1827. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 105.

²⁴¹ Francisco Lynch anotou no seu diário, com data de 23 de outubro de 1827, que o apresamento desse navio ocorreu no dia 4 do mesmo mês, data em que o capitão da presa, D. Antonio Dupont, partiu conduzindo-a ao seu destino. Entre outras informações, o capitão de presa levou a de que, até o dia de sua partida, o *Congreso* havia afundado quatorze navios. *Ibidem*, tomo II, p. 82.

²⁴² Navio apresado com atuação conjunta do corsário *Sin Par*. “sendo seu comandante e tripulação deixados sobre a costa do Brasil, como de costume, em vista dos riscos da entrada em rio sob controle inimigo”. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 390, tradução nossa. Apresado em 12 de novembro. Chegou ao Rio Salado em 21 de dezembro de 1827. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 114.

²⁴³ AGN, IX-34-9-7, IX-35-1-6, IX-36-1-6, IX-49-3-12, X-4-5-5, X-14-5-2 e III, caixa 22.

²⁴⁴ *Idem*, VII-1-4-1, IX-36-1-6 e IX-49-3-12. A ilha caribenha de São Bartolomeu foi doada para a Suécia pelo monarca francês Luís XVI em 1784, permanecendo como colônia deste país até 1878. A mudança na administração da Ilha trouxe um importante surto de prosperidade, já que os suecos declararam *Gustávia* (capital da ilha assim nomeada em homenagem ao Rei Gustavo III da Suécia) como uma espécie de porto livre, conveniente para diferentes tipos de negócios, incluindo material de contrabando. Daí se compreende o envio de algumas presas de navios corsários para aquele e outros portos, ao invés de encaminhá-los para o competente tribunal de presas.

sumaca *São José do Lape* (ou *da Lapa*), sumaca *Conceição Feliz*, sumaca *Feliz Independência*, sumaca *Vera Cruz*, barçaça *Bonfin*, barçaça *Garatéia*, barçaça *São José*, barçaça *Santa Ana Feliz* e mais duas sumacas²⁴⁵ e um bote sem nomenclatura²⁴⁶.

O *Congreso* também este envolvido nos acontecimentos que levaram à perda da fragata *Dona Paula*, por encalhamento, após persegui-lo na costa da Região dos Lagos²⁴⁷. Um caso especial se deu em torno da captura da fragata napolitana *Fortunata Palermitana*, vinda de Gibraltar, com carga de vinhos de propriedade brasileira e espanhola, a qual foi apresada, em 03 de outubro de 1827, na coordenada 23° 7' latitude sul e 42° 19' longitude oeste. Esse navio foi encaminhado para o porto de Valparaíso onde foi arrematado e gerou uma disputa em torno das comissões de venda e de alguns escravos que para lá transportou²⁴⁸.

Por um ofício encaminhado pelo Governador Militar das Vilas da Ilha Grande e Parati ao Ministro da Marinha, em 22 de novembro de 1827, vê-se o *Congreso* sendo perseguido pela fragata *Maria Isabel* dois dias antes. Enquanto ocorria essa caça, os navios comboiados pela fragata permaneceram sob o abrigo das baterias da Ilha Grande²⁴⁹. Outro caso especial foi o do brigue *Armonia dos Anjos*. O navio foi

²⁴⁵ Após ter sido apresada, uma dessas sumacas foi desviada de sua trajetória para o porto de Montevidéu. O fato ocorreu porque o capitão de presa, enviado por Fournier, era o piloto de uma fragata apresada pelo próprio corsário. Um dos tripulantes, D. Pedro Doldan, ao chegar em Montevidéu, ocultou-se na casa de um amigo e depois fugiu para Buenos Aires. Além dessas informações registradas no diário de Francisco Lynch, com data de 1º de dezembro de 1827, Dondan relatou que haviam se separado do *Congreso* em 12 de outubro e que até aquele momento o corsário havia feito doze presas, tendo afundado oito. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 103. É provável que o referido capitão de presa tenha sido D. Antonio Lambi, pertencente à fragata *Fortunata Palermitana* e que acertou com Fournier de levar a sumaca pela quinta parte do produto do carregamento. César Fournier, [Correspondência]. Destinatário: Francisco Trelles. Bordo do brigue *Congreso*, 13 out. 1827. 1 carta. *Apud* T. M da Silva, *op. cit.*, 3º vol., pp. 198-202.

²⁴⁶ AGN, IX-36-1-6. Em 2 de outubro de 1827 entrava no porto do Rio de Janeiro, após 48 dias de viagem, a galera norte-americana *London Packet*, procedente de Gibraltar. Trazia “a bordo o comandante do brigue *Atrevido*, o Segundo-Tenente Joaquim Rodrigues Silva, com 24 homens da tripulação do dito, o Mestre da Sumaca *Menalia*, Manoel Dias de Siqueira, com 4 homens da tripulação da mesma, que vinha de Paranaguá, e o Mestre da Sumaca *Nova Conceição*, Manoel Affonso Martins, e 5 homens da tripulação da dita; estas embarcações forão apreçadas por hum Corsário no dia 30 de Setembro, entre a Raza, e as Ilhas de Maricá, o qual meteu o Brigue no fundo, enviou a Sumaca *Menalia* para o Salado, e queimou a Sumaca *Nova Conceição*”. *Diário Fluminense* nº 79, de 4 de outubro de 1827.

²⁴⁷ *La Gaceta Mercantil* nº 1179, de 25 de outubro de 1827 e *Diário Fluminense* nº 91, de 18 de outubro de 1827.

²⁴⁸ AGN, IX-34-9-6, X-14-8-1 e X-22-8-5.

²⁴⁹ “No meu Offício de 20, tive a honra de participar a V. Ex., que até ás 4 horas da tarde avistava a fragata *Maria Izabel* em seguimento do Corsário Brigue *Congreso*, e pelas 9 horas da noite penso principiaram o combate, pois que apparecerão tiros d’artilheria, muito successivos, mas a grande distancia, e durarão até ás 11 da noite. No dia 21 ordenei as mais activas observações, e nada pude conseguir, e hoje

apreendido em 25 de novembro de 1827, levava carga de vinhos e frutas secas, e foi o escolhido por Fournier para navegar em conserva com o *Congreso* no retorno ao Rio da Prata.

Vale ressaltar que muitos outros navios neutrais foram visitados²⁵⁰. Sempre que era reconhecida neles propriedade brasileira, Fournier efetuava a tomada dos produtos, pois naquele tempo a bandeira neutral não cobria a mercadoria inimiga²⁵¹. Em muitos desses casos, porém, embora com suspeitas, não foi possível assegurar que eram produtos brasileiros por falta de provas²⁵².

Todavia, a história de sucesso do corsário *Congreso* estava chegando ao fim. Após esse bem sucedido cruzeiro, Fournier partiu rumo ao Rio da Prata e lá chegando, em 6 de dezembro, foi interceptado pelos navios da segunda divisão da esquadra brasileira, sob comando de James Norton.

Na tarde daquele dia, essa divisão regressava escoltando um comboio de dezoito navios mercantes que havia levado munição para a divisão naval existente em frente à Buenos Aires. Compunha-se do brigue *29 de Agosto*, barca *Greenfel*, lúgar *Príncipe Imperial*, e duas pequenas escunas²⁵³, que ao avistá-los deram-lhe caça forçando-os a

pelo mesmo conseguinte, excepto pelas 5 horas da tarde, que huma Canôa vinda de S. Sebastião dá notícia, que na passagem de Joatinga lhe disseram, que a Fragata ao amanhecer do dia 21 hia em seguimento do Corsário, fazendo-lhe muito fogo, e que este já mostrava hir com a popa toda arruinada. Diz mais que a Sumaca, que acompanhava o referido Corsário, este a abandonára. Tenho mais a participar a V. Ex. que as embarcações pertencentes ao comboio da Fragata se achão ao abrigo das baterias desta Villa, assim como o Bergantim já deu principio ao carregamento dos gêneros do Estado, que aqui se achão para a costa de Lest, e em tempo competente participarei a V. Ex. quando estiver a concluir-se, como me he ordenado no seu aviso”. *Diário Fluminense* nº 124, de 27 de novembro de 1827.

²⁵⁰ Em algumas ocasiões os corsários apenas saqueavam os navios abordados, em outras, além disso, aproveitavam para recompletar suas tripulações levando marinheiros dos navios visitados. Evidente que para esse recompletamento de tripulação (que se fazia necessário nos cruzeiros bem sucedidos devido ao encaminhamento das presas com parte dos homens do corsário) os navios neutrais eram preferíveis por razões óbvias. Após levar os marinheiros, sendo voluntários ou não, bastava mostrar-lhe as vantagens que poderiam obter no corso, supostamente sem oferecer outra opção. Em 15 de outubro de 1827 chegou ao porto do Rio de Janeiro o brigue português *Navegante Feliz*, com 65 dias de viagem e proveniente da cidade do Porto. O mestre do navio, Martinho D’oliveira Pereira disse “que foi tomado pelo Corsário *Congreso* de Buenos Ayres no dia 10 do corrente, e o abandonou no dia 11 às 7 horas da manhã por terem avistado a Fragata *Paraguassú*, e o dito Corsário lhe levou 7 marinheiros”. *Ibidem* nº 92, de 19 de outubro de 1827.

²⁵¹ F. Piggott, *op. cit.*, p. 346.

²⁵² Assim se referiu na correspondência enviada à Francisco Trelles em 13 de outubro de 1827 *apud* T. M da Silva, *op. cit.*, vol. 3, pp. 198-202.

²⁵³ Cf. Theotônio Meirelles, as escunas eram três: *Paula*, *Rios* e *Bella Maria*. Ainda conforme esta fonte, os outros navios eram o lúgar *Príncipe Imperial* e a barca *Greenfel*. *Ibidem*, vol. 3, p. 244.

encalhar na entrada da Enseada de Barragán, sob fogo intenso.

Na noite de 6 para 7 de dezembro os navios permaneceram encalhados e sob vigia²⁵⁴. Na manhã seguinte, Fournier e outros indivíduos abandonaram²⁵⁵ os navios, alguns em escaleres, outros a nado²⁵⁶. Norton “reconhecendo a impossibilidade em que ficaram aqueles navios de poderem escapar, pouco se importou que as guarnições fugissem”²⁵⁷.

Às onze horas da manhã, arriarão a bandeira os que permanecerão a bordo, incluindo um cirurgião, vinte e quatro indivíduos feridos mortalmente e onze outros em melhor estado. As forças brasileiras não tiveram nenhum ferido. Uma força naval de Buenos Aires partiu em socorro do *Congreso*, porém chegou quando os dois navios já haviam sido ocupados e incendiados. Por um instante pareceu que haveria um combate naval, mas Brown e sua esquadra retiraram-se²⁵⁸.

No diário de notícias do Capitão do Porto de Buenos Aires, Francisco Lynch, ficou registrado o seguinte no dia 7 de dezembro de 1827:

Às quatro e cinco minutos se observou uma grande fumaceira como de explosão de navio, a sudeste, em direção da Ponta de Lara, e segue essa fumaça com outra menor que se observa mais adiante na mesma direção e devido a manobra do nossa esquadra que deu a volta ao porto, acredita-se que seja o *Congreso* e a presa²⁵⁹.

O registro do mesmo diário, no dia seguinte, apresenta a confirmação do ocorrido: “às quatro da manhã foi recebido parte do subdelegado da Enseada, escrito às duas da tarde de ontem, em que disse que o *Congreso* e sua presa foram

²⁵⁴ Cf. Brian Vale, “no dia seguinte, deixando seus dois navios maiores para proteger o comboio, Norton transferiu sua insígnia para a canhoneira *Grenfell* e com suas seis escunas e canhoneiras restantes atacou os navios encalhados. Durante todo o dia o *Congreso* foi martelado por um fogo constante e avassalador do *Grenfell*, da *Bela Maria*, da *Dona Paula*, do 1º de Dezembro, do *Vitória da Colônia* e do *Esperada*”. B. Vale, *op. cit.*, p. 254, tradução nossa.

²⁵⁵ O abandono teria ocorrido, às 10h da manhã, de 7 de dezembro. A distância da costa era de aproximadamente 800m. O *The British Packet and Argentine News* publicou interessante relato com a versão platina sobre este evento. *The British Packet and Argentine News* nº 71, de 15 de dezembro de 1827.

²⁵⁶ *Diário Fluminense* nº 147, de 27 de dezembro de 1827.

²⁵⁷ T. M. da Silva, *op. cit.*, vol. 3, p. 244.

²⁵⁸ *Diário Fluminense loc. cit.*

²⁵⁹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 108, tradução nossa.

incendiados”²⁶⁰. O mesmo registro ainda elogiava a conduta de Fournier informando que havia saído com ferimentos leves²⁶¹.

Entretanto, a interpretação do Almirante Brown, sempre com ressalvas à conduta dos corsários, foi diferente. Ao se referir ao fato em seu *Memorandum*, anotou o seguinte.

No dia 7 de dezembro, o barco *Congreso*, cedido pelo governo a Fournier para cruzar em curso na costa do Brasil, encalhou perto de Enseada com um presa ricamente carregada que conduzia a Buenos Aires. Nesta situação, foram atacados por duas escunas brasileiras, e após uma fraca defesa foram abandonados os navios, refugiando-se em terra as tripulações. Fournier mais atento para salvar seus baús que continha um rico butim, que para lutar, foi o primeiro a abandonar aquele belo navio²⁶².

Em que pese a existência de muitos defensores de Fournier, sobretudo em razão dos resultados estratégicos de sua atuação, havia também muitos críticos. Desse modo, a opinião de William Brow sobre os procedimentos de alguns corsários não era um fato isolado.

Na medida em que surgiam novas reclamações, essa linha acusatória se reforçava. Nessa perspectiva, após a perda do *Congreso*, sob o pseudônimo de “os dez mil republicanos”, foi publicada no periódico *La Gaceta Mercantil* uma extensa matéria contendo duras críticas a Fournier.

Os diferentes rumores que circulam sobre os grandes feitos do coronel Fournier; nos colocam na precisão de perder-lhes algumas explicações sobre algumas ações cuja justificativa é muito importante para sua honra. Para o Sr. Fournier todas as maneiras parecem boas quando levam a enganar aqueles que o seguiram. E, sobretudo, quando de sua má fé pode resultar em algum lucro por pequeno que seja. Suas ações, suas palavras, e até os seus pensamentos são oferecidos da forma mais generosa a esta última postura. Para ele todos os meios são bons quando o resultado deles é prata ou ouro. O Governo que parece ter fundado alguma esperança na nova expedição que agora vai empreender, sem dúvida estará em busca de uma nova lição; no

²⁶⁰ F. Lynch, tomo II, p. 108, tradução nossa.

²⁶¹ Elogios e críticas se alternam quanto à atitude de Fournier ao longo do seu cruzeiro e à perda do *Congreso*. *La Gaceta Mercantil* publicou interessante relato que permite compreender um pouco das intrigas e acusações que se passam em Buenos Aires naquele contexto. *La Gaceta Mercantil* nº 1238, de 8 de janeiro de 1828.

²⁶² G. Brown, *op. cit.*, p. 84, tradução nossa.

entanto, deveria bastar a que recebeu nos últimos tempos. Entre os vários fatos sobre os quais temos que fazer algumas reflexões, inserimos primeiro, as reclamações do tenente Fonzouge. Este fazia parte da penúltima expedição do novo coronel. Abandonado por ele sobre uma presa, sem víveres, sem água, sem provisões, teve que ir buscar alguns recursos na Ilha Grande, onde foi tomado como prisioneiro. Atualmente, o senhor major, coronel, comandante etc., D. César Fournier, não quer entregar as suas partes de presa, sob o pretexto de que se passou para os inimigos, e para não ficar sem justificativa nenhuma nesta ocasião, o Sr. Coronel deu ordem a alguns oficiais da mesma expedição, de confirmar com seu testemunho sua falsa asserção. Depois de tudo isso, parece que sua má fé não encontra nenhum obstáculo. Se em algum momento conseguiu impressionar o público, que avisem ele agora que cedo ou tarde abrirão os olhos os que antes admiravam-lhe tão cegamente. Com o barulho se consegue atordoar por um momento, mas depois chega o silêncio e a razão. Agora os oficiais do *Congreso* sustentam que ele não vai publicar o diário que tem prometido, sem alterá-lo inteiramente. O Sr. coronel, dizem eles, jurou-nos mil e mil vezes que tinha a firme intenção de não se bater nunca com navios de guerra, e ele nos provou pura e claramente na famosa ação da Enseada, pois fugiu covardemente diante de duas pequenas escunas de guerra brasileiras, as quais lhe obrigaram a fazer-se à costa. Podemos assegurar, sob noções certas e que prometemos publicar detalhadamente logo que nos apresentar a ocasião, que a perda do *Congreso* só pode ser para ele um eterno objeto de vergonha, e um monumento de covardia e de seu infame comportamento. Pouco nos preocupamos das punhaladas que promete dar aos que escrevem contra ele; queremos que se conheça a verdade e nada mais. Queremos provar que ele abusou da confiança do Governo, e o tem enganado horripelantemente. Perguntaremos, por exemplo, aos que se dizem seus defensores, que mais ele fez, se não foi perder, por falta de conhecimento, todas as expedições que se confiaram a ele? Prepare-se pois o senhor coronel, para uma justificativa plena e inteira, porque a partir desse momento, nós o citamos frente ao tribunal da opinião pública, e não deixaremos de perseguir-lo lamentando que se haja descoberto sua torpeza²⁶³.

Ainda que possa conter questões de cunho pessoal - e não necessariamente traduza uma verdade absoluta - pois se trata de uma matéria de jornal cujos interesses podem ser diversos, a matéria traz informações relevantes que permitem obter mais um panorama do modo de atuar e da interpretação dos atos daquele corsário. Importa referir que mesmo diante de tais críticas, o governo platino não deixou de confiar a Fournier uma nova expedição.

Após o desfecho com o *Congreso*²⁶⁴, o corsário assumiu o comando do navio

²⁶³ *La Gaceta Mercantil* nº 1238, 8 de janeiro de 1828, tradução nossa.

²⁶⁴ Existiu, ainda, um segundo corsário denominado *Congreso*, tratou-se de uma escuna com atuação registrada no ano de 1828, sob o comando de Juan Chase, quando já se negociava a paz. A este corsário atribue o apresamento do brigue *Aurora*, retido pelo governo holandês na ilha de Santo Eustáquio e o

*Juncal*²⁶⁵. Aproveitando um dia de horizontes fechados e com a ajuda da esquadra de Brown conseguiu passar pelo bloqueio em 15 de janeiro de 1828²⁶⁶. O objetivo era levar para os Estados Unidos uma carga de matérias-primas que serviriam para adquirir navios, tripulações, armas e munições naquele país²⁶⁷.

O navio levava 2.750 couros de lontra em 75 fardos, 4 cones de prata pesando 315 marcos, 4 adarnes e duas barras de ouro pesando 178 onças, além de valores em moeda. A missão, de caráter aparentemente logístico e de apoio ao esforço de guerra republicano, possuía outros fins, entre eles o de fazer corso na costa do Brasil em sua trajetória.

A escuna *Juncal* era a antiga escuna brasileira *Constança* que fora apresada por ocasião do combate de Carmen de Patagones em 7 de março de 1827. Estava artilhada com um canhão de giratório de bronze de calibre 18 e quatro caronadas de ferro de calibre 12²⁶⁸. Zarpou com uma tripulação de quarenta e cinco homens, sendo seis oficiais²⁶⁹. Levava também um passageiro, cujo nome se manteve em segredo²⁷⁰.

Na trajetória as suas presas foram o brigue *Paulista*²⁷¹, o brigue *Santista*²⁷² e outros dois brigues (sendo um inglês), além de uma sumaca que foi saqueada e afundada²⁷³. Fez contato com o corsário *Níger*, em 5 de fevereiro, (mesmo dia em que

paquete *Triunfo Americano*. Com o fim da guerra tal corsário rumou para Baltimore, não obtendo mais acesso às suas presas. H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 401.

²⁶⁵ Em 28 de dezembro, a *Juncal* entrou nas balizas interiores para se aprontar por motivo de sua viagem à América do Norte, sob comando do tenente-coronel D. César Fournier. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 117.

²⁶⁶ *Ibidem*, tomo II, p. 126.

²⁶⁷ AGN, III, caixa 22 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 382.

²⁶⁸ AGN, III, caixa 21 e X-14-3-2.

²⁶⁹ *Idem*, X-5-1-1.

²⁷⁰ Tal como o plano de sequestro do Imperador, esse fato carece de esclarecimento, inclusive quanto a uma possível relação com o mesmo projeto.

²⁷¹ AGN, X-23-5-7.

²⁷² Uma anotação do diário de Lynch, datada de 14 de junho de 1828, descreve: “Brigue-escuna americano *Dromo* procedente de Nova York, de onde saiu em 2 de abril, comandante Diego Morgan, consignado a sobretaxa de carregamento geral. O comandante disse que, em 30 de março, Fournier chegou a Baltimore com a escuna *Juncal*. A dita escuna havia apresado o brigue brasileiro *Santista* (antes americano *Homero*), um brigue transporte que ia do Maranhão ao Rio de Janeiro com trezentos soldados, depois de quatro horas de combate e um brigue inglês em frente ao cabo de Santo Agostinho”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 191, tradução nossa.

²⁷³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 191, H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 449 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 382.

apresou o brigue *Santista*) e com o corsário *Gaviota*, em 1º de março, quando aportou na ilha de São Bartolomeu.

Uma interessante fonte pra esse período é um ofício encaminhado ao Ministro da Guerra e Marinha, Juan Ramón Balcarce, pelo próprio Fournier, a bordo da escuna *Juncal*.

Cabo Frio, 28 de fevereiro de 1828²⁷⁴. O tenente-coronel da marinha que subscreve, tem a honra de dirigir-se ao Exmo. Senhor Ministro da Guerra e da Marinha, e de levar ao seu conhecimento que chegou hoje a esse local com felicidade, apesar da obstinada contrariedade do tempo. O infraescrito também participa ao Exmo. Sr. Ministro a quem se dirige, que apresou um bonito brigue de construção americana e de propriedade brasileira, sendo capaz de receber 16 peças de artilharia; o dito brigue é muito veleiro e está armado com...peças de 12 e ... homens, seguindo rumo conosco, pois o que subscreve se propõe armá-lo em guerra aos efeitos concebidos. Também foi destruída uma pequena embarcação inimiga, da qual se tirou 15 negros. O brigue estava em lastre e procedia de Santos. **O que subscreve procura dentro de dois ou três dias cumprir com a comissão que lhe confiou o superior Governo para esta costa, e espera sair dela hoje ou amanhã apesar das graves dificuldades que se apresentam**²⁷⁵. O que subscreve reproduzindo seu amor e devoção à causa nacional, tem a honra de saudar o Exmo. Sr. Ministro da Guerra e da Marinha com seu mais alto respeito e distinta consideração. César Fournier. Exmo. Sr. Ministro da Guerra e da Marinha D. Juan Ramón Balcarce²⁷⁶.

Em continuidade, Fournier chegou à Baltimore em 30 de março. Por essa época, algo havia se passado a respeito dele em Buenos Aires. O fato é que, em 24 de abril de 1828, Manoel Dorrego o desligava do serviço da Marinha. Haveria ligação desse fato com o já citado passageiro secreto? Ainda não se sabe. Mas uma medida extrema como a que foi tomada, pressupõe um grave motivo.

Impelido o Governo por razões poderosas, resolveu em acordo desta data desligar do serviço da Marinha o tenente coronel D. César Fournier, devendo em consequência comissionar um oficial para notificar o referido Fournier a

²⁷⁴ Tanto pela cronologia dos acontecimentos quanto pelo fato de já estar sendo publicada na imprensa periódica de Buenos Aires em 6 de março, é provável que tenha ocorrido um equívoco, e que essa missiva seja datada de 28 de janeiro de 1828.

²⁷⁵ Parece que essa afirmação tem a ver com o “passageiro cujo nome se manteve em segredo”, referido anteriormente. E há indicações de que a referida tarefa tenha sido delegada ao corsário *Níger* um pouco depois dessa carta ter sido escrita. L. H. Destéfani, “Apogeo y decadência del corso...”, p. 448, *Jornal do Commercio* nº 111, de 14 de fevereiro de 1828 e nº 113, de 16 de fevereiro de 1828.

²⁷⁶ *La Gaceta Mercantil* nº 1282, 6 de março de 1828, tradução e grifo nossos.

ordem de dirigir-se a este porto com os navios sob o seu comando para entregar a comissão de que está encarregado²⁷⁷.

Não foram encontrados registros sobre a partida de mensageiro com tal ordem. Em Baltimore, e depois em Nova York, Fournier negociava a compra de navios para empregar na atividade corsária. Para tanto, havia levado das Repúblicas Unidas do Rio da Prata, cartas de corso em branco, a fim de legalizá-los²⁷⁸.

Em Nova York comprou a corveta *Bolívar* (uma encomenda da Colômbia que havia desistido da compra por razões financeiras) e registrou como pertencente ao estado platino com o nome de *25 de Mayo*. Depois rumou novamente para Baltimore, juntou-se novamente com a *Juncal* e partiram para as Antilhas²⁷⁹.

Na Ilha de Santo Eustáquio, adquiriu um brigue-escuna muito veleiro que batizou de *Gobernador Dorrego*²⁸⁰. Também por lá, encontrou-se com o corsário *La Presidenta*, do comando de Beazley, ao qual cedeu uma de suas patentes em branco por haver vencido a deste último corsário²⁸¹. Em um longo ofício, datado de 22 de junho de 1828, encaminhado ao Marquês de Aracaty após o incêndio do corsário *General Brandsen*, o Barão do Rio da Prata anotou o seguinte:

Dizem que em Buenos Ayres esperão Fournier com huma Corveta, hum Brigue, e a Escuna em que foi aos Estados Unidos da America do Norte. As atalaias estão postas em todas as avenidas. Se alguma noite escura lhe não

²⁷⁷ AGN, X-1-3-6.

²⁷⁸ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 450.

²⁷⁹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 382. Cf. registro de Francisco Lynch: “Apresentou-se o capitão William B. Orne, da escuna americana *Rehoboth* que ancorou ontem na Enseada, procedente de Nova Iorque, de onde saiu em 22 de maio...Disse que o tenente coronel Fournier havia comprado em Nova Iorque uma corveta de vinte e dois canhões de calibre 24 e que tinha a bordo toda a tripulação, víveres e aguada, e que assegurou que em dez dias zarpava daquele porto para São Tomás, trocando a bandeira e seguindo sua comissão”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 204-205, nota de 25 de julho de 1828, tradução nossa.

²⁸⁰ Coincidência ou não, o mesmo governador que já o havia demitido da Marinha desde 24 de abril daquele ano de 1828.

²⁸¹ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 447 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 450. O *La Presidenta* já havia sido multado por transportar escravos para São Bartolomeu. Abandonado por sua tripulação, buscava recompô-la e “estando em Curaçao o seu comandante (então John Ure) soube que Fournier andava por Santo Eustáquio e dispunha de patentes; como a sua já estava vencida há três meses, dirigiu-se para lá (no início de junho de 1828), e conseguiu efetivamente uma nova carta de corso, embora no nome de *Bolívar* e para um navio de tonelagem diferente (265 toneladas ao invés de 210), incorreção que foi posteriormente uma das causas da condenação do brigue *La Presidenta*”. T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 31, tradução nossa.

favorecer a entrada, terá a sorte do seu *Congresso*, do *Níger*, do *Honor*, do *General Mancilha*, do *Federal Argentino*, do *Feliz*, da *União*, do *Cassador*, do *Oito de Fevereiro*, agora do *Brandzer*, e de outros, cujos nomes se ignorarão, por terem sido queimados, ficando abandonados e encalhados, de que tenho dado parte. Todos estes desde Novembro próximo passado²⁸².

As informações recebidas pelo chefe naval brasileiro não estavam equivocadas. Porém, somente em 12 de setembro, portanto após a data da assinatura do acordo de paz que deu fim à guerra, e sem saber dele, largaram com destino ao Prata²⁸³. A partir daí, as informações são desencontradas. Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy argumentaram sobre a possibilidade de o comboio ter sido alcançado por um ciclone que varreu o Caribe em 30 de setembro daquele ano²⁸⁴. Segundo esses autores, tanto a *Juncal* quanto a *25 de Mayo* perderam-se de vista do *Gobernador Dorrego* e não se obteve mais notícia deles²⁸⁵. Este último navio, sob comando de Andrés Barriteaud, um oficial da *25 de Mayo*, salvou-se e seguiu atuando como pirata na região das Antilhas²⁸⁶.

Antes de ser preso por um navio holandês e encaminhado para o Suriname, o *Gobernador Dorrego* fez pelo menos duas presas: o brigue *Lebre*, em abril de 1829, e o brigue *Marquês de Vianna*. O primeiro foi embargado pelas autoridades holandesas e devolvido ao dono e o segundo teve a carga encaminhada para venda na Ilha de Tortuga, após ter sido posto à pique²⁸⁷. Ao que parece, a vida de Fournier acabou no mar, o sítio que escolheu para por em prática a sua ganância, intrepidez e coragem.

²⁸² Barão do Rio da Prata, [Correspondência]. Destinatário: Marquês de Aracaty. Bordo da fragata *Piranga* em Montevideú, 22 jun. 1828. 1 ofício. Publicado no *Diário Fluminense* nº 11, de 12 de julho de 1828.

²⁸³ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 382.

²⁸⁴ Uma nota do periódico *La Gaceta Mercantil*, de 7 de março de 1829, trouxe a seguinte informação: “a princípios de setembro último, a divisão da esquadra nacional sob as ordens do comodoro Fournier, composta pela corveta *25 de Mayo*, brigue *Gobernador Dorrego* e a escuna *Juncal*, arribou a um porto em *Rhode Island* (EUA) para fazer aguada e se suprir de víveres”. *La Gaceta Mercantil* nº 1522, 7 de março de 1829, tradução nossa.

²⁸⁵ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 450.

²⁸⁶ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 382.

²⁸⁷ *Ibidem*. Na *Gaceta Mercantil* de 29 de março de 1830 foi publicada uma carta remetida por Eugéne Gouverneur a um cavaleiro francês, em Nova York, a partir da fortaleza Zelândia, no Suriname, em 28 de outubro de 1829. Nessa correspondência o referido missivista traz mais algumas informações sobre o corsário *Gobernador Dorrego*. *La Gaceta Mercantil* nº 1863, 6 de 29 de março de 1830, tradução nossa.

Hijo de Julio, o segundo lugre corsário

Ainda em 1826 surgiu um navio corsário semelhante ao *Hijo de Mayo*, tratava-se do *Hijo de Julio* mandado construir por Guillermo Stirling em Buenos Aires. Com 19 toneladas e três mastros, foi aparelhado como um lugre, recebendo como armamento um canhão de 4 e 30 fuzis. Alternativamente, podia usar a propulsão de seus vinte e dois remos²⁸⁸.

O navio foi adquirido por José Julián Arriola e zarpou da capital portenha no dia 3 de outubro de 1826, tendo recebido a carta de corso nº 112, datada de 23 de agosto do mesmo ano. Além do proprietário e armador Arriola, figuravam como agente de presas Roberto Jackson (em Buenos Aires) e Fernando Alfaro (em Carmen de Patagones)²⁸⁹.

Para o primeiro cruzeiro saiu, em 10 de outubro, sob as ordens de François Fourmantin²⁹⁰ e mais trinta e cinco tripulantes²⁹¹. Essa primeira campanha teve um início nas águas do Rio da Prata, mas se desenvolveu, sobretudo, no litoral brasileiro entre Rio Grande e Santos²⁹².

O regresso desse cruzeiro deu-se no Rio Salado em 18 de janeiro de 1827²⁹³. Das seis presas que declarou, quatro chegaram a Patagones, para onde haviam sido conduzidas ao longo da campanha: sumacas *Lilia*²⁹⁴, *Penha*²⁹⁵, *Ana Maria*²⁹⁶ e

²⁸⁸ AGN, X-4-5-2 e X-4-5-5.

²⁸⁹ *Idem*, IX-34-9-5.

²⁹⁰ O mesmo que já havia comandado o corsário *General Lavalleja* até a perda do navio, por naufrágio, em julho daquele mesmo ano de 1826. E que ainda comandaria o corsário *Oriental Argentino*, também perdendo o seu navio, no final de 1827. Esse comandante corsário permaneceu preso, no Rio de Janeiro, até março de 1828, quando pagou fiança e conseguiu sua liberdade.

²⁹¹ A tripulação ficou composta por 17 franceses, 8 espanhóis, 2 italianos, 4 norte-americanos e 5 ingleses. O mais jovem tinha 17 anos de idade e o mais velho 57. A metade da tripulação era composta por homens que não superavam os 30 anos. AGN, III, 27-6-1, X-4-5-5. Referências encontradas também na coleção Julio Arturo Benencia, nos fichamentos realizados por Elcira García, do *Departamento de Estudios Históricos e Navales*.

²⁹² T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 15.

²⁹³ As quatro presas haviam chegado antes. Em 25 de dezembro de 1826 já estavam em Patagones. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 294.

²⁹⁴ AGN, IX-34-9-5, IX-49-3-12 e X-4-5-2.

²⁹⁵ *Idem*, IX-34-9-5 e X-4-5-2.

²⁹⁶ *Idem*, IX-34-9-5, e X-4-5-2. No Diário de Lynch, com data de 26 de maio de 1827, lê-se: “apresentou-se o capitão de presa D. Nicolás Herrot dando parte de que entrou no Tuyú em 16 do corrente com a sumaca presa *Ana Maria*, que foi tomada pelo corsário *Hijo de Julio*; com carregamento de açúcar, café em grão e havia sido levada à Patagones”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 11.

*Amélia*²⁹⁷. As outras duas seriam duas sumacas de destino desconhecido²⁹⁸.

Esse grande número de presas resultantes do corso despertou ainda mais a atenção sobre a questão no Brasil²⁹⁹. Para aumentar o alerta, a Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação do Império do Brasil, pela secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, baixou uma portaria participando as comunicações do presidente da Província de Santa Catarina e as partes dos mestres das embarcações apresadas³⁰⁰. Diversas cópias desses documentos foram afixadas ao longo da costa³⁰¹.

Ao que tudo indica o *Hijo de Julio* operou em conjunto com o *Oriental Argentino* por algum tempo, podendo ter-se juntado a eles um terceiro navio não identificado. É o que se infere da notícia dada pelo comandante da barca a vapor *Correio Brasileiro*, chegada de Santa Catarina após seis dias de viagem.

Diz o Commandante que em Santa Catharina apparecerão 3 Corsários dos quaes hum era hum Brigue de 4 peças, sendo 2 de Rodisio, e todas de Calibre 24; huma Escuna de 4 peças, e hum Lanchão com huma de Rodisio, os quaes apresionarão huma Escuna de Santos e a Sumaca *Lilia*; e roubarão hum Hiate³⁰², que hia da Laguna, para o qual passarão agente das duas embarcações aprisionadas; diz mais que o Marquez de Barbacena tinha partido para o Rio Grande 3 dias antes da sua sahida³⁰³.

Pela identificação das presas, locais e períodos das tomadías é possível constatar a atuação em conjunto dos navios sob comando de D'Autant e Fourmantin. O teor de

²⁹⁷ AGN, X-4-5-2.

²⁹⁸ *Idem*, X-4-5-2 e X-43-5-4.

²⁹⁹ Uma matéria do *Diário do Rio de Janeiro* alertava sobre a presença dos corsários na região de Santos e da Ilha Grande: “Pelas partes vindas de Santos, e dos lugares acima consta que hum Lúgar tinha feito varias presas pelos Portos da Costa; que armava três páos; tinha duas Canhonadas, e 60 homens de Tripulação, onze remos por banda, e no dia 4 estava pintado de verde claro. Tanto de Santos, como da Ilha Grande informão que ao longe se avistava huma embarcação alteroza que se não podia distinguir pela distancia”. *Diário do Rio de Janeiro* n° 20, de 24 de novembro de 1826.

³⁰⁰ O jornal *Diário Mercantil do Rio de Janeiro* refere-se a uma das presas do *Hijo de Julio*: “Que o mestre da sumaca *Lilia*, sahido do Rio Grande para Monte Video, declarou que fora aprezado na latitude de 34° 32’, a 26 de outubro, por hum Corsário armado a Lúgar com três velas redondas de arriar, 2 morteiros e 48 homens de tripulação, com bandeira de Buenos Aires”. *Ibidem*, n° 25, de 30 de novembro de 1826 e *Diário Mercantil do Rio de Janeiro* n° 270, de 2 de dezembro de 1826.

³⁰¹ *Diário Mercantil do Rio de Janeiro* n° 270, de 2 de dezembro de 1826.

³⁰² O iate *Dois irmãos*, conforme se verifica em matéria do *Diário Mercantil do Rio de Janeiro*. *Ibidem*.

³⁰³ *Diário do Rio de Janeiro* n° 19, de 23 de novembro de 1826 e *Diário Fluminense* n° 122, de 24 de novembro de 1826.

uma carta particular e anônima, datada de 7 de novembro de 1826, publicada no jornal *Diário Fluminense*, corrobora com tal proposição.

Amigo, tenho o pezar de lhe participar que no dia 4 do corrente fui prisioneiro de hum corsario dentro da barra de Santos, e a **Sumaca Ana Maria**; eu a sahir, e ella fundiada na praia de Goi debaixo da fortaleza, e nenhuma delas derão hum só tiro, e nos levarão a Sumaca, e algum frete, os 3 escravos meus, e me derão a Lancha, que aqui está encalhada, e só escapei com a roupa por grande obsequio, e aqui estou nestas circunstancias, que V. m. não ignora. Nada mais lhe digo, porque V. m. não ignora as circunstancias dos piratas, e não sou mais extenso a contar-lhe todo o caso, e maneira como foi, porque a pressa he muita. No dia 5 cheguei aqui levando em minha companhia 3 companhias: a **Sumaca Princesa Leopoldina também foi tomada**; no dia 5 o Corsario e as prezas andarão á vista da terra, e que todos os dias se via, e se conheceu as embarcações, e não podia sahir para fora da costa por causa das calmarias e corrente para a terra, e aqui nenhuma providencias, tendo gente voluntaria, e de graça para hir buscar tanto o Corsario, como as prezas, que andavão ao pé da costa distante huma légoa, e oferta dizem que de dinheiro para a fiança de hum Brigue, que aqui se acha meio aprezado, tendo muito a dizer-lhe, nada mais lhe digo, por muita pressa³⁰⁴.

Conforme anotou Teodoro Caillet-Bois, por aquela altura a maioria dos corsários tinham como sua base e refúgio o porto de Carmen de Patagones. Ao iniciar o ano de 1827, esse porto acumulava um grande número de capturas realizadas ao longo do período anterior. Era o auge de Carmen de Patagones, chegando a ser chamada de Saint Malo³⁰⁵ do sul, em cujo local misturavam-se navios, mercadorias, riquezas, escravos vindo com as presas e, sobretudo, corsários³⁰⁶.

Com o desejo de neutralizar aqueles ancoradouros, o Almirante Pinto Guedes direcionou um ataque a Carmen de Patagones e a San Blas. Tais ataques não foram bem sucedidos. Na ocasião do ataque a Carmen de Patagones, estava lá o *Hijo de Julio* juntamente com o *Hijo de Maio*, o *Oriental Argentino* e um grupo de presas armadas em corso.

³⁰⁴ *Diário Fluminense* nº 114, de 15 de novembro de 1826, grifos nossos.

³⁰⁵ Cidade francesa localizada na Bretanha. Por ter sido a base de inúmeros piratas e corsários que saíram pelo mundo em busca tesouros e riquezas durante a Idade Moderna, ficou conhecida, pelos franceses, como a cidade-corsário.

³⁰⁶ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 325.

Embora o comando do *Hijo de Julio* estivesse com o sueco Carlos Vogesland³⁰⁷ - em virtude problemas de saúde de Fourmantin - na ocasião do ataque o navio esteve a mando de Jean Soulin. Após aqueles eventos, o *Hijo de Julio* ainda seria o portador da notícia do ataque realizado àquela praça, tendo a informação chegado ao Rio Salado em 2 abril de 1827³⁰⁸.

Em 8 de abril de 1827, o *Hijo de Julio* partiu do Rio Salado para um novo cruzeiro, dessa vez sob o comando de Vogesland. Todavia, no mês seguinte, uma nota de leilão de Arriola y Gowland na *Gaceta Mercantil* anunciava a suspensão do cruzeiro e venda do navio por doença do comandante.

O lugre corsário *Hijo de Julio*, surto no Salado será vendido para a melhor oferta, com os aparelhos que tem, na quinta, 10 do corrente, para acertar as contas de seu cruzeiro, logo que se possam realizar as vendas da maior parte de suas presas em Patagones, não havendo seguido o cruzeiro por enfermidade do seu comandante e renúncia do emprego do segundo, o qual avisa para inteligência dos interessados no dito corsário³⁰⁹.

Como é possível perceber, o lugre corsário foi posto à venda em leilão em 10 de maio de 1827. Com novo proprietário saiu em novo cruzeiro³¹⁰, tendo sido avistado, perseguido e apreendido pela corveta *Maria Isabel*, em 8 de junho, na altura do Cabo de Santa Maria³¹¹. Depois disso, foi conduzido até Montevidéu juntamente com uma última presa³¹². Na sequência, foi transformado em corsário fluvial a atuar contra as

³⁰⁷ Julio Arturo Benencia o denomina como “Carlos Vozellano”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 22.

³⁰⁸ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 406.

³⁰⁹ *La Gaceta Mercantil* nº 1046, de 9 de maio de 1827.

³¹⁰ Cf. Julio Arturo Benencia, a carta de corso do *Hijo de Julio* era datada de 19 de maio de 1827 e o corsário havia apresado uma sumaca neste cruzeiro, entretanto a presa foi retomada pela corveta *Maria Isabel*, junto com o próprio navio corsário. F. Lynch, *loc. cit.*

³¹¹ Já em 1828, uma nota da Repartição dos Negócios da Marinha no jornal *Diário Fluminense* dizia: “Mande V. S. pôr em liberdade os 3 officiaes prisioneiros de guerra da Esquadra, François Fourmantin, Eduardo Fuzier, e Mathieu Dupio, que hão prestado fiança na forma do avizo de 29 do mez próximo passado, e devem comparecer nesse Arsenal a apresentar-se ao Auditor Geral da Marinha no primeiro Domingo de cada hum mez, para se verificar a sua existência”. *Diário Fluminense* nº 64, de 17 de março de 1828.

³¹² Rodriguez e Arguindeguy registraram a data do apresamento como 21 de junho de 1827. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 442. Teodoro Caillet-Bois anotou que foi no dia 27 de junho de 1827. T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 15. Há concordância referente aos demais fatos desse corsário.

forças platinas até o fim da guerra³¹³.

Fazendo sentir todo o peso da guerra³¹⁴ – o cruzeiro da escuna *Sarandí* e da corveta *Chacabuco*

A partir do segundo semestre de 1826, com o envio de novas unidades da Marinha Imperial, o bloqueio do Rio da Prata começou a ganhar efetividade. A modesta esquadra argentina apresentava bons efeitos morais, mas poucos resultados efetivos e duradouros. Acresce a isso o fato de que o melhor navio platino, a corveta *Veinte Cinco de Mayo*, havia sido posto fora de ação pela marinha brasileira no combate de Lara-Quilmes no final de julho³¹⁵.

Diante desse cenário, restavam duas possibilidades plausíveis para a marinha platina: potencializar a guerra de corso, já em andamento, ou reforçar a força naval para fazer frente à brasileira³¹⁶. Decidiram pela segunda opção, mas, como se verá, o decorrer dos acontecimentos e as movimentações brasileiras farão com que a prioridade se volte para uma incursão sobre o comércio brasileiro, empregando também os navios da esperada “esquadra chilena”, embora somente um deles acabe chegando.

Era sabido que o coronel do Exército, Ventura Vásquez, havia obtido êxito na sua missão de adquirir tais navios por meio de um leilão público (para preservar a neutralidade chilena)³¹⁷. Esperava-se chegar, com as respectivas tripulações compostas por indivíduos de origem britânica, norte-americana e chilena, a fragata *O’Higgins*³¹⁸ e as corvetas *Independencia*³¹⁹ e *Chacabuco*³²⁰, por cujo conjunto foi paga a modesta

³¹³ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, pp. 379-380 e L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 419.

³¹⁴ Frase extraída do artigo 1º das instruções para o cruzeiro da escuna *Sarandí* e corveta *Chacabuco*.

³¹⁵ H. L. Martins e L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 384.

³¹⁶ B. Vale, *op. cit.*, p. 137.

³¹⁷ *Ibidem*, p. 137.

³¹⁸ Essa era a fragata *Maria Isabel*, da Espanha, a qual recebeu o nome de *O’Higgins* quando foi capturada por Blanco Encalada, em Talcahuano, em 1818. Anteriormente fora da Rússia, onde se chamava *Patrícia*. F. Eleta, *op. cit.*, p. 169.

³¹⁹ Ex-corveta *Curiacio*, da Armada do Chile. Foi construída para aquele país nos Estados Unidos, em 1817, conjuntamente com outra corveta, a *Horacio*. Esta última, porém, foi adquirida pelo Brasil, onde recebeu o nome de *Maria da Glória*. T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 153.

³²⁰ Ex-fragata *Coquimbo*, da Armada do Chile. O inventário parcial de aquisição pela Argentina e o Diário de Navegação desse navio encontram-se respectivamente em: AGN, X-4-5-5 e X-14-3-2.

soma de cento e sessenta e oito mil pesos³²¹. Esta incorporação de meios duplicaria a esquadra republicana³²².

Em 23 de maio, esses navios içaram a bandeira das Províncias Unidas do Rio da Prata³²³. A fragata *O'Higgins*, de 50 canhões, foi renomeada *Buenos Aires*, a corveta *Independencia*, de 28 canhões, passou a se chamar *Montevideo* e a corveta *Chacabuco*, de 20 canhões, manteve a mesma nomenclatura. Apesar de a propriedade ter sido passada em 27 de abril, somente em 6 de agosto, em pleno inverno, puderam zarpar do Chile, em virtude de diversas dificuldades no reparo e equipagem dos navios³²⁴.

Após a partida do Chile, ocorreu uma série de desventuras. Devido ao mau estado do seu casco, a *Montevideo* (ex-*Independência*) necessitou voltar para Valparaíso após quatro dias, e lá permaneceu encalhada até ser vendida a um particular. Por fim, acabou sua existência no Peru. Os outros dois navios seguiram adiante, mas um temporal os separou na altura do Cabo de Hornos³²⁵.

A fragata *Buenos Aires* (ex-*O'Higgins*), com o chefe da expedição coronel Vásques e quinhentos homens, após perder contato com a *Chacabuco* nunca mais foi vista³²⁶. A corveta *Chacabuco*, sob o comando de Santiago George Bynon, justamente a que estava em piores condições, seria a única a resistir à viagem³²⁷.

Enquanto isso, no Rio da Prata, ainda sem saber dos sucessos da malfadada viagem, corria a notícia da aproximação da esperada divisão chilena. O comando naval brasileiro naquela região, sabedor de tais movimentos e preocupado com eles, reforçou a linha do bloqueio encaminhando para lá uma divisão naval para interceptar os reforços³²⁸.

³²¹ Esses navios eram remanescentes da esquadra chilena que sob o comando de Lord Cochrane expulsou os espanhóis do Pacífico na campanha de independência do Chile.

³²² T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 264.

³²³ Teodoro Caillet-Bois dá como 16 de junho. *Ibidem*, p. 276.

³²⁴ *Ibidem*, p. 265.

³²⁵ Laurio Hedelvio Destéfani, “Cruceros de guerra y corso de Brown en 1826 con la Sarandí y la Chacabuco”, *In: História Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 306.

³²⁶ Cf. anotou Brian Vale, a última vez em que os navios se avistaram foi nos 56° 68W em 23 de agosto. B. Vale, *op. cit.*, p. 139.

³²⁷ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 265.

³²⁸ Essa divisão naval estava composta pelas fragatas *Thétis*, *Piranga*, *Paraguaçu*, *Imperatriz*, pelo lugre

Por mais que o governo argentino tenha adquirido e armado mais algumas escunas e sumacas, a luta no estuário mostrava-se difícil e estéril. À vista disso, e da possibilidade de ocorrer a captura das novas aquisições, aquele governo considerou dar novo rumo ao planejamento³²⁹. Assim sendo, em 3 de agosto, o Ministro da Guerra e da Marinha, Carlos de Alvear, encaminhou a Brown um ofício com novas ordens³³⁰.

As últimas resoluções decorriam tanto da superioridade de forças quanto da manobra realizada pela divisão naval brasileira. Dessa forma, o chefe naval argentino, “acompanhado de regular destacamento, foi mandado por terra ao Cabo Corrientes, à cuja vista deveria passar a divisão proveniente do Chile”³³¹.

A ideia era entrar em comunicação com essa esquadra, assumir-lhe o comando e empreender um cruzeiro sobre a costa do Brasil, em conformidade com os treze artigos das instruções que seguiam em anexo ao ofício encaminhado³³². Ao partir de um ponto mais ao sul, o cruzeiro contornaria o bloqueio, indo assolar diretamente a navegação mercante.

O Almirante William Brown chegou ao Cabo Corrientes nos últimos dias de agosto e lá permaneceu para colocar o plano em prática. Contudo, após longo período esquadrinhando o mar próximo àquela região, precisou voltar à Buenos Aires por estar doente³³³. A corveta *Chacabuco* chegou sozinha, em 6 de outubro, poucos dias depois da partida do chefe naval argentino³³⁴.

Entrementes, diante das novas notícias, o governo argentino precisou atualizar novamente o seu plano. Deliberou então que o cruzeiro seria realizado com os navios da

Príncipe Imperial e duas escunas. A fragata *D. Paula* não foi empregada por ter sido anteriormente atingida por um raio, o que resultou avarias, feridos e mortos. L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 1, pp. 578-579.

³²⁹ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 276.

³³⁰ L. H. Destéfani, “Cruceros de guerra y corso de Brown en 1826...”, p. 306.

³³¹ L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 1, p. 578.

³³² Os treze artigos das instruções emitidas em agosto de 1826, assinadas por Carlos de Alvear, foram publicados integralmente por Laurio Destéfani. L. H. Destéfani, “Cruceros de guerra y corso de Brown en 1826...”, pp. 306-307.

³³³ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 277.

³³⁴ L. H. Destéfani, “Cruceros de guerra y corso de Brown en 1826...”, p. 307. De acordo com Brian Vale, Brown regressou a Buenos Aires no dia 30 de setembro de 1826. B. Vale, *op. cit.*, p. 139.

esquadra³³⁵. A nova estratégia previa o envio de Brown, na escuna *Sarandí*, juntamente com a barca *Congreso* e o brigue *República*. O Almirante recebeu as ordens e repassou as instruções aos navios envolvidos.

Os três navios zarparão de noite, às 8 horas, mais ou menos. O *Congreso* e o *República* seguirão próximas à *Sarandí*, cujo bordo vai o Comandante. Primeiro ponto de encontro, em frente a Punta Piedras. Segundo, em frente ao Cabo San Antonio. Terceiro, em frente ao Cabo Corrientes, iniciando depois o cruzeiro sobre a costa do Brasil, para tomar presas, afundar, incendiar e destruir, adequando-se aos usos da guerra, etc.; e regressar à Buenos Aires, Patagones, Bahía Blanca e Bahía San Blás com as presas, dentro do prazo de três ou quatro meses. Assinado: Willian Brown³³⁶.

O corsário *Oriental Argentino* que também se preparava para sair a corso, solicitou e obteve permissão do Almirante para acompanhá-los durante a passagem pelo bloqueio³³⁷. Neste ponto, a melhor fonte a seguir é o diário de notícias do porto de Buenos Aires, cujas anotações referentes ao dia 26 de outubro de 1826, trazem a informação de que, naquela data, desde às nove da manhã, Brown procurava “recrutar na esquadra os marinheiros voluntários que quisessem segui-lo”³³⁸.

Em outro registro da mesma data consta que “os navios *Congreso*, *República*, *Sarandí* e *Oriental Argentino* estavam prontos para dar vela, devendo ir na vanguarda as canhoneiras e botes para sondar o canal e proteger o movimento”³³⁹. Assim sucedeu. Os navios zarparam às 20:30h daquele mesmo dia 26. Entretanto, somente a escuna *Sarandí*, a mais veleira, conseguiu forçar o bloqueio³⁴⁰. Ao longo da noite, uma divisão

³³⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 104, nota de Julio Arturo Benencia.

³³⁶ A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 373, tradução nossa.

³³⁷ L. H. Destéfani, “Cruceros de guerra y corso de Brown en 1826...”, p. 308.

³³⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 104, tradução nossa.

³³⁹ *Ibidem*.

³⁴⁰ A escuna *Sarandí*, sob o comando do comandante John H. Coe, possuía armamento menos potente (oito canhões), porém foi a escolhida para içar o pavilhão do Almirante William Brown por ser muito veleira e de excelente construção. L. H. Destéfani, “Cruceros de guerra y corso de Brown en 1826...”, p. 308. Cf. A. Alzogaray, os comandantes do *Congreso* e do *República* não quiseram acompanhar Brown. A nota de 27 de outubro desse mesmo diário menciona: “À noite saiu por entre a esquadra inimiga de onze navios a escuna *Sarandí* com o incomparável Brown, e sem ser acompanhado (como devia) pela barca *Congreso* (Guillermo R. Mason) e o brigue *República* (William Granville), e isso por serem seus comandantes uns covardes, invejosos, pérfidos, mal agradecidos às considerações que não devia ter com eles o seu generosíssimo General Brown, tendo se sacrificado muitas vezes por eles e suas negras personalidades e intrigas com vis adversários escondidos nesta capital”. A. Alzogaray, *op. cit.*, pp. 76-77,

brasileira deu caça aos outros navios, obrigando-os a retornar³⁴¹.

No dia seguinte, um ofício do alto escalão da marinha argentina, determinou que os dois navios do Estado, a barca *Congreso* e o brigue *República*, partissem e efetuassem a junção com a escuna *Sarandí* na primeira oportunidade.

Ministério da Guerra e da Marinha (Reservado). Buenos Aires, 27 de outubro de 1826. O Comandante Geral da Marinha estabelece que a Barca *Congreso* e o Brigue *República* aproveitem a oportunidade da noite para zarpar assim que o vento permitir, e navegar em demanda do Cabo Corrientes na costa sul, no paralelo 38°, cujas imediações devem se encontrar com o Chefe da Esquadra a que pertencem, entendendo que não se deve perder um momento favorável para aproveitar e sair; e dando com este conceito as respectivas ordens com a clareza e precisão conveniente para que os comandantes sejam bem esclarecidos do ponto a que devem se dirigir. Francisco de La Cruz – Sr. Comandante Geral da Marinha³⁴².

Na prática isso não ocorreu. Porém, o corsário *Oriental Argentino*, em uma segunda tentativa, conseguiu passar o bloqueio em 2 de novembro³⁴³. Já a escuna *Sarandí* chegou ao Cabo Corrientes, em 30 de outubro, tendo se juntado à corveta *Chacabuco*, em Punta Médanos, para darem início às suas jornadas³⁴⁴. Nesse ínterim, o novo Ministro da Guerra e da Marinha, Francisco de La Cruz, havia atualizado as diretrizes a serem seguidas por William Brown ao longo do cruzeiro.

As novas ordens, datadas de 25 de outubro de 1826, eram semelhantes às primeiras, contendo, porém, um artigo a mais. O documento de quatorze artigos encontra-se conservado no *Archivo General de la Nación*, em Buenos Aires, e contém as seguintes instruções:

tradução nossa.

³⁴¹ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 278.

³⁴² A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 373, tradução nossa.

³⁴³ *The British Packet and Argentine News*, nº 14, de 4 de novembro de 1826.

³⁴⁴ Por ocasião do encontro dos dois navios, o comandante Bynon informou ao Almirante Brown que o navio fazia 36 polegadas (91,44cm) de água por hora e que só se mantinha flutuando porque a água era bombeada constantemente. L. H. Destéfani, “Cruceros de guerra y corso de Brown en 1826...”, p. 308. Seguindo o artigo 11 das instruções, o Almirante manifestou a intenção de enviar a corveta para reparo em San Blas, antes de empreender o cruzeiro. Entretanto, a pedido dos tripulantes, autorizou que fossem diretamente ao Brasil, assinalando Cabo Frio como primeiro ponto de encontro em caso de separação. T. Caillet-Bois, *loc. cit.*

1º - Sendo o objetivo geral deste cruzeiro fazer sentir ao Imperador do Brasil todo o peso da guerra, e não sendo sujeito a cálculo as circunstâncias que possam se apresentar ao General para alcançar tal intento com mais frutos, o Governo deixa a seu critério e gênio o detalhamento de suas operações; recomendando-lhe só que sendo gravíssimos os males que na vasta extensão da costa do Brasil pode facilmente fazer ao inimigo, não deve estragá-los, expondo-se a um combate desigual.

2º - Seguindo os mesmos princípios, previno-lhe de que não se comprometa em ação no Rio, preferindo ir antes de tudo ao Cabo Corrientes, cujas imediações encontrará ancorada ou bordejando a corveta de guerra *Chacabuco*, a qual incorporará a sua esquadra, e imediatamente se direcionará à costa do Brasil.

3º - Em relação à extensão de suas faculdades no modo para hostilizar o inimigo, o governo concede-lhes quantos puderem ser dadas, de acordo com os direitos das gentes e a prática das Nações.

4º - É dever do General estender as hostilidades não apenas ao mar, mas também para a terra, fazendo desembarques nos portos da costa que julgar convenientes, e hostilizar ao inimigo com todos que estejam ao seu alcance.

5º - Servir-lhe-á de guia que de acordo com notícias prováveis, esperavam em Janeiro duas fragatas de guerra que tinham mandado construir nos Estados Unidos, e poderá acontecer que as encontre navegando com bandeira do Brasil, sobre o que pode conseguir informações oportunas por alguns navios de comércio daquela nação.

6º - Embora não se possa esperar estabelecer comunicação regular, será sempre importante encaminhá-las em todas as oportunidades que tiver: o Senhor General consequentemente, aproveitará todas as oportunidades para também fazê-lo, tendo presente que suas comunicações podem ser desembarcadas no costa de Castillos, sobre a qual se avisou ao General em Chefe do Exército que tenha um destacamento com a maior vigilância.

7º - Pode também direcionar comunicações para os pontos da costa sul que considere conveniente, seja Patagônia ou a foz do Salado.

8º - Encarrega-se o Senhor General que toda vez que dirigir comunicações, proponha-se a enviar um diário preciso de todas as suas operações, notícias que tenha adquirido e cálculos que forme.

9º - São encaminhadas doze cartas de corso, em branco, com os respectivos despachos e instruções para que o Senhor General faça delas o uso que julgar conveniente para hostilizar o inimigo.

10 - Enviará as presas que fizer para o Porto de Patagones, ou a qualquer da República do Chile, propõe-se neste caso, evitar o de Valparaíso, e preferir os mais distantes da capital Santiago.

11 - No caso de ao incorporar a corveta *Chacabuco* à esquadra se reconheça que ela não está em condições de empreender o cruzeiro por estar fazendo água, enviará tal navio para a Baía de San Blas, nas proximidades de Patagones, com ordem de que seja reparada o mais rápido possível, entrando em contato com o comandante daquele local, a quem dirigirá a folha em anexo para que lhe preste o auxílio de que necessite.

12 - No caso do artigo anterior dará ordens e instruções ao comandante da *Chacabuco*, calculando o tempo que possa exigir a sua reparação, para que se dirija à costa do Brasil, indicando o local e horário em que poderá se incorporar, bem como o cruzeiro que deve ser feito no caso de não o encontrar.

13 - Embora não se fixe um prazo preciso para o cruzeiro, o governo deseja que não ultrapasse quatro ou cinco meses; mais tanto para encurtá-lo quanto

para estendê-lo, o Senhor General deverá usar dos conhecimentos que adquiriu sobre os sucessos em geral da guerra, sobre a força dos inimigos no Rio, e sobre o estado da que está sob seu comando, propondo com empenho antecipar avisos oportunos sobre o tempo do desembarque, no que o governo coloca sua confiança na habilidade e talento do Senhor General.

14 - Assinala-se para ponto de desembarque a Baía de San Blas nas proximidades de Patagones, e lhe avisa que após a sua chegada, ponha-se em comunicação com o Comandante daquela localidade, que lhe fornecerá víveres frescos e qualquer outra ajuda de que necessite, e avisará igualmente ao Governo esperando suas ordens³⁴⁵.

Tendo decidido por continuar sem antes fazer reparos na corveta *Chacabuco*, partiram em direção ao litoral do Brasil³⁴⁶. A derrota seguida foi bem ao largo, navegando na direção nordeste até os 40°W, antes de direcionarem-se para o norte, indo aterrizar em Cabo Frio, no litoral do Rio de Janeiro, em 10 de novembro, sem haver avistado nenhuma presa, com exceção de um brigue norte-americano vindo da Virgínia, que não foi apresado³⁴⁷. Em breve essa sorte iria mudar, pois passaram a interceptar os navios que por ali chegavam.

No dia 11 de novembro, a *Sarandí* apresou o primeiro navio. Tratava-se do brigue *Defensor Perpétuo*, procedente de Serra Leoa, muito bem armado, mas escassamente tripulado – com doze tripulantes e oito passageiros³⁴⁸. Na sequência, o butim desse navio foi passado para outras presas e ele foi agregado ao comboio como navio auxiliar³⁴⁹.

A *Chacabuco* capturou uma segunda presa: a escuna *Urania* e logo em seguida o navio mercante português *Nova Piedade*, liberado após ter recebido notícias falsas para serem divulgadas pelo comandante por ocasião da sua chegada ao porto de destino. A partir daí os dois navios passaram a operar separadamente, fixando pontos de reunião em São Sebastião, Santa Catarina e Rio Grande³⁵⁰. Apesar dos navios não terem se encontrado nos pontos convencionados e em nenhum momento mais no cruzeiro, será

³⁴⁵ AGN, X-5-1-5 e A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, pp. 166-168, tradução nossa.

³⁴⁶ As correspondências alusivas a esse período, realizadas entre as autoridades navais argentinas, foram publicadas por Justiniano Carranza. A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, pp. 374-375.

³⁴⁷ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 384 e B. Vale, *op. cit.*, p. 142.

³⁴⁸ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 279.

³⁴⁹ AGN, X-5-1-5 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 492.

³⁵⁰ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 384.

possível apresentar boa parcela da atuação de cada um até o final daquela jornada.

Na escuna *Sarandí*, William Brown aproveitava os contatos que fazia com as tripulações das presas e com os navios neutros, para propalar a ideia de que uma grande esquadra do Chile estava na região sob o seu comando. E que havia uma imaginária fragata, chamada *Buenos Aires*, bloqueando a costa norte do Brasil. Naturalmente, o propósito era causar inquietação, na medida em que essas tripulações levavam tais notícias para terra³⁵¹.

Seguindo para o rumo sul, a *Sarandí* adentrou na enseada de Palmas, na Ilha Grande³⁵². Lá saqueou e incendiou as sumacas *Santa Rita* e *Bonfim* que estavam fundeadas. Uma terceira, a *Nossa Senhora do Cabo*, foi saqueada e usada para transporte de prisioneiros³⁵³.

Em conserva com o brigue *Defensor Perpétuo*, Brown intentou passar pelo canal de São Sebastião, no litoral de São Paulo. Foram atacados e avariados pelas baterias da costa, perdendo dois homens³⁵⁴. Depois se direcionaram para Santos, e a seguir, para a costa de Santa Catarina³⁵⁵. Apesar de não encontrar a corveta *Chacabuco* nos pontos de reunião pelos quais passou, conseguiu apresiar uma sumaca: a *São Manoel Brasileiro*, que vinha da Bahia com carga de sal, aguardente, tecidos e outros produtos.

Essa última presa, tomada em 22 de novembro, foi encaminhada imediatamente para o Rio da Prata³⁵⁶. Já próximo de chegar, foi avistada pelo bloqueio e perseguida por quatro navios brasileiros, indo encalhar na Punta Lara, onde se fez em pedaços às cinco horas da tarde de 16 de dezembro³⁵⁷. Por sua vez, o brigue *Defensor Perpétuo* foi encaminhado ao Rio Salado com os butins da *Santa Rita*, da *Bonfim* e da *Nossa Senhora do Cabo*³⁵⁸.

As ações da *Sarandí* continuaram. Em 26 de novembro, necessitando fazer

³⁵¹ AGN, X-5-1-5.

³⁵² H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 386.

³⁵³ AGN, *loc cit.*

³⁵⁴ *La Gaceta Mercantil* n° 934, de 18 de dezembro de 1828.

³⁵⁵ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 386 e T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 279.

³⁵⁶ AGN, IX-35-5-1 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 492.

³⁵⁷ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 122, nota de 17 de dezembro de 1826.

³⁵⁸ AGN, IX-35-5-1.

aguada, içou a bandeira francesa e foi ao litoral de Santa Catarina, para se refazer de víveres. Lá, os corsaristas aproveitaram para espalhar os boatos sobre a existência, no litoral, de um número muito maior de navios argentinos³⁵⁹.

Na mesma ocasião, distribuíram uma proclamação aos habitantes do Brasil. O folheto havia sido impresso em Buenos Aires e redigido em língua portuguesa e espanhola. Essa comunicação também foi difundida, na sequência, no litoral do Rio Grande do Sul³⁶⁰. O texto desse documento foi publicado por Justiniano Carranza e o original pode ser encontrado no *Archivo General de la Nación*, em Buenos Aires. Contém o seguinte teor:

O General da Esquadra Argentina aos habitantes do Brasil: O Presidente da República Argentina provocado e forçado a fazer guerra ao Imperador do Brasil, envia uma esquadra para hostilizar os seus vassallos. Porém, a causa da América é uma só: seus filhos são irmãos, seus interesses são iguais: e a esquadra argentina é protetora e amiga dos livres. Os livres do Brasil são inimigos naturais do Imperador, porque ele é um tirano, porque os oprime sob a influência européia: uma influência vergonhosa, uma influência que fere a todos os corações, todos os sentimentos americanos. O Imperador pretende usurpar parte do território da República: mas dos brasileiros tira o exercício de seus direitos mais sagrados quando lhes submete à influência ultramarina sob um sistema despótico e arbitrário. Que os habitantes deste belo país levantem a cabeça e se façam dignos da liberdade: que a proclamem e expulsem os chefes europeus, satélites do déspota e encontrarão nas forças sob meu comando um apoio firme e forte. Neste momento os hostes da República terão proclamado a liberdade em mais de um povoado do Brasil: exércitos poderosos a apóiam, desgraçados os que querem se tornar seus inimigos...! Brasileiros! Mais de uma vez haveis manifestado disposição para a liberdade: chegou o momento: proclamem-a: pisem nos cadafalsos em que o déspota derramou vosso sangue e evitem os males de uma guerra cruel que ele provocou³⁶¹.

Embora tenha seguido o propósito de uma estratégia pré-estabelecida com intuito de causar descrédito do governo imperial diante de seus súditos, ao que parece, os resultados dessas ações não foram efetivos³⁶². Apesar disso, os impactos da guerra

³⁵⁹ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 279. Essas referências encontram-se registradas no diário da escuna *Sarandí*, redigido pelo seu comandante John Holsted Coe, o original completo existe no *Archivo General de la Nación*. AGN, IX-35-5-1.

³⁶⁰ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 386.

³⁶¹ AGN, X-5-1-5. Publicado por A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 181, tradução nossa.

³⁶² No final de novembro fez contato, no mar, com o brigue norte-americano *Gustavo*. Assim como houvera procedido anteriormente com navios daquela nação, após conferenciar deixou-o seguir. H.

não deixaram de ser sentidos pelas populações que nada tinham de ligação com os motivos que lhe deram causa.

Muitas presas eram de trabalhadores do mar que tinham na labuta marítima a sua única forma de subsistência. Essa era a razão por que alguns abominavam tanto a guerra quanto o Imperador. Em um trecho das memórias do Guarda-Marinha Antonio Somellera, que realizou um cruzeiro a bordo do corsário *General Rondeau*, lia-se:

As lágrimas que víamos derramar os infelizes marinheiros a quem arrebatávamos o fruto de suas economias e trabalhos... Havia visto comandantes donos de uma parte ou todo o navio e alguns de parte do carregamento, a quem despojávamos do que tanto lhes havia custado adquirir, deixando-lhes em estado de ir mendigar os recursos necessários para transportar-se ao lugar de sua família... Esses infelizes maldiziam a guerra, de que não tinham culpa, ao seu governo e ao seu Imperador; e não faltou quem se atrevesse a nos chamar de pirata em um momento de ressentimento³⁶³.

Depois de visitar Santa Catarina, a *Sarandí* tomou o rumo sul, indo ancorar posteriormente na cidade de Rio Grande, com bandeira norte-americana, levando consigo algumas presas que fez no caminho. Essas presas eram a Sumaca *Pilar*, tomada próximo ao morro de Santa Maria, em 27 de novembro, com carga de charque, couros e graxa. Esse navio foi remetido ao Rio Salado e, no caminho, foi retomado pela Esquadra Imperial próximo à Quilmes³⁶⁴.

Outras de suas presas foram a sumaca *Brasileira*, vinda de Rio Grande com carga de charque, a qual foi tomada em 29 de novembro, com treze tripulantes e dois soldados. A sumaca *Ezequiel*, em 1º de dezembro, vinda de Pernambuco, foi saqueada e liberada com seus treze tripulantes e os prisioneiros de presas anteriores³⁶⁵.

Em 30 de novembro, ainda próximo à costa de Santa Catarina, a *Sarandí* abordou o brigue *Estrela do Cabo*, procedente da Bahia com carga de petrechos³⁶⁶.

Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 492.

³⁶³ Antonio Somellera, “Recuerdos Marítimos – Crucero del Bergantín *General Rondeau* y Bergantín *Goleta Argentina*”, *Revista Buenos Aires*, tomo VIII, ano III, n. 29, set. 1865, pp. 26-27, tradução nossa.

³⁶⁴ AGN, X-5-1-5.

³⁶⁵ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 492.

³⁶⁶ Caillet-Bois dá esse acontecimento como tendo ocorrido no dia seguinte à chegada da *Sarandí* a cidade de Rio Grande. T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 279. Diante da posição geográfica da cidade e a cronologia dos apresamentos, esse registro parece ter sido um equívoco pontual do eminente

Embora com tripulação e armamentos muito menores, o navio não quis se render e tomou o rumo da barra onde encalhou e partiu-se ao meio. A tripulação se salvou a nado, com grande dificuldade³⁶⁷.

Com essa quantidade de apresamentos na costa, formou-se enorme alarme no litoral sul do Brasil. Isso fez com que o fluxo de navios diminuísse tornando o cruzeiro menos frutífero a partir daí. Ao abordar um navio que passava próximo, a tripulação da *Sarandí* identificou-o como uma presa enviada ao Rio da Prata pela *Chacabuco*³⁶⁸.

Por esse navio souberam que a corveta havia sido avistada na altura da costa de Santa Catarina e que fazia muita água. Em 3 de dezembro, com poucos víveres, Brown deu por encerrada a campanha e rumou para o Rio da Prata após pouco mais de dois meses de campanha corsária. Chegou em Buenos Aires em 25 de dezembro de 1826³⁶⁹.

A corveta *Chacabuco*, em conserva com a presa *Urania*, também havia se direcionado para a passagem de São Sebastião, onde sofreu os impactos da defesa realizada pelas baterias dos fortes regionais. Seguindo as instruções do governo platino, artigo 4º, Bynon procedeu a um desembarque³⁷⁰. Após atear fogo a uma residência, foi expulso pelos moradores locais, os quais lhe impuseram algumas baixas³⁷¹.

historiador platino. Segundo uma informação passada à Marinha pela seguradora Indemnidade, o navio não foi perdido e sim tomado e retomado, encontrando-se em liquidação em 1828. "... O Bergantim *Estrella do Cabo*, sobre o qual esta companhia, pela Apólice nº 6653 // tomou risco de R\$ 5:000\$000 // vella da 3ª. parte do seu casco e aparelho, foi tomado, e retomado, e acha-se actualmente em liquidação, não sendo por isso no entanto possível determina-se o quanto monta o seu prejuízo...". Arquivo Nacional-RJ (AN-RJ), Ofício enviado pela Companhia de Seguros Marítimos Indemnidade ao Ministério da Marinha datado de 25 de agosto de 1828, Série Marinha; B2; CODES, XM 543 *apud* M. R. de Oliveira, *op. cit.*, pp. 103-104.

³⁶⁷ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 492.

³⁶⁸ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 280.

³⁶⁹ *Ibidem*. No Memorandum de William Brown há uma referência de que a escuna *Sarandí* voltou a ser empregada no corso, juntamente com o corsário *Sin Par*, em um cruzeiro que teria iniciado em 2 de junho de 1828. G. Brown, *op. cit.*, p. 92. Rodriguez e Arguindeguy creditam a esse cruzeiro a captura de quatro presas, dando nome a duas delas: brigue *Camões* e sumaca *Santa Cruz*, entrados no Rio Salado. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 493. Diante da escassa documentação sobre esse cruzeiro, permanece a dúvida sobre a efetividade e resultados dele.

³⁷⁰ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 386.

³⁷¹ Diz Lucas A. Boiteux: "Ali seu comandante, Santiago Bynon, praticou um desembarque para depredar a povoação, chegando a incendiar a casa do Sargento-mor Bento Vaz de Carvalhaes. Os moradores, porém, armando-se, com grande denodo repeliram o inimigo que, em precipitada fuga, deixou a morder a areia dez mortos. Procurando fazer nova investida, foi o corsário repulsado pelos fogos da bateria do Rabo Azedo (3 peças), do comando do capitão João Correia Alves Manzagão, que lhe fez graves avarias e mortes e pelo Forte de Villa Bella (7 peças) do comando do Tenente-Coronel Lopo da Cunha d'Eça e Castro. Ao retroceder, ainda a *Chacabuco* foi bem castigada pelo fôgo daquelas baterias e do fortim de

Com a bandeira francesa no mastro, seguiu para o sul. Ao amanhecer do dia 29 de novembro, viu-se cercada de inúmeras velas. Era a força naval que levava o Imperador para o sul³⁷², a fim de estabelecer contato com suas tropas³⁷³.

Ao avistar o navio argentino, o Imperador mandou que fosse atropetado o sinal correspondente e iniciasse a caça. A corveta *Maria Isabel* aprobeu na direção do navio, enquanto a *Chacabuco* procurou se evadir como podia, o que conseguiu com dificuldade “e não sem avarias”³⁷⁴. Em um trecho da sua parte oficial, publicada no periódico *Tiempo*, em Buenos Aires, Santiago Bynon escreveu:

Haveria realizado uma ação se tivesse tripulação com quem contar; porém me achava escasso dessa, porque uma parte considerável já havia distribuído nas presas e só contava com o pessoal mais indispensável, tendo a bordo, além disso, cerca de 30 prisioneiros, cuja atenção me atrapalhava bastante³⁷⁵.

Após esse episódio, a situação do casco da *Chacabuco* tornou-se tão precária a ponto de o corsário ter de desistir de encontrar com a escuna *Sarandí*. Resolveu rumar diretamente para Carmen de Patagones, apresando, ainda, no caminho, a sumaca *Primeiro de Setembro*³⁷⁶, encaminhada à Patagones e dada como boa presa e o brigue *Medea*, o qual foi perdido com toda a carga após ter encalhado³⁷⁷.

Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy argumentaram sobre a existência de outras quatro sumacas que teriam sido queimadas ou liberadas com prisioneiros. Todavia, faltou-lhes a respectiva documentação comprobatória de tais apresamentos.

De acordo com Teodoro Caillet Bois, a *Chacabuco* ancorou em Carmen de

Sipotuba, de três peças”. L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...* vol. 1, p. 584.

³⁷² Essa força naval compunha-se da Nau *Pedro I*, da fragata *Maria Isabel*, da corveta *Duqueza de Goiás*, da escuna *Primeiro de Dezembro* e sete transportes com reforço de 1500 homens para as operações no sul. B. Vale, *op. cit.*, p. 145.

³⁷³ Essa viagem e todos os seus percalços foram detalhadamente apresentados na obra “A Maluca Viagem de D. Pedro I pelo Sul do Brasil na Guerra Cisplatina – 1826”, de Nelson Adams Filho. Nelson Adams Filho, *A Maluca Viagem de D. Pedro I pelo Sul do Brasil na Guerra Cisplatina – 1826*, 2ª edição, Porto Alegre, Edigal, 2017.

³⁷⁴ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 280 e L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...* vol. 2, p. 761.

³⁷⁵ *Apud* L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...* vol. 2, p. 761.

³⁷⁶ AGN, IX-35-1-6 e *La Gaceta Mercantil* nº 1079, de 22 de junho de 1827.

³⁷⁷ AGN, X-23-5-7.

Patagones em 1º de janeiro de 1827, declarando seis presas³⁷⁸. Naquela localidade, o navio ainda iria tomar parte na defesa contra o ataque brasileiro pouco mais de dois meses depois.

Depois disso, foi planejado um novo cruzeiro com dois dos navios brasileiros apreçados em Patagones: o *Ituzaingó* (ex-*Itaparica*) e o *Patagones* (ex-*Escudeira*). Esse cruzeiro incluía a participação da *Chacabuco*, mas as condições da corveta não permitiram que ela os acompanhasse³⁷⁹.

Ela ainda participou da escolta do brigue *Ann*, o navio que, em 16 de agosto de 1827, levava para o Rio Salado noventa e três militares brasileiros feitos prisioneiros após o malfadado ataque à Carmem de Patagones, incluindo os tenentes Joaquim José Ignácio e Joaquim Marques de Lisboa. Sob a liderança deste último, conseguiram se apoderar do navio e encaminhá-lo para Montevidéu, antes que a escolta pudesse perceber os acontecimentos e alcançá-los³⁸⁰. O fim da corveta *Chacabuco* deu-se como pontão em Patagones³⁸¹.

O cruzeiro da escuna *Sarandí* e da corveta *Chacabuco* é considerado um triunfo pessoal de William Brown na historiografia argentina. O Almirante Lucas Alexandre Boiteux minimizou os resultados da jornada, entendendo-os como menores do que podia esperar o chefe naval argentino. O fato é que, estrategicamente, a saída dos dois navios foi uma alternativa de ocasião, uma adaptação necessária em virtude de não terem chegado ao destino os outros navios chilenos e não haverem conseguido passar pelo bloqueio o *Congreso* e o *República*.

Sabia-se que depois da vitória brasileira em Quilmes, no final de julho, os navios argentinos haviam permanecido no porto de Buenos Aires. Grandes esperanças estavam depositadas na chegada da “Esquadra do Chile”.

Com esses navios, Brown intencionava bloquear o porto do Rio de Janeiro, fazendo assim a esquadra brasileira liberar o bloqueio do Rio da Prata. O plano fora muito bem concebido, pois o chefe naval argentino tinha conhecimento de que estando

³⁷⁸ T. Cailliet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 280.

³⁷⁹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 386.

³⁸⁰ J. do P. Maia, *op. cit.*, pp. 109-110.

³⁸¹ *The British Packet and Argentine News* nº 68, de 24 de novembro de 1827 e nº 117, de 1º de novembro de 1828.

alguns navios em concerto, outros no norte e uma grande quantidade no estuário do Prata, a Baía de Guanabara não poderia estar bem defendida³⁸².

Tanto por ter frustrado a saída dos navios argentinos para o curso, como por ter posicionado seus meios para interceptar os que estavam para chegar, o mérito deve ser dado ao planejamento do Almirante Rodrigo Pinto Guedes. Em longa correspondência ao Ministro da Marinha, em 20 de agosto de 1826, ele havia argumentado: “deixo o bloqueio com força de resistir às que vierem de fóra, e estão dentro, sendo estas apenas quatro Brigues-Escunas e Barcas, e vou com as quatro fragatas *Piranga*, *Paula*, *Imperatriz* e *Paraguassú*, e algum pequeno descobridor”³⁸³. Seu plano também fora bem concebido.

Ao passo que o bloqueio brasileiro demonstrou eficácia, frustrando a saída dos outros navios argentinos, o Almirante William Brown soube aproveitar o bom deslocamento de seu pequeno navio. Isso ocorreu não só para se evadir durante a passagem pelo bloqueio, mas também durante o cruzeiro, quando abordou, com seu maior poder de fogo, navios mercantes às vezes de maior porte do que o seu navio, mas com menores tripulações e fracamente armados.

Acresce a isso, a perspicácia do chefe naval argentino em difundir boatos sobre a existência de uma força naval incursora de maior envergadura. Diferentemente da proclamação feita aos brasileiros, tal medida parece ter produzido algum resultado, fazendo imediatamente subir os preços dos seguros marítimos, embora houvesse dúvidas sobre a real existência da tal força naval.

De qualquer sorte, ficou demonstrada a enorme dificuldade de proteger um imenso litoral com meios de propulsão a vela, ao mesmo tempo em que se realizava um bloqueio naval em um grande e distante estuário. Após uma ano dessa guerra, o curso chegaria ao ápice ao longo de 1827.

Após uma mudança em sua artilharia, tendo recebido um rodízio de calibre 18 e quatro canhões de calibre 12, a *Sarandí* ainda sairia para um segundo cruzeiro, comandada por John King³⁸⁴. Acompanhada por outro navio, a jornada iniciou em 2 de

³⁸² H. Boiteux, *Os nossos Almirantes...*, 2º vol., p. 20.

³⁸³ Rodrigo Pinto Guedes [Correspondência]. Destinatário: Visconde de Paranaguá. Bordo da fragata *Piranga*, 20 ago. 1826. 1 carta. *Apud* T. M. da Silva, *op. cit.*, vol. 3, pp. 165-171.

³⁸⁴ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 187, nota de Julio Arturo Benencia.

junho de 1828, mas precisou retornar por falta de vento. Partiu, então, no dia seguinte e retornou a Buenos Aires quase três meses depois³⁸⁵. Presume-se que a escuna não tenha operado durante todo o período que esteve fora³⁸⁶. Ainda assim, Horacio Rodriguez e Arguindeguy consignam a esse cruzeiro a captura de quatro presas, das quais identificaram duas: a sumaca *Santa Cruz* e o brigue *Camões*³⁸⁷.

Las Damas Argentinas: triste epílogo de um pirata

No início de 1826, com o fito de levar a cabo o projeto corsarista recém autorizado contra o Império Brasileiro, o armador Juan Pedro Aguirre e seus sócios receberam as primeiras trinta cartas de corso em branco (numeradas de 1 a 30)³⁸⁸. Esse conjunto de autorizações e outras quatro séries emitidas posteriormente³⁸⁹ constituíam a espinha dorsal de um plano de corso a ser desenvolvido a partir do exterior, nomeadamente dos Estados Unidos e do Chile³⁹⁰.

Embora esse plano não tenha se concretizado com o êxito logrado entre 1815 e 1820, Juan Pedro Aguirre pode vender uma delas a um consórcio de Baltimore, dirigido por George Styles. Tratava-se da carta nº 26, referente à autorização de corso para um navio denominado *Las Damas Argentinas*³⁹¹.

Mais tarde, essa carta de corso iria aparecer em uma escuna denominada *Bolívar-Baltimore* de propriedade de George Styles e John Martin. Esse mesmo navio

³⁸⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 215, nota de 27 de agosto de 1828.

³⁸⁶ Benencia anotou que “a *Sarandí* chegava com dois mastros novos, um da brasileira *Imperatriz* e outro do *Conde de Subserra*, presa do *Níger...*”. *Ibidem*, nota de Arturo Benencia, tradução nossa.

³⁸⁷ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 493. Francisco Lynch anotou em seu diário uma notícia trazida do Rio Salado por Eduardo Stak: “que chegou no Rio Salado uma sumaca com carregamento da presa da *Sarandí* que encalhou a 27 milhas ao norte do Tuyú”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 209, nota de 7 de agosto de 1828. Possivelmente se trata de uma das presas não identificadas.

³⁸⁸ Dessa série de cartas de corso sabe-se apenas da destinação da de nº 13, referente ao corsário *Pampero*, aprisionado em março de 1827 pela fragata *Maria Isabel* e a de nº 26, referente à *Las Damas Argentinas*, objeto do presente estudo.

³⁸⁹ Sequências numeradas de 31 a 40 para solicitante(s) não identificado(s), de 41 a 65 para Ambrosio Lezica, de 66 a 90 para José Julián Arriola e de 96 a 109 para Severino Prudent (nesse último lote os nomes dos navios não foram indicados, tal qual havia ocorrido nas séries de cartas de corso em branco emitidas anteriormente). Além dessas, no decurso da guerra foram emitidas outras cartas de corso em branco *a posteriori*. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, pp. 358-359.

³⁹⁰ *Ibidem*, p. 358.

³⁹¹ *Ibidem*, p. 452.

ao descarregar seus produtos durante uma noite de outubro de 1827, na Ilha de Saba, no Caribe, amanheceu com a nomenclatura da popa modificada para *Elisabeth of Saba*³⁹².

De acordo com o estudo realizado por Emilio Catella, o governador da ilha havia efetuado uma negociação com os proprietários da escuna em que, de sua parte, deveria outorgar um registro holandês ao navio³⁹³. Por aquela altura, a escuna esteve em atividade no Caribe e no Golfo do México, regiões onde o pavilhão brasileiro raramente era visto. Por essa razão, tanto historiadores navais brasileiros quanto argentinos presumiram que os propósitos do navio eram delitivos³⁹⁴.

Mesmo com a referida carta de corso vencida há longa data, o que tornava a escuna um navio pirata, continuou a assaltar os navios que encontrava. As vítimas eram conduzidas para as Ilha de Saba e de Santo Eustáquio. Lá os agentes Styles e Martin tratavam de providenciar o rápido desembarque das mercadorias, despachando de imediato os navios apreendidos, isso quando não preferiam afundá-los ou lançá-los contra as rochas. Os próprios moradores das ilhas passaram a desconfiar da conduta do navio³⁹⁵.

No dia 13 de agosto de 1828 chegou na Ilha de Saba um brigue de médio porte, de construção inglesa, com seis tripulantes, sendo dois deles membros da família Martin, os quais foram conversar com o governador da ilha. Esse, por sua vez, contactou o governador de Santo Eustáquio anunciando mais um caso de salvação para a sua jurisdição. No dia seguinte chegou um barco daquela ilha para tripular e levar o referido navio. Segundo Emilio Catella, os moradores imaginavam que aquele era mais um navio que ia terminar os seus dias naquela ilha, porém puderam observar que o navio não possuía sinais de avarias e que tinha, na popa, uma pintura recente com a designação de *Aurora*³⁹⁶.

A verdade estava para ser descoberta. Inopinadamente chegou um navio inglês de dezoito canhões, o HMS *Víctor*, sediado na Jamaica, que vinha sob as ordens do

³⁹² Emilio Catella, "La goleta Las Damas Argentinas, corsario y pirata", In: *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, tomo LIII, ano LIII, n. 506, mai.-jun., 1934, p. 818.

³⁹³ *Ibidem*, p. 818.

³⁹⁴ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 395 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *loc. cit.*

³⁹⁵ E. Catella, *loc. cit.*

³⁹⁶ E. Catella, *op. cit.*, p. 819.

comandante Lloyd. Um pelotão de marinheiros desembarcou e foi conferenciar com o governador da Ilha de Saba, que ficou visivelmente preocupado. Eram notórias as suspeitas dos ingleses em relação aos governadores de Saba e de Santo Eustáquio, mas partiram em busca do navio pirata³⁹⁷.

A quarenta milhas ao norte da Ilha de São Cristóvão, o *Víctor* alcançou uma forte escuna, larga, baixa e pintada de preto, a qual arvorava bandeira holandesa. O navio inglês a conduziu até a Ilha de Santo Eustáquio. Ao se aproximar da dita ilha, a bandeira holandesa foi arriada e em seu lugar foi içada a das República Unidas do Rio da Prata³⁹⁸.

Os moradores puderam reconhecer o navio, o qual visitava a ilha com frequência, entretanto na popa da embarcação constava a inscrição “*Las Damas Argentinas*”. Com a devida autorização do governador da ilha, os ingleses conduziram a escuna para a Ilha de São Cristóvão. Antes disso, burlando a vigilância inglesa, alguns membros da tripulação do navio conseguiram se evadir³⁹⁹.

O comandante da escuna, José Lázaro Buyson, natural da Ilha de Mallorca, protestou contra o tratamento dado a sua tripulação e alegou ser um corsário de Buenos Aires. Na sequência, apresentou a carta de corso nº 26, referente à *Las Damas Argentinas*, documento esse datado de 1826, com prazo vencido há dezoito meses. Na Ilha de São Cristóvão, o comandante da escuna e trinta e nove tripulantes foram submetidos a um jurado, sob acusação de pirataria em alto mar⁴⁰⁰.

O juízo desvendou todo o *modus operandi* da então escuna *Bolívar*. O navio havia sido construído em Baltimore e foi enviado ao Caribe ainda sob bandeira americana. Lá conseguiu a carta de corso de Buenos Aires e trocou mais de uma vez de nome, comandante e registros. Passou a apropriar-se de todas as embarcações que estavam ao seu alcance, independente da bandeira. Os irmãos Martin, com a boa vontade dos governadores de Saba e Santo Eustáquio, tratavam de vender ou destruir as presas após descarregar as mercadorias⁴⁰¹.

³⁹⁷ E. Catella, *op. cit.*, pp. 819-820.

³⁹⁸ B. Vale, *op. cit.*, p. 284.

³⁹⁹ E. Catella, *op. cit.*, pp. 820-821.

⁴⁰⁰ *Ibidem*, p. 821 e L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 457.

⁴⁰¹ E. Catella, *op. cit.* p. 822.

No caso do *Aurora*, ao revisar o casco pode-se verificar, sem dificuldade o nome de *Carraboo* debaixo da pintura da nomenclatura de popa. Tal navio havia desaparecido em julho de 1828, tendo sido visto pela última vez em Gibraltar. Além disso, o juízo soube que o governador de Santo Eustáquio constituiu uma corte de presas ordenando que um terço da carga fosse desembarcado e depositado como fiança do salvamento. Estava descoberta a sistemática da atuação pirática⁴⁰².

Apesar do comportamento cortês de Buyson, por ocasião do julgamento a culpabilidade foi se agravando. Os juízes descobriram que além do *Carraboo* o navio já havia apresado um falucho espanhol carregado de ferro, bem como outras presas de diversos países, entre eles um navio americano denominado *Peru de Nantucket*⁴⁰³.

De nada influiu o fato de haverem comprovado que não cometeram assassinatos e nem torturas com os prisioneiros. Nem sequer pequenos maltratos puderam ser imputados contra a tripulação pirata. A condenação se deu somente pela comprovação do crime de pirataria. E por esse crime, a pena era capital.

Dos quarenta membros da tripulação do *Las Damas Argentinas* conduzidos à Ilha de São Cristóvão, vinte e oito foram condenados à força. Um deles, chamado Peter White, afirmou ter sido embarcado à força tal qual outros que foram poupados da morte; no entanto, por mais que sua defesa tenha sido apoiada pelo comandante Buyson e muitos companheiros, o tribunal impôs-lhe a mesma sentença. Os outros doze indivíduos submetidos a julgamento livraram-se da morte. De onze desses, sabe-se a motivação do abrandamento ou isenção da pena.

Dois dos piratas, que falavam inglês e se ofereceram como testemunhas da coroa, um ferreiro que, ao consertar a escuna em São Tomás, ficou em dívida com seu empregador e foi incorporado aos piratas por 30 dólares, dois garçons e cinco os marinheiros embarcados à força nas Canárias foram perdoados, com a condição de servirem por dez anos na marinha britânica com boa conduta; o cozinheiro foi deixado em total liberdade por se verificar que ele havia sido preso em um navio português⁴⁰⁴.

No início de 1829, o jornal argentino *The British Packet and Argentine News*

⁴⁰² E. Catella, *op. cit.*, pp. 822-823

⁴⁰³ *Ibidem*, p. 823.

⁴⁰⁴ *Ibidem*, p. 824, tradução nossa.

republicou uma matéria da edição de 4 de novembro de 1828 do periódico norte-americano *The New York Daily Advertiser* em que este jornal noticiava sobre a captura do navio *Las Damas Argentinas*. A matéria informava sobre o apresamento, o julgamento e a execução de alguns dos tripulantes do navio, condenando abertamente o exercício da pirataria e lamentando a existência de indivíduos de origem norte-americana e britânica na tripulação⁴⁰⁵.

O caso da escuna *Las Damas Argentinas* demonstra mais uma das inúmeras facetas condenáveis a que o corso poderia rumar. Ao envolver pessoas de caráter e nacionalidades distintas, com interesses diversos e operando longe do controle do Estado autorizante, a prática evidenciava o quanto a atividade estava propensa a fugir do controle e dos regulamentos.

Cometa: ações ofensivas e defensivas no corso

No final de 1826, Juan Tomás solicitou ao construtor naval Jorge Brown que lhe fizesse um lanchão para emprego no corso. Em menos de dois meses, o fabrico da embarcação de nove toneladas foi concluído⁴⁰⁶. Armado em lugre de três mastros, com um canhão de calibre 12 e tendo como armador e fiador José Julián Arriola e Francisco Trelles, respectivamente, o pequeno navio estava pronto para operar⁴⁰⁷.

Em sua primeira jornada, o próprio proprietário Juan Tomás fez-se comandante e partiu, no dia 20 de dezembro de 1826, com pouco mais de vinte homens de tripulação⁴⁰⁸. Levava a carta de corso nº 119, datada de 18 de novembro de 1826, a qual havia sido reservada para a embarcação enquanto era construída⁴⁰⁹.

Ao longo desse cruzeiro encontrou, tomou e conduziu ao Rio Salado, uma embarcação miúda da corveta *Liberal*, a qual se dirigia para a Ilha de Gorriti com um tenente, cinco marinheiros e dois soldados⁴¹⁰. Retornou dessa primeira jornada em 12 de

⁴⁰⁵ *The British Packet and Argentine News* nº 127, de 10 de janeiro de 1829.

⁴⁰⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 129, nota de Julio Arturo Benencia.

⁴⁰⁷ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 384 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 403.

⁴⁰⁸ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 304 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 385.

⁴⁰⁹ AGN, X-4-5-5.

⁴¹⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 129, nota de 28 de dezembro de 1826.

fevereiro de 1827⁴¹¹

Seis dias depois, um dos capitães de presa, Tomas Allen⁴¹², assumiu o comando do navio e com a carta de corso nº 127, de 16 de fevereiro de 1827, partiu no dia 18 do mesmo mês com trinta homens de tripulação⁴¹³. Ao retornar a Buenos Aires, em 13 de março de 1827, Allen declarou ter feito quatro presas.

O cúter britânico *Dover*, de cento e oitenta toneladas, que gerou inúmeros protestos do cônsul inglês Woodbine Parish⁴¹⁴. A escuna *Nossa Senhora de Carmen*, que segundo Laurio Destéfani anteriormente era da marinha platina e foi usada por Sena Pereira em sua fuga de Buenos Aires⁴¹⁵.

A sumaca *Joana Maria*, apresada no dia 1º de março de 1827, próximo a Rio Grande, com carga de produtos secos e sal (de lastro). Esse navio levava quarenta e nove homens de tripulação, a maior parte escravos⁴¹⁶. No mesmo dia e localidade da presa anterior foi tomada a sumaca *Inês Maria*, que vinha da Bahia transportando escravos, sal, vinho e aguardente. Ambos os navios foram encaminhados para o Rio Salado, onde foram considerados boas presas⁴¹⁷.

Em 19 de março de 1827, após o retorno de seu cruzeiro, foi interceptado e preso em frente à Ponta de Lara.

Daniel Smith, dependente do Sr. Ricardo Bumar, acaba de se apresentar a este porto e dar a seguinte parte: que na segunda saiu do Salado com o lugre corsário *Cometa*, com dois marinheiros para vir a este porto e que anteontem, sendo perseguido por um brigue brasileiro, teve que entrar na Enseada. Que depois que o sol se pôs saiu daquele porto e que às onze da noite vindo pela costa em quatro quartos de água, entre a Ponta de Lara e Quilmes viu um farol na costa. Que se dirigiu a ele e que foi imediatamente

⁴¹¹ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 385.

⁴¹² Pouco antes, o norte-americano Tomas Allen havia se desligado da Armada Argentina para se dedicar ao corso. Mais tarde se salientou no comando de outro corsário: o *Presidente*.

⁴¹³ AGN, X-4-5-5 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 165, nota de 18 de fevereiro de 1827.

⁴¹⁴ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 385 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 403. A publicação dessa captura no jornal *La Gaceta Mercantil* se deu em 1º de fevereiro de 1827. Em virtude disso, é de supor que o apresamento do cúter *Dover* tenha ocorrido no primeiro cruzeiro do corsário *Cometa*.

⁴¹⁵ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 418. Jacinto Roque de Sena Pereira havia caído prisioneiro desde a Batalha de Juncal ocorrida nos dias 8 e 9 de fevereiro de 1827.

⁴¹⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 178, nota de 12 de março de 1827.

⁴¹⁷ *La Gaceta Mercantil* nº 1001, de 13 de março de 1827.

surpreendido por uma lancha inimiga, e que neste caso se jogaram na água e ganharam a terra. Abandonaram assim o corsário, que os inimigos levaram e que só observaram nestes momentos que um homem a cavalo avançava a todo galope na direção do farol. Que eles então com a água até a cintura, por um grande pântano, caminharam a noite inteira e chegaram à fazenda de Jorge Quirós, uma légua ao S. de Los Quilmes, onde foram ajudados com cavalos e chegaram às três da tarde⁴¹⁸.

Uma semana depois, o lugre corsário *Cometa* foi novamente retomado pela *Canhoneira n° 7*, em frente à Las Conchillas, e encaminhado ao porto de Las Vacas⁴¹⁹. Posteriormente, esse corsário passou a realizar serviços logísticos fluviais para a esquadra republicana. Em outubro de 1827, encontrava-se em Santa Fé, afastado do corso e incorporado à esquadra⁴²⁰. A partir de fevereiro de 1828 é encontrado realizando inúmeras ações de apoio à navegação de cabotagem e perseguição de corsários fluviais brasileiros⁴²¹.

Durante as ações de repressão ao corso fluvial, em 1828, tomou a escuna *Virgem de Carmen*⁴²² e retomou a balandra *Congreso*⁴²³, presa de um corsário fluvial brasileiro⁴²⁴. O último registro de atuação do lugre *Cometa* foi uma perseguição a um corsário fluvial em 29 de junho de 1828⁴²⁵.

O místico *Unión Argentina/Federal Argentino*

A escuna *Unión Argentina*, de 21 toneladas de deslocamento, foi construída em

⁴¹⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 183, nota de 23 de março de 1827, tradução nossa.

⁴¹⁹ *Ibidem*, tomo I, pp. 183 e 186, nota de Arturo Benencia e nota do dia 29 de março de 1827, AGN, 34-9-7, H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 385, e *La Gaceta Mercantil* n° 1012, de 26 de março de 1827.

⁴²⁰ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 19.

⁴²¹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 190, nota de 8 de abril de 1827 e tomo II, pp. 24, 78, 95, 133, 134, 141, 144, 153, 155, 168, 196, 197 notas de 25 de junho, 18 de outubro, e 15 de novembro de 1827 e 2, 4, 19, 22 e 26 de fevereiro, 18 e 21 de março, 16 de abril e 28 e 29 de junho de 1828.

⁴²² *Ibidem*, tomo II, p. 134, nota de 4 de fevereiro de 1827. Venda do carregamento dessa presa noticiada em *La Gaceta Mercantil* n° 1261, de 5 de fevereiro de 1828.

⁴²³ É possível encontrar uma extensa carta particular, publicada em *La Gaceta Mercantil*, contestando as ações decorrentes do apresamento da balandra *Congreso*. *La Gaceta Mercantil* n° 1361, de 14 de junho de 1828.

⁴²⁴ AGN, IX-34-9-6 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 386.

⁴²⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 197, nota de 29 de junho de 1828.

Buenos Aires por Jaime Mac Gow por encomenda do seu proprietário Estanislao Medrano. Ao ser ajustada como corsário, recebeu a carta de corso nº 121, tendo como armador o próprio proprietário em conjunto com Francisco Alzaga. O comando foi entregue a Thomas Prouting e o navio zarpou da capital portenha em 25 de janeiro de 1827. Um temporal fez a embarcação arribar em 1º de março, no Rio Salado, mas antes já havia feito duas presas: as sumacas *Flor do Porto* e *Santa Rita*⁴²⁶.

Em um segundo cruzeiro, iniciado em 25 de abril e concluído em 8 de agosto de 1827, dessa vez sob o comando de Joseph Fisher, apresou na costa da província do Rio Grande de São Pedro, as sumacas *Flor do Rio*, *Flora* e o brigue *Estrela do Cabo*, encaminhados ao Rio Salado⁴²⁷.

No final de 1827, o navio foi vendido a Jaime Marcet que continuou a empregá-lo na atividade corsária, tendo modificado o nome da escuna para *Federal Argentino*⁴²⁸. Com os preparos para um novo cruzeiro recebeu a carta de corso nº 172, datada de 12 de dezembro de 1827. A fiança ficou a cargo de Frederico de Alzaga e o contrato foi assinado em 29 de dezembro, tendo como agente Guillermo Patricio Ford⁴²⁹.

Sob o comando de Gerald Fisher e outros trinta e dois tripulantes, artilhada com três canhões de calibre 12, iniciou um cruzeiro em 31 de dezembro de 1827⁴³⁰. No dia seguinte, deparou-se com cinco navios da divisão naval brasileira que lhe deram caça. Em fuga, chocou-se contra um casco de navio submerso em frente à Enseada de Barragán, vindo a sofrer danos consideráveis⁴³¹. A tripulação do corsário o incendiou enquanto os navios brasileiros se aproximavam⁴³².

⁴²⁶ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 392 e L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 294.

⁴²⁷ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 393.

⁴²⁸ De acordo com Alvaro Alzoragay, o navio foi “aparelhado de queche e armado com um canhão largo, 32 homens de tripulação, ingleses e americanos”. O autor argentino referiu-se a esse navio como “o místico corsário *Federal Argentino*”. A. Alzoragay, *op. cit.*, pp. 169-171, tradução nossa. A partida do místico também foi noticiada pelo jornal *The British Packet and Argentine News*. *The British Packet and Argentine News* nº 74, de 5 de janeiro de 1828.

⁴²⁹ AGN, IX-49-3-12, X-4-5-5, X14-5-1 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 407.

⁴³⁰ *The British Packet and Argentine News*, *loc. cit.*

⁴³¹ A. Alzoragay, *op. cit.*, p. 171.

⁴³² *The British Packet and Argentine News*, *loc. cit.* e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 407.

***Pampero*, um corsário procedente do Chile na costa do Brasil**

Os resultados crescentes do corso contra o comércio e propriedades brasileiras na guerra das Repúblicas Unidas do Rio da Prata contra o Brasil começava a chamar a atenção de diversos aventureiros interessados em auferir grandes e rápidos retornos financeiros.

Nesse contexto, um consórcio corsarista chileno contatou Juan Pedro Aguirre, armador detentor de um grande número de cartas de corso em branco, o qual não hesitou em repassar-lhes uma delas, a de nº 13, referente a um navio denominado *Pampero*. Com essa autorização e sob o comando de Juan Chase, o novo corsário partiu de Valparaíso, via Cabo de Los Hornos, rumo à costa brasileira no início de 1827⁴³³.

Por ter partido do Chile, a documentação com os registros sobre a origem e características do navio e sua tripulação são escassas. Todavia, as informações sobre o apresamento do navio pela Marinha Imperial, ocorrido no dia 15 de março de 1827, próximo a Cabo Frio, trazem apontamentos bastante relevantes sobre esse corsário⁴³⁴.

A parte oficial sobre o referido apresamento, redigida pelo Capitão de Fragata Theodoro de Beaurepaire, comandante da corveta *Maria Isabel*, foi publicada em alguns periódicos da época. Seu teor era o seguinte:

Ilmo. Exmo. Sr. Tenho a honra de participar a V. Ex. que no dia 15 do corrente pelas 9 horas da manhã, estando em vista de Cabo Frio, avistou-se huma embarcação a Sotavento, que casei imediatamente, sendo o vento NNE; pouco depois içou ella a bandeira ingleza; e vendo que esta Fragata continuava a dar-lhe cassa, virou de bordo fazendo toda a força de vela com prôa a ESE; ás 11 horas já se tinha afastado tanto, que diminuiu de panno, e firmou com hum tiro de peça a bandeira de Buenos Ayres; ao meio dia o vento tendo refrescado muito, pouco depois conheci que esta Fragata se aproximava; ás 2 horas o vento era tão fresco que o Corsário vio-se obrigado a rinzar as gaveas, e como pude continuar a segui-lo com toda a força, aproximei-me então muito; ás 3 horas deitou a popa, e largou o panno todo; o que fizemos também; ás 7 horas da noite principiámos a fazer-lhe fogo com as peças de cassa: então o Commandante do Corsário vendo que não podia fugir deitou 10 peças ao mar na esperança de andar melhor sem artilharia, porém isso foi inutil; ás 9 horas já estava debaixo da artilharia

⁴³³ AGN, X-5-1-1, H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 468 e T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 8.

⁴³⁴ O periódico *La Gaceta Mercantil* informou que por ocasião da prisão havia se passado quarenta dias da partida do *Pampero* de Valparaíso. *La Gaceta Mercantil* nº 1027, de 17 de abril de 1827.

desta Fragata a tiro de pistola; então arriou as gaveas, e entregou-se; na ocasião de mandar guarnecer a preza, e receber a bordo os prisioneiros o mar era tanto que os dous escaleres que se empregarão nesse serviço forão ao fundo, porém houve a felicidade de salvar as guarnições: achão-se a bordo desta Fragata o Commandante, 14 officiaes, e 72 marinheiros. Deos Guarde a V. Ex. Bordo da Fragata *Izabel* surta no Rio de Janeiro em 18 de março de 1827. Ilmo. e Exmo. Sr. Marquez de Maceyó. – Theodoro de Beaurepaire, Capitão de Fragata Commandante⁴³⁵.

Em 20 de março de 1827, após dez dias de viagem e proveniente da Bahia, chegou ao porto do Rio de Janeiro a corveta *Maria Isabel* juntamente com o brigue apresado conduzido pelo Primeiro-Tenente Duarte Martins. O *Pampero* possuía setenta e nove homens de guarnição, inclusos quinze oficiais. Levava dois escravos roubados de uma sumaca de Campos⁴³⁶.

Os prisioneiros do *Pampero* foram encaminhados para as presigangas do Rio de Janeiro, entre elas a nau *Pedro I*, o maior navio da Marinha Imperial, com setenta e quatro canhões. Conforme anotou Theotônio Meirelles da Silva, os corsários além de bem armados e guarnecidos, “traziam sempre a seu bordo dois ou tres indivíduos com Patentes de Officiaes, assignadas pelo Chefe do Poder Executivo em Buenos-Ayres, e faziam valer essas Patentes, para exigirem comedorias, e outras garantias dos prisioneiros de guerra”⁴³⁷.

Uma dessas solicitações ocorreu quando da captura de Juan Chase e seus homens. Abaixo segue uma petição realizada pelo comandante corsário, em 26 de março de 1827, enquanto permanecia como prisioneiro.

Senhor. Eu abaixo assignado por mim, e pelos meus Officiaes, peço respeitosamente vênha para expôr: que havendo sido apresado no Brigue de Buenos Ayres *O Pampero*, pela Fragata de Sua Magestade Imperial *Izabel* e trazido para este Porto, e transferido para bordo da Náo *Pedro Primeiro* do

⁴³⁵ *Diário Fluminense* nº 64, de 21 de março de 1827 e *O Amigo do Homem* nº 39, de 16 de maio de 1827.

⁴³⁶ *Diário Mercantil do Rio de Janeiro* nº 63, de 20 de março de 1827, *Diário do Rio de Janeiro* nº 17, de 21 de março de 1827 e *Diário Fluminense* nº 64, de 21 de março de 1827. Em Buenos Aires, a notícia da tomada do navio pela Marinha Brasileira chegou somente trinta dias depois, em 14 abril. Francisco Lynch registrou no diário de notícias as informações trazidas por Federico Camfield, procedente de Montevideú, entre elas a de que “por um brigue mercante inimigo chegado do Rio de Janeiro se sabia que a fragata *Isabel* havia apresado, em Cabo Frio, um corsário nosso chamado de brigue *Pampero*, de dezoito peças e cento e vinte homens que havia saído de Valparaíso”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 192, nota de 14 de abril de 1827, tradução nossa. Apesar de não haver alusão a mortos e feridos na parte oficial de T. Beaurepaire, Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy registraram que 50% da tripulação do *Pampero* morreu até o navio ser tomado. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 468.

⁴³⁷ T. M. da Silva, *op. cit.*, vol. 3, p. 189.

Commandante do Porto, onde temos sido prisioneiros desde 19 do corrente, e rogo se me permita supplicar a V. Ex. a bem do fornecimento de rações da tarifa concedida a Officiaes da nossa graduação. A minha Patente Pessoal foi entregue ao Commandante da Fragata *Izabel* na mesma noite da minha tomada, a qual com os demais papeis foram segundo creio transmittidos ao Juiz. Com esta recebera V. Ex. as Patentes do 1.º e 2.º Tenente. Como V. Ex., conhecido que seja nossa graduação, é o melhor Juiz das rações que nos compete, limitar-me-hei a juntar aqui os nomes e graduações de cada Official pela maneira seguinte: Juan Chase, Capitão. Guilherme D. Anderson, 1.º Tenente. Guilherme L. Murphy, 2.º Tenente. Robert A. Durkss, M. D. Cirurgião. Daniel Magnadier, 3.º Tenente. Cadwaller Gray, Mestre de velas. Capitães de Prezas: James Marshall. James Almeida. John Krhen. Thomaz Buckley. Alexander Ramsay. William Neale. Michael Green. Thomaz Simmons Pierre Quistel, Capitão de Artilheria, Juan Pentre, Tenente do dia. Jack, Moço do servir. He mui provável que V. Ex. não ignora que Officiaes em um navio particular, gozam do mesmo predicamento como Officiaes em serviço publico, o que peço lembrar a V. Ex. Também peço chamar a sua attenção á minha participação de 22 do corrente. Dando-nos á entender o Commandante da Náo que está á nossa opção receber as rações ou em especie metalica, ou em generos, pedimos que em tal caso nos sejam dadas as rações em dinheiro. Tenho a honra de me subscrever de V. Ex. o mais obediente servidor. Juan Chase. Rio de Janeiro em 26 de Março de 1827⁴³⁸.

Supõe-se que os termos usados por Chase não tenham sido recebidos com simpatia pelo governo imperial. Não obstante, a resposta previu um tratamento isonômico aos demais prisioneiros. Em despacho dado à solicitação do corsário, a autoridade competente definiu que seria abonado o necessário para a subsistência dos prisioneiros com “aquillo que for de estylo e sem tem praticado com outros em idénticas circumstancias”⁴³⁹.

Pouco mais de um mês depois, uma nota do jornal *The British Packet and Argentine News*, de 12 de maio de 1827, mencionava o fato de Juan Chase ter conseguido fugir da prisão no Rio de Janeiro⁴⁴⁰. Em virtude do comum atraso das

⁴³⁸ Juan Chase. [Requerimento]. Destinatário: D. Pedro I, Imperador do Brasil. Bordo da Nau *Pedro I*, 26 mar. 1827. 1 requerimento. *Apud* T. M. da Silva, *op. cit.*, vol. 3, pp. 189-191.

⁴³⁹ Francisco Afonso de Meneses de Sousa Coutinho, Marquês de Maceió (Ministro da Marinha). [Despacho]. Destinatário: José Maria de Almeida (Intendente da Marinha). Rio de Janeiro, 29 mar. 1827. 1 despacho. *Apud Ibidem*, vol. 3, p. 191.

⁴⁴⁰ *The British Packet and Argentine News* n° 41, de 12 de maio de 1827. Ao que parece, nem todos os prisioneiros fugiram da mesma forma, pois há registro da troca de prisioneiros. É o caso do cirurgião da Armada Alexandre Glass, preso em Carmen de Patagones, o qual foi trocado pelo “mais antigo dos três cirurgiões prisioneiros, que se achão a bordo da Nao *Príncipe Real*, que segundo o respectivo assentamento deverá ser o que pertencia ao Corsário *Pampero*”. Luiz da Cunha Moreira. [Ofício]. Destinatário: Diogo Jorge de Brito. Rio de Janeiro, 10 abr. 1828. 1 ofício. Publicado no jornal *Diário*

comunicações, presume-se que essa fuga tenha ocorrido poucos dias depois da resposta a sua solicitação ter-lhe chegado ao conhecimento.

Mais tarde, Chase ainda iria comandar outro corsário, a escuna *Congreso*. Conforme assinalaram Hélio Leôncio Martins e Lucas Boiteux, as fugas eram frequentes e isso incomodava as autoridades navais “que já haviam expedido severos memorandos a respeito da segurança existente”⁴⁴¹.

Vale ressaltar que o corsário *Pampero* ainda não havia feito presas quando foi tomado. Logo em seguida, o navio foi incorporado à Armada Imperial com seu nome aportuguesado: *Pampeiro*⁴⁴². Na Marinha Imperial realizou patrulhas, escoltas e apossou corsários. Em uma dessas perseguições participou do aprisionamento do comandante François Fourmantin e diversos membros da tripulação do corsário *Oriental Argentino*, após este ter encalhado próximo ao litoral do Rio de Janeiro⁴⁴³.

No início de 1828, coadjuvado com a corveta *Maria Isabel*, o brigue esteve próximo de combater com o corsário *Níger*, tendo este lhe escapado devido as suas qualidades veleiras, restando-lhe a captura de um escaler com membros da tripulação do corsário em fuga⁴⁴⁴. Em meio a uma série de escoltas retomou o patacho *São José Triunfante* em 20 de julho de 1828⁴⁴⁵.

Em 13 de setembro, sem saber do fim da guerra, combateu por duas horas com o

Fluminense nº 83, de 12 de abril de 1828.

⁴⁴¹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 396.

⁴⁴² L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 286 e *The British Packet and Argentine News* nº 41, de 12 de maio de 1827.

⁴⁴³ *Diário do Rio de Janeiro* nº 22 de dezembro de 1827.

⁴⁴⁴ Um desses era o Tenente Samuel Newcombe que acompanhava um indivíduo enviado da escuna corsário *Juncal* para o *Níger* por César Fournier. Esse indivíduo iria realizar uma “missão especial” em terra. No retorno o escaler foi tomado pelo brigue *Pampeiro* e alguns homens foram feitos prisioneiros, sendo liberados somente em outubro de 1828 por gestões do Ministro da Guerra Juan Ramón Balcarce. L. L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 448 e *Diário Fluminense* nº 37, de 14 de fevereiro de 1828 e *Aurora Fluminense* nº 21, de 29 de fevereiro de 1828.

⁴⁴⁵ Esse patacho viajava da Bahia para o Rio Grande. Foi retomado com sua carga de madeira, cobre e salitre, no dia 20 de julho de 1828, aos 25° de longitude sul. A seu bordo ia o 1º Piloto da Armada Francisco Fogaça. *Diário do Rio de Janeiro* nº 25, de 30 de julho de 1828 e *Diário Fluminense* nº 25, de 30 de julho de 1828. “Remeto a Vm. a parte junta, que dera o Comandante do brigue *Pampeiro*, relativamente à tomada que fizera do patacho *São José Triunfante*, e bem assim os papéis encontrados a bordo deste; para que a vista de tudo possa Vm. prosseguir nas diligências e mais termos legais, ordenados pelo Aviso de 28 do mez próximo pretérito. Deos Guarde a Vm. Paço em 2 de agosto de 1828. Miguel de Souza Alvim. Sr. José Francisco Leal”. *Diário Fluminense* nº 32, de 7 de agosto de 1828.

corsário *Triunfo Argentino*, próximo à Ilha dos Alcatrazes, no litoral de São Paulo⁴⁴⁶. Pouco mais de um mês depois, na noite de 20 de outubro de 1828, o brigue *Pampeiro* naufragou na barra de Vitória, no Espírito Santo, sendo sua tripulação salva pelo brigue *Beaurepaire*⁴⁴⁷.

A escuna *General Mansilla/Constante*: a retornadora

A escuna norte-americana *Enterprice*, de 48 toneladas, havia sido adquirida por meio de uma parceria entre Vicente Casares e Ricardo Sutton e foi matriculada em Buenos Aires, em 3 de janeiro de 1827, com a nomenclatura de *General Mansilla*⁴⁴⁸.

Na primeira quinzena de janeiro, o navio esteve em preparação para a atividade corsária. Nesse período, recebeu a carta de corso nº 122, datada do dia 12, foi armado com um canhão de ferro de calibre 8 e teve o contrato de corso assinado no dia 15 do mesmo mês de janeiro. Um dos proprietários, Vicente Casares, figurou como armador, fiador e agente⁴⁴⁹.

No dia 20 de janeiro, a escuna estava pronta para dar vela⁴⁵⁰. Porém, só partiu no dia seguinte sob o comando de Robert Beazley com uma tripulação de cinquenta e três homens e retornou trinta e seis dias depois, em 26 de fevereiro⁴⁵¹. Esse cruzeiro registrado no diário de notícias do Capitão do Porto de Buenos Aires se confunde com outro que Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy assinalaram ter iniciado em 15 de fevereiro e finalizado em 30 de abril de 1827⁴⁵².

Com efeito, apesar de haver uma sobreposição de datas, é provável que navio tenha regressado ao porto, conforme o registro do diário de notícias, e tenha novamente partido posteriormente. Coaduna com essa suposição uma notícia veiculada pelo

⁴⁴⁶ *The British Packet and Argentine News* nº 62, de 13 de outubro de 1827 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 399.

⁴⁴⁷ L. A. Boiteux, *Das nossas naus...*, p. 71 e *Diário Fluminense* nº 135, de 10 de dezembro de 1828.

⁴⁴⁸ AGN, IX-49-3-12 e X-36-7-28.

⁴⁴⁹ *Idem*, X-4-5-5 e III, caixa 21.

⁴⁵⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 146, nota de 20 de janeiro de 1827.

⁴⁵¹ *Ibidem*, tomo I, p. 172, nota de 27 de fevereiro de 1827 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *op. cit.*, p. 424.

⁴⁵² H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 424 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 197, nota de 30 de abril de 1827.

periódico *The British Packet and Argentine News* em que se faz alusão ao corsário *General Mansilla* como tendo regressado de seu “segundo cruzeiro” em 30 de abril de 1827⁴⁵³.

Há sete presas associadas ao *General Mansilla* nesses primeiros quatro meses de 1827. A sumaca *Nova Firmeza*⁴⁵⁴ e a sumaca *Ninfa Veloz*⁴⁵⁵, apresadas em fevereiro, àquela com carga de caldos carnes e graxa e esta com carga de açúcar, encaminhadas respectivamente aos rios Tuyú e Salado, tendo ambas chegado aos destinos em 10 de março⁴⁵⁶. A sumaca *Conceição de Sena* e o brigue *Prontidão*⁴⁵⁷, apresados próximo ao Rio de Janeiro⁴⁵⁸. A lancha *Santa Anna*⁴⁵⁹ apresada a sete léguas do Rio de Janeiro, em 7 de fevereiro, e a sumaca *Triunfo Navegante*⁴⁶⁰, que chegou ao Rio Salado em 22 de abril de 1827.

Além dos seis navios citados, o corsário *General Mansilla* tomou a sumaca *Alexandrina*, em frente à Ilha Grande, em 10 de abril⁴⁶¹. Utilizando a mesma carta de curso da escuna *General Mansilla*, Beazley passou a usar essa presa como o seu navio corsário, deixando a tripulação do navio apresado em terra e enviando a escuna *General Mansilla* - a que vinha fazendo o curso até então - para Buenos Aires com a carga do navio apreendido. A chegada da escuna em Buenos Aires, em 30 de abril de 1827, foi registrada no diário de notícias do Capitão do Porto.

Fundeou nestas balizas a escuna corsário *General Mansilla* e por carta do

⁴⁵³ *The British Packet and Argentine News* nº 40, de 5 de maio de 1827.

⁴⁵⁴ AGN, IX-49-3-12 e *La Gaceta Mercantil* nº 1079, de 22 de junho de 1827.

⁴⁵⁵ *Idem*, IX-34-9-6, IX-49-3-12 e III, caixas 22 e 256.

⁴⁵⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 177, nota de 10 de março de 1827.

⁴⁵⁷ AGN, IX-34-9-5, IX-49-3-12 e III, caixa 256.

⁴⁵⁸ *Idem*, IX-34-9-6 e III, caixa 22.

⁴⁵⁹ Essa presa foi saqueada e liberada, conforme se constata nas notícias marítimas do porto do Rio de Janeiro. “Lancha *Santa Anna*, mestre Manoel dos Santos Braga, equipagem 9, carga sal, panos e fios a João Antonio das Rigas. Foi apresada em 7 de fevereiro a sete léguas ao sul do Rio de Janeiro por um iate armado com uma peça, cuja guarnição era de Ingleses e portugueses, levando-lhe quase toda a carga e papéis. Na mesma altura passaram para o seu bordo os tripulantes patacho *Conceição de Sena*, que ia para Santa Catarina, e da Sumaca firmeza que vinha do Rio Grande, 9 pessoas”. *Diário Fluminense* nº 38, de 17 de fevereiro de 1827.

⁴⁶⁰ AGN, IX-34-9-7.

⁴⁶¹ *Idem*, IX-35-1-6, III, caixas 21 e 22, DEHN, caixa 1315 e *Diário Fluminense* nº 98, de 2 de maio de 1827.

comandante desta, datada de 12 do corrente, sabe-se do seguinte: que tomou a sumaca *Alejandrina* e que a considerando mais forte e a propósito para o corso, transferiu a artilharia e munições da escuna *General Mansilla* e a tripulação [da sumaca] deixou na costa em liberdade e a esta [*Mansilla*] embarcou dezessete cunhetes de moedas de cobre e cinquenta e quatro pacotes de materiais, com os quais chegou a este porto. E o que remete diz que chegou na Enseada de Samborombón e viu dois brigues e uma corveta e que ao se separarem da sumaca estavam à vista dois lugres mercantes inimigos, os que sem dúvida haviam sido apresados por esta⁴⁶².

Depois de passar por uma série de reparos, a escuna foi leiloada e adquirida majoritariamente por Francisco Trelles em 10 de junho de 1827. O navio voltou a ser empregado no tráfico comercial e realizou uma viagem às Índias Ocidentais, da qual pouco se conhece⁴⁶³.

Ricardo Sutton, que ainda havia ficado com alguns direitos do navio na transação anterior, vendeu sua parte a Vicente Casares⁴⁶⁴. Em 6 de setembro de 1827, o próprio proprietário e armador inscreveu a *General Mansilla* novamente no corso, dessa vez com o nome de *Constante*⁴⁶⁵. Com a carta de corso nº 171, datada de 18 de setembro, e com o contrato assinado dias depois, o navio foi sendo preparado para zarpar no mês seguinte⁴⁶⁶.

Em 23 de outubro de 1827, a escuna *Constante* partiu para o seu cruzeiro armada com um rodízio de calibre 7 e quarenta e nove homens de tripulação, sob o comando de Juan Guillermo Mynehenberg⁴⁶⁷. Naquele mesmo dia tomou o *Correio de Montevideu* que ia para o Rio de Janeiro⁴⁶⁸.

Seguiu viagem pelo litoral brasileiro e retornou ao Rio Salado no dia 23 de

⁴⁶² F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 197, nota de 30 de abril de 1827.

⁴⁶³ AGN, IX-49-3-11, IX-49-3-12 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 425. Uma nota de jornal publicada na época indicava o acerto de contas referente ao primeiro cruzeiro do navio: “havendo-se liquidado as contas do corsário *General Mansilla*, avisa-se aos acionistas e tripulação para que busquem por suas partes na Rua da Reconquista nº 221, casa de Vicente Casares”. *La Gaceta Mercantil* nº 1097, de 3 de julho de 1827, tradução nossa.

⁴⁶⁴ AGN IX-4-3-11.

⁴⁶⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 81, nota de Arturo Benencia. Esse navio também é denominado como *Constancia*, a depender da fonte consultada.

⁴⁶⁶ AGN, X-14-8-1, X-23-5-7 e L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 421.

⁴⁶⁷ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 81, nota de 23 de outubro de 1827 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 395.

⁴⁶⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 81, nota de Julio Arturo Benencia.

dezembro. Saiu três dias depois e sofreu tenaz perseguição por três navios brasileiros, vindo a encalhar três léguas abaixo da Enseada de Barragán, situação da qual conseguiu se desvencilhar no dia 30 de dezembro⁴⁶⁹, chegando em Buenos Aires no mesmo dia, com somente doze homens⁴⁷⁰.

A esse cruzeiro se consignam três presas, a já citada escuna *Correio de Montevideú*, a sumaca *Fama*, apresada ao sul do Rio de Janeiro, em 20 de novembro, a qual chegou a Buenos Aires no dia 4 de dezembro de 1827⁴⁷¹.

Há indícios de que a terceira presa tenha sido o brigue *Sociedade Feliz*, com carga de charque, sebo e couros, que fora entregue pelo próprio capitão de presa, em Santa Catarina, no dia 16 de dezembro de 1827. De acordo com uma nota publicada na seção “Repartição dos Negócios da Marinha”, do jornal *Diário Fluminense*, o capitão de presa entregou-o por estar “divorciado com a má paga dos armadores, e mesmo do Governo daquela República”⁴⁷².

Ainda sob o comando de Mynehenberg, a *Constante* iniciou novo cruzeiro a partir de Buenos Aires, em 17 de abril de 1828, tendo-o finalizado no Rio Salado⁴⁷³. Não há registro de presas relacionadas a esta jornada.

A *Constante* ainda realizou um terceiro cruzeiro com o mesmo comando e com a carta de corso nº 195, de 22 de junho de 1828, do qual regressou somente em 28 de dezembro, após o final da guerra⁴⁷⁴. Tal qual o anterior, não se conhecem presas relacionadas a esta jornada, seja por falta de registros, seja porque de fato elas não existiram.

A sumaca *General Mansilla*: a presa-corsário

Em 10 de abril de 1827, a sumaca *Alexandrina* foi tomada pelo corsário *General*

⁴⁶⁹ *The British Packet and Argentine News* nº 74, de 5 de janeiro de 1828.

⁴⁷⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 118, nota de Arturo Benencia e L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 444 e *La Gaceta Mercantil* nº 1233, de 2 de janeiro de 1828.

⁴⁷¹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 105, nota de 5 de dezembro de 1827, *La Gaceta Mercantil* nº 1233, de 2 de janeiro de 1828 e *The British Packet and Argentine News* nº 89, de 19 de abril de 1828.

⁴⁷² *Diário Fluminense* nº 4, de 5 de janeiro de 1828.

⁴⁷³ AGN, X-14-9-7, IX-49-3-12 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 105, nota de 5 de dezembro de 1827.

⁴⁷⁴ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 396.

Mansilla e passou a ser usada por Roberto Beazley como um novo corsário⁴⁷⁵. A presa era um “navio novo, de forte construção, muito veleira e com o casco forrado de cobre”⁴⁷⁶ e naturalmente foi considerada superior ao captor.

Com isso, a artilharia, parte da tripulação e inclusive a carta de corso nº 122 passaram para o navio capturado, daí a sua denominação por alguns historiadores (e não na documentação atinente ao navio) de *Nuevo General Mansilla*. O *General Mansilla* original, a escuna, foi encaminhado de volta a Buenos Aires com parte do butim e informações sobre o que havia ocorrido até o momento da captura da sumaca *Alexandrina*⁴⁷⁷.

A presa-corsário passou a realizar um cruzeiro, tomando outros navios mercantes. Menos de um mês depois, em 7 de maio, chegou no Rio Salado e, quatro dias depois, em Buenos Aires, o que foi registrado pelo Capitão do Porto.

Apresentou-se neste local o comandante da sumaca *Alejandrina* sumaca (a) *General Mansilla* D. Jaime Wilden⁴⁷⁸ e disse que entrou no Salado no dia 7 de corrente e que no seu último cruzeiro fez cinco presas, entre sumacas e escunas com as seguintes cargas: uma de açúcar, outra com cana, outra carga geral, outra com madeira e cordas e outra com armamento e pólvora, o comandante foi avisado para que apresentasse seu diário para submetê-lo à consideração de V.E.⁴⁷⁹.

Os navios apresados nesse período foram a sumaca *Maria Luísa*⁴⁸⁰ e a sumaca *Penha Vitória*⁴⁸¹, ambas tomadas em frente a Paranaguá, àquela com carga de madeiras e cabos e esta com carregamento de arroz. A primeira chegou ao Tuyú e a segunda foi afundada por fazer muita água⁴⁸².

⁴⁷⁵ AGN, IX-35-1-6, III, caixas 21 e 22, DEHN, caixa 1315 e *Diário Fluminense* nº 98, de 2 de maio de 1827.

⁴⁷⁶ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 111.

⁴⁷⁷ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 197, nota de 30 de abril de 1827.

⁴⁷⁸ James Wilder.

⁴⁷⁹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 5, nota de 11 de maio de 1827.

⁴⁸⁰ AGN, IX-34-9-6, X-14-5-2, DEHN, caixa 1315 e *The British Packet and Argentine News* nº 55, de 25 de agosto de 1827.

⁴⁸¹ *The British Packet and Argentine News* nº 42, de 19 de maio de 1827.

⁴⁸² F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 10 e 47, notas de 25 de maio e de 20 de agosto de 1827.

Além dessas duas sumacas, tomou a lancha *Espírito Santo*, de Parati⁴⁸³ e a sumaca *Pensamento Feliz*, com carga de azeite, farinha, vinho, gin e produtos secos variados. Esta última foi remetida à Carmen de Patagones e encalhou próximo ao Cabo de Santa Maria, salvando-se a tripulação que conseguiu chegar a Maldonado⁴⁸⁴.

Apesar de contradizer a informação dada pelo próprio corsário por ocasião de seu retorno do cruzeiro, quando declarou ter feito somente cinco presas⁴⁸⁵, os registros brasileiros consignam, também, à sumaca *General Mansilla*, a captura do patacho *Sol Dourado*. Esse último navio, o brigue francês *General Le Foy*⁴⁸⁶ e o brigue sueco *Swallow*⁴⁸⁷ foram retomados em uma operação realizada pela fragata *Niterói* e outras três escunas da Marinha Imperial⁴⁸⁸.

Ademais, o corsário adaptado teria ainda tomado a sumaca *Americana*⁴⁸⁹, além de haver saqueado a sumaca *Santo Antonio Brioso*⁴⁹⁰. Pelo fato de haver presas

⁴⁸³ *Diário Fluminense* n° 98, de 2 de maio de 1827 e *The British Packet and Argentine News* n° 42, de 19 de maio de 1827.

⁴⁸⁴ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 81. Essa presa deve ter sido desencalhada e conduzida a Montevideu posteriormente, pois uma nota da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha a dá como retomada, fundeada no porto da capital cisplatina, e assim como outra sumaca, a *Viajante* “sem procuradores, nem pessoas que conheçam seus donos e possam ser consignatários”. *Diário Fluminense* n° 44, de 22 de agosto de 1828. O jornal *The British Packet and Argentine News* citou uma segunda presa denominada *Espírito Santo*. Não foi possível identificá-la em nenhuma outra fonte. *The British Packet and Argentine News* n° 42, de 19 de maio de 1827. Os historiadores navais argentinos Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy e os brasileiros Lucas Alexandre Boiteux e Hélio Leôncio Martins atribuíram a apreensão da sumaca *Ana Maria* à sumaca corsário *General Mansilla*, entretanto, seguindo a informação do diário de Notícias do Capitão do Porto de Buenos Aires, essa presa foi creditada ao corsário *Hijo de Julio*, que a teria capturado no dia 4 de maio de 1827. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 11, nota de 26 de maio de 1827.

⁴⁸⁵ *La Gaceta Mercantil* n° 1233, de 2 de janeiro de 1828 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 5, nota de 11 de maio de 1827.

⁴⁸⁶ Um brigue francês procedente de Havre de Grace e que conduzia 125 imigrantes europeus para as Províncias Unidas do Rio da Prata. Foi detido pelo corsário *Presidente* e encaminhado para o Rio Tuyú por supostamente ter sido encontrado, a bordo, carga considerada contrabando de guerra (de propriedade brasileira). Perseguido pelas forças navais brasileiras, o navio encalhou em frente ao Rincão de López em 28 de dezembro de 1828, sendo encaminhado para Montevideu. A. Alzogaray, *op. cit.*, pp. 170-171 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 120, nota de 3 de janeiro de 1828.

⁴⁸⁷ Presa da escuna corsário *San Martín* em dezembro de 1827.

⁴⁸⁸ *Jornal do Commercio* n° 94, de 24 de janeiro de 1828, *Diário Fluminense* n° 19, de 23 de janeiro de 1828 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 402.

⁴⁸⁹ Consta nas Notícias Marítimas do porto do Rio de Janeiro a entrada, no dia 16 de setembro de 1827, do brigue *Beaurepaire*, o qual dentre outros passageiros trazia “João Ignacio do Nascimento, Mestre da Sumaca *Americana* que foi tomada 5 leguas ao mar da Redonda pelo Corsário *General Morillo*, o qual foi a Sumaca *Alexandrina*: o Contra Mestre e 7 marinheiros da dita Sumaca *Americana*”. *Diário Fluminense* n° 68, de 21 de setembro de 1827.

⁴⁹⁰ Consta nas Notícias Marítimas do porto do Rio de Janeiro a entrada, no dia 12 de dezembro de 1827,

perdidas, retomadas, saqueadas e liberadas, é possível que o comandante do corsário tenha declarado somente aquelas que, pelo seu julgamento, poderiam chegar a um porto argentino.

Ao chegar em Buenos Aires, em 11 de junho de 1827, a sumaca *General Mansilla* entregou a carta de corso que levava, passou pelo julgamento de presa e foi vendida no dia 29 do mesmo mês. Um mês depois, o seu novo dono, Ricardo Sutton, a regularizou. O navio foi artilhado com um rodízio de calibre 8 e cinco caronadas de calibre 10, assinou o contrato de corso no dia 31 de julho e no dia seguinte recebeu uma nova carta de corso, a de nº 154. Com essa documentação, a sumaca oficialmente passou a se chamar corsário *General Mansilla*⁴⁹¹.

O segundo cruzeiro da ex-sumaca *Alexandrina*, agora regularizada como sumaca corsário *General Mansilla*, iniciou-se no dia 1º de agosto de 1827. O corsário partiu com setenta homens de tripulação, sob o comando de James Wilder, tendo como armador Vicente Casares⁴⁹².

Quando retornou, no dia 27 do mês seguinte, o comandante declarou ter feito quatro presas, sendo duas encaminhadas ao Rio Salado e duas saqueadas e liberadas com prisioneiros⁴⁹³. Os dois navios apresados e encaminhados foram o brigue-escuna *Voador*⁴⁹⁴, que ia de Montevideu para Rio Grande com carga de farinha e foi tomado no dia 8 de agosto e a escuna *Maria Isabel*⁴⁹⁵, que ia do Rio de Janeiro para Montevideu com carregamento de tabaco, vinho, açúcar e doces e foi apresado no dia seguinte⁴⁹⁶.

da sumaca *Santo Antonio Briosso*, mestre Manoel Francisco José da Silva, equipagem 5, carga carne, sebo, graxa e couros, a D. Rosa da Câmara Antunes: passageira Felicidade Perpétua. Diz o mestre que foi roubado pela sumaca *Alexandrina*, hoje corsário do mesmo nome, e conduz José Coelho, mestre do patacho *Sol Dourado*, que vinha de Rio Grande com 8 pessoas na tripulação e foi tomado pelo dito corsário na altura de 25º e 30º sul no dia 6 de dezembro de 1827. *Diário Fluminense*, nº 138, de 14 de dezembro de 1827.

⁴⁹¹ AGN, I-49-3-12, X-14-5-1, X-36-7-28, X-23-5-7, III, caixas 21 e 22 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 18, nota de Julio Arturo Benencia.

⁴⁹² F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 39, nota de 1º de agosto de 1827.

⁴⁹³ *La Gaceta Mercantil* nº 1156, de 27 de setembro de 1827. Cinco presas de acordo com o jornal *The British Packet and Argentine News*. *The British Packet and Argentine News* nº 74, de 5 de janeiro de 1828.

⁴⁹⁴ *The British Packet and Argentine News* nº 55, de 25 de agosto de 1827.

⁴⁹⁵ *Ibidem*, AGN, IX-35-1-6 e III, caixas 20 e 256.

⁴⁹⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 46-47, nota de 20 de agosto de 1827 e *La Gaceta Mercantil* nº 1136, de 21 de agosto de 1827.

Em 8 de novembro de 1827, novamente o *General Mansilla* partiu de Buenos Aires a corso⁴⁹⁷. Para comandar essa jornada o escolhido foi Thomas Henderson, o qual recebeu uma tripulação de sessenta homens⁴⁹⁸. Esse cruzeiro durou até meados de dezembro de 1827, quando então rumou para o Rio da Prata⁴⁹⁹.

Após os eventos que envolveram o seu retorno, o comandante do corsário declarou ter tomado cinco navios, tendo enviado três a portos argentinos, liberado um com prisioneiros e saqueado e afundado a sumaca *Aleluia*⁵⁰⁰. Dois dos navios encaminhados para julgamento de presa são conhecidos: a fragata *Dom Domingo*⁵⁰¹, capturada com carga de chá, próximo a Cabo Frio, em 13 de dezembro⁵⁰² e a fragata dinamarquesa *Matilde*, tomada com carga de açúcar e erva-mate, defronte a Paranaguá, em 23 de novembro de 1827⁵⁰³.

Esta última presa chegou no Rio Salado em 6 de dezembro de 1827⁵⁰⁴. Sua captura gerou grande repercussão pela forma com que foi tratada a tripulação da presa. O trecho a seguir, escrito por Lucas Alexandre Boiteux e Hélio Leôncio Martins em um dos tomos da obra *História Naval Brasileira*, trata-se de um resumo desse episódio, redigido a partir do relato de um dos passageiros do navio *Matilde*.

O corsário chegou a fala, mandou um escaler com dez homens para ocupá-la. Transferiu para seu bordo o capelão, marinheiros e passageiros e, sem tomar conhecimento de papéis ou quaisquer formalidades, mandou arriar o pavilhão hamburguês, colocando em seu lugar o imperial por baixo do argentino. Permaneceram a bordo da *Matilda* apenas o capitão e o cozinheiro. Foram arrombados e saqueados os pertences dos passageiros. Os

⁴⁹⁷ Um pouco antes da partida, uma nota de jornal anunciava, entre outros produtos, em uma espécie de armazém, a oferta de “ações do corsário *General Mansilla* para o próximo cruzeiro”, a serem adquiridas na Rua De La Paz nº 17. Esse anúncio permite identificar uma das maneiras em que eram negociadas as cotas de ações dos cruzeiros dos corsários, nem sempre exigindo grande antecedência e formalidades. *La Gaceta Mercantil* nº 1189, de 7 de novembro de 1827, tradução nossa.

⁴⁹⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 92, nota de 8 de novembro de 1827.

⁴⁹⁹ *La Gaceta Mercantil* nº 1234, de 3 de janeiro de 1828.

⁵⁰⁰ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 428.

⁵⁰¹ AGN, IX-34-9-6, X-22-5-8, X-43-5-4 e III, caixa 24.

⁵⁰² *Jornal do Commercio* nº 111, de 14 de fevereiro de 1828.

⁵⁰³ *La Gaceta Mercantil* nº 1234, de 3 de janeiro de 1828.

⁵⁰⁴ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 109, nota de 10 de dezembro de 1827, Horacio J. Cuccorese, “El comercio durante la guerra (1825-1828)”, *In: História Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 561, *Diário Fluminense* nº 19, de 23 de janeiro de 1828, *The British Packet and Argentine News* nº 71, de 15 de dezembro de 1827 e *La Gaceta Mercantil* nº 1216, de 10 de dezembro de 1827.

prisioneiros permaneceram a bordo do *General Mansilla* por seis dias, sendo então enviados para terra em um escaler sem víveres ou água⁵⁰⁵.

Em Buenos Aires, inicialmente o navio foi declarado má presa e o comandante corsário respondeu processo por seus atos. Porém, com o peso de o país estar em guerra, de os juízes serem locais e de o navio transportar mercadorias brasileiras, o comandante foi absolvido e o navio convertido em boa presa. Posteriormente, a fragata foi adquirida pelo governo platino e incorporada à marinha republicana com o nome de *Nuevo Veinte Cinco de Mayo*⁵⁰⁶.

Quando voltava de seu cruzeiro, no final de dezembro de 1827, o corsário foi detectado pelos navios de vigilância brasileiros. Naquele período, o bloqueio levado a cabo pelo Barão do Rio da Prata fechava-se cada vez mais. Conforme o próprio chefe naval referira-se mais tarde, “as atalhas estavam postas em todas as avenidas”⁵⁰⁷.

No dia 30 de dezembro de 1827, o navio foi perseguido pela divisão bloqueadora imperial e encalhou em frente à igreja de Magdalena, sendo incendiado por sua própria tripulação⁵⁰⁸. Sobre esse mesmo episódio, Henrique Boiteux anotou: “vendo por fim que não poderia escapar, já cheio de rombos no costado e receoso de submergir procurou a praia, onde encalhou, lançando fogo sua tripulação aos destroços a que ficara reduzido, dispensando aos nossos esse trabalho”⁵⁰⁹.

A pequena Recompensa

No início de 1827, o genovês Santiago⁵¹⁰ Sciurano, proprietário de uma baleeira

⁵⁰⁵ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 402.

⁵⁰⁶ AGN, X-4-5-3, X-14-9-7 e X-42-2-4.

⁵⁰⁷ Expressão usada pelo Barão do Rio da Prata, em meados de 1828, ao se referir ao bloqueio naval que impunha a Buenos Aires. *Diário Fluminense* nº 11, de 12 de julho de 1828.

⁵⁰⁸ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 171 e *The British Packet and Argentine News* nº 74 e 77, de 5 e 26 de janeiro de 1828. Para relatar o encalhe e posterior incêndio do corsário *General Mansilla*, Lucas Alexandre Boiteux baseou-se no ofício nº 331, de 1º de fevereiro de 1828, do Almirante Rodrigo Pinto Guedes. Barão do Rio da Prata, [Correspondência]. Destinatário: Diogo Jorge de Brito. Bordo da fragata *Piranga*, 1º fev. 1828. 1 ofício. *Apud* L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 25.

⁵⁰⁹ H. Boiteux, “Os corsários na lucta de 1825-1828”, *Revista Marítima Brasileira*, ano LIV, n. 1, jan.-fev., 1935, p. 829.

⁵¹⁰ Também citado como “Gerónimo”, “Jerônimo”, “Gerônimo”, “Girolamo” e “Giácómo”, assim como pela alcunha de “Chentopé”.

que desde antes da guerra efetuava serviços diversos entre Buenos Aires e Montevideu, resolveu alistá-la no corso⁵¹¹. Desse modo, com a fiança de Alejandro Martínez, conseguiu obter a carta de corso nº 123, datada de 12 de janeiro de 1827⁵¹².

Tripulada por sete homens, todos genoveses, sob comando do próprio Sciurano, a pequena embarcação partiu de Buenos Aires no dia 26 de fevereiro de 1827⁵¹³. A partir dessa data essa baleeira fez uma série de curtos cruzeiros direcionados ao Rio da Prata e seus afluentes.

A baleeira *Recompensa* atuou em conjunto com outros pequenos corsários como o *Republicano* e o *Ituzaingó*. Segundo Alvaro Alzogaray e Arturo Benencia, em 1 de julho de 1827, essas três embarcações atacaram um comboio que ia de Montevideu para Colônia. Embora fustigados pela escolta e ajudados por uma espessa névoa que cobria o rio naquele dia, cada um dos três corsários conseguiu capturar uma presa do comboio: o *Ituzaingó* tomou a balandra *Dolores*, o *Republicano* apoderou-se da escuna *Dragão* e a *Recompensa* capturou a balandra *São Martin*⁵¹⁴.

O Capitão do Porto anotou a declaração dada pelo comandante do corsário *Republicano* quando chegou a Buenos Aires.

Chegou da Enseada o Sr. José Clavelli e disse que entrou naquele porto com o seu falucho *Republicano*, e que apresou no dia 1º do corrente mês, a escuna mercante brasileira *Dolores*, porém foi deixada em Rosário (Oriental), agregando que o bote *Ituzaingó* havia represado a balandra *Dolores*, ricamente carregada, e que esta também está em Rosário⁵¹⁵.

Por ter se direcionado com sua presa para Buenos Aires, onde chegou na noite de 12 de julho, perseguido por uma escuna brasileira, o corsário *Recompensa* conseguiu conservá-la em seu poder. No diário de notícias do porto de Buenos Aires ficou registrado o seguinte:

⁵¹¹ AGN, IX-49-3-12.

⁵¹² *Idem*, IX-34-3-12 e X-15-1-3.

⁵¹³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 172, nota de 26 de fevereiro de 1827.

⁵¹⁴ *Ibidem*, tomo II, p. 29, nota de Julio Arturo Benencia, A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 104 e *La Gaceta Mercantil* nº 1134, de 31 de outubro de 1827.

⁵¹⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 29-30, nota de 12 de julho de 1827.

Amanheceu fundeada no porto uma balandra chamado *São Martin*, procedente de Montevideú com destino a Colônia apresada em frente às Barrancas de San Gregorio, traz dois passageiros ingleses e cinco prisioneiros; a balandra tem dois canhões de calibre 4, sua carga é de duzentos e sessenta e quatro terços de erva-mate, cinquenta e três rolos de tabaco, vinte e quatro pipas de cachaça, disse seu comandante Sr. Gerónimo Scorano, que outra baleeira tomou outra balandra. O corsário apresador é a baleeira *Recompensa* [esta e sua presa foram perseguidas e canhoneadas por uma escuna inimiga, mas o hábil Scorano navegou sobre o banco e conseguiu entrar no porto]⁵¹⁶.

Ao que parece, somente uma escuna brasileira velejou em perseguição a Sciurano e ele conseguiu alcançar a proteção de Los Pozos. O restante da escolta deve ter se direcionado para Rosário Oriental em busca dos outros dois navios apresados, pois conforme anotou Teodoro Caillet-Bois, “as duas presas enviadas a Rosário foram ali retomadas por uma incursão de tropas brasileiras de Colônia”⁵¹⁷.

De acordo com Alvaro Alzogaray, a divisão incursora brasileira estava composta por “quatrocentos homens de infantaria e duzentos de cavalaria”⁵¹⁸. Em 12 de agosto do ano seguinte, a baleeira *Recompensa* foi vendida para Hugo Capbell, o qual a habilitou com a carta de corso nº 204, datada de 14 de agosto de 1828, passando a denominá-la como *La Constante*. Mas nada renderia, pois a guerra estava chegando ao fim⁵¹⁹.

O indisciplinado *Margarita*

O *Margarita* foi um lugre de dez toneladas construído em Buenos Aires, em 1826, por Jorge Brown a pedido de Vicente Casares e Jaime Mac Gaw. O navio foi matriculado prontificado para o corso no início de 1827, ficando a fiança a cargo de José Julián Arriola. O número de sua carta de corso não ficou registrado, porém o contrato do navio para a atividade foi assinado em 12 de fevereiro de 1827⁵²⁰.

O corsário teve dificuldades para compor a tripulação, pois o governo platino

⁵¹⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 30, nota de 13 de julho de 1827, tradução nossa.

⁵¹⁷ T. Caillet-Bois, “Los corsários...”, p. 19, tradução nossa e *The British Packet and Argentine News* nº 52, de 4 de agosto de 1827.

⁵¹⁸ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 105, tradução nossa.

⁵¹⁹ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 484.

⁵²⁰ AGN, IX-49-3-12, X-4-5-5 e X-15-1-3 e III, caixa 21.

havia suspenso as habilitações para o curso de modo que primeiro pudesse completar as dotações da esquadra⁵²¹. A despeito disso, no mesmo dia da assinatura de seu contrato partiu do porto de Buenos Aires tripulado por dezoito homens, sob o comando de Juan Dunlop. Estava artilhado com um canhão de bronze de calibre 2 e um conjunto de armas portáteis com as respectivas munições⁵²².

Após a ocorrência da Batalha de Juncal, vencida pelos portenhos, o pequeno corsário havia recebido a tarefa de auxiliar, em Los Caracoles, na região do estuário do Rio da Prata. Por ocasião da partida do porto da capital, o comandante Dunlop foi prevenido “de voltar a este porto, depois de concluída a missão de que vai encarregado, a dar conta do resultado”⁵²³.

A recomendação dada ao comandante do *Margarita* não foi cumprida. Tal é o que se verifica por meio de uma nota do diário de Francisco Lynch, datada de 16 de fevereiro de 1827.

Por parte do ajudante do porto, observa-se a conduta do comandante do lugre corsário *Margarita* que partiu no dia 12 do corrente com o propósito de cruzar sobre Los Caracoles para deter qualquer embarcação inimiga que, fugindo do resto de sua esquadra, saísse por esse ponto; este oficial desrespeitou as ordens, pois foi avisado muito particularmente que ao se retirar daquele ponto se dirigisse a este porto para prestar contas de sua comissão; longe de fazê-lo, ele apareceu hoje, às doze, sobre o banco e quando se acreditava que ele entraria no cais com o vento favorável que tinha, observou-se que se direcionava para o rumo sudeste. Então o ajudante Castañón imediatamente saiu na Falúa e fez vários sinais com a bandeira e sua resposta foi forçar a vela e seguir sempre o mesmo rumo, até perder-se de vista. Mas esta tarde, observando os navios inimigos navegando, viu-se novamente o corsário dirigindo-se para o rumo noroeste, havendo fundeado às seis da tarde na ponta de Quilmes⁵²⁴.

No dia seguinte, 17 de fevereiro de 1827, o mesmo diário ainda registra que “o lugre corsário *Margarita* deu vela ao amanhecer saindo da ponta de Quilmes e se perdendo de vista”⁵²⁵. Teodoro Caillet-Bois anotou que posteriormente o corsário teria

⁵²¹ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 421.

⁵²² F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 160, nota de 12 de fevereiro de 1827.

⁵²³ *Ibidem*, tomo I, p. 160, nota de 12 de fevereiro de 1827, tradução nossa.

⁵²⁴ *Ibidem*, tomo I, p. 163, nota de 16 de fevereiro de 1827, tradução nossa.

⁵²⁵ *Ibidem*, tomo I, p. 164, nota de 17 de fevereiro de 1827, tradução nossa.

encontrado com César Fournier⁵²⁶. Henrique Boiteux sugeriu que o *Margarita* teria seguido rumo ao litoral catarinense sob o comando do corsário toscano⁵²⁷.

Porém, a cronologia de atuação da preza transformada em corsário, o *Venganza*, e do próprio *Margarita*, demonstra a impossibilidade de Fournier estar a bordo deste último. Essa hipótese é descartada na medida em que, no final de março, o *Margarita* encontraria seu fim no litoral catarinense, enquanto o *Florida* (futuro *Revenge*) estava sendo tomado, em 31 de março, próximo ao Cabo de Santa Maria, e seguia para fazer presas, sob o comando do próprio Fournier⁵²⁸.

Sem saber que aqueles eram os seus últimos dias de navegação, partiu então o *Margarita* rumo ao litoral brasileiro, mesmo sem autorização. Henrique Boiteux e Lucas Alexandre Boiteux creditaram a esse corsário o aprisionamento da escuna *Triumpho Navegante*⁵²⁹. Tal navio carregado de gêneros havia partido do porto de Laguna com destino à São Francisco, em Santa Catarina, no dia 10 de março de 1827, tendo sido aprisionado próximo à Ilha das Araras⁵³⁰.

A presa foi tripulada com doze homens e passou a acompanhar o corsário no rumo norte. Dois escravos que vinham na *Triumpho Navegante* foram passados para bordo da *Margarita*. No dia 16 de março, saquearam uma armação de baleias no arquipélago das Graças, nas proximidades de São Francisco, fazendo depósito em uma das ilhas da região⁵³¹.

O corsário se preparava para atacar a armação de Itapocoroy, quando saiu daquele porto uma lancha e uma canoa de voga que logo passaram a ser vistas como os próximos alvos. Ao se aproximarem as vítimas, um dos escravos do *Triumpho Navegante* disparou um projétil em direção a um barril de pólvora do corsário, causando

⁵²⁶ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 328.

⁵²⁷ H. Boiteux, “Os corsários na luta de 1825-1828..., 1934, p. 42.

⁵²⁸ De acordo com uma matéria de *La Gaceta Mercantil*, o *Florida* foi tomado próximo a Castillos (Cabo de Santa Maria), por dois lanchões com cerca de setenta a oitenta homens (franceses e italianos) ao mando de Fournier. *La Gaceta Mercantil* nº 1038, de 30 de abril de 1827.

⁵²⁹ As fontes consultadas na historiografia argentina ignoram a apreensão dessa presa. Benencia anotou: “sem fazer nenhuma presa naufragou nas proximidades de uma ilha, em frente a São Francisco, na costa do Brasil”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 163, nota de Julio Arturo Benencia, tradução nossa.

⁵³⁰ H. Boiteux, “Os corsários na luta de 1825-1828..., *loc. cit.* e L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 44.

⁵³¹ Uma ilha do arquipélago das Graças, atualmente conhecida como “Ilha do Pirata”.

uma explosão e provocando o naufrágio do navio⁵³².

A correspondência do Presidente da Província de Santa Catarina comunicando o fato ao Ministro da Marinha cita o apresamento de uma segunda sumaca de São Francisco, a qual não foi identificada. A referida comunicação continha o seguinte teor:

Illustrissimo e Excellentissimo Senhor. Tenho a honra de levar ao conhecimento de Vossa Excellencia para ser presente a Sua Magestade Imperial, que o Lanchão Corsário de Buenos Ayres, que havia apresado duas Sumacas, sendo huma de Laguna, e a outra de S. Francisco; havia roubado a pequena armação da Ilha da Graça e feito outras depredações nesta Costa; tendo avistado huma Lancha de Itapocoroy, e huma Canoa, preparando-se a dar-lhes caça, ao carregar as armas, se disparou huma, cujo fogo se comunicou no deposito de pólvora, e ficou destruído; salvando-se a tripulação a nado para a Ilha da Graça, aonde forão todos presos pela guarnição Miliciana, que ali se achava destacada, e o Comandante do Districto os remetem a esta Capital. Ainda que esta notícia não me tenha chegado oficialmente, apresso-me a comunica-la a Vossa Excellencia, tendo certeza do facto referido, por cartas fidedignas, que me dirigirão moradores do lugar. Deos Guarde a Vossa Excellencia muitos anos. Cidade do Desterro 29 de março de 1827. Illustrissimo e Excellentissimo Senhor Marquez de Maceyó, Ministro, e Secretario de Estado e Negocios da Marinha. – Francisco de Albuquerque e Mello⁵³³.

Conforme relatou o Presidente da Província, a tripulação do corsário ainda conseguiu nadar em direção à praia, onde foi presa. Onze integrantes da tripulação do *Margarita* foram submetidos a processo e encaminhados ao Rio de Janeiro a bordo da fragata *Paraguassú*, sendo recolhidos à presiganga em 5 de maio de 1827⁵³⁴.

⁵³² H. Boiteux, “Os corsários na lucta de 1825-1828...”, 1934, p. 44 e L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 44. Em outro estudo Lucas Alexandre Boiteux demonstrou dúvida sobre a forma como explodira o corsário *Margarita*: “Não sabemos se propositalmente ou por descuido voou pelos ares, sendo feito prisioneiros os inimigos que escaparam da terrível explosão”. L. A. Boiteux, *A Marinha de Guerra Brasileira nos reinados...*, p. 300.

⁵³³ Francisco de Albuquerque e Mello, [Correspondência]. Destinatário: Ministro e Secretário de Estado e Negócios da Marinha, Marquês de Maceyó. Cidade do Desterro, 29 mar. 1827. 1 ofício. Publicado em *Diário Fluminense* nº 79, de 7 de abril de 1827. Essa correspondência foi republicada na *Gaceta Mercantil* nº 1058, de 23 de maio de 1827.

⁵³⁴ L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 44. Nas Notícias Marítimas do porto do Rio de Janeiro consta a chegada da fragata *Paraguacú*, em 5 de maio de 1827, proveniente de Santa Catarina, após dezessete dias de viagem, com algumas autoridades e “quinze prisioneiros”. *Diário Fluminense* nº

A bela escuna *Sin Par*

José Julián Arriola e John Odom adquiriram, no início de 1827, uma escuna mercante de 121 toneladas, chamada *Beauty*⁵³⁵. Tratava-se de uma escuna “muito linda e veleira”⁵³⁶ construída em Baltimore. Esse navio foi inscrito com matrícula platina no dia 1º de fevereiro de 1827, “quando deu um tiro de canhão ao arvorar a bandeira nacional”⁵³⁷.

O preparo do navio para o curso deu-se em Buenos Aires, onde recebeu armamento fornecido pelo Estado, a carta de curso nº 126 e assinou o contrato para a atividade no dia 10 de março⁵³⁸. A artilharia do navio ficou composta por um canhão de bronze de calibre 18, outro de calibre 6 e dois de calibre 4⁵³⁹.

O momento de preparação desse corsário coincidiu com o decreto platino que dificultava o direcionamento de pessoal para o curso em virtude das constantes perdas por que passava a marinha de guerra. Por essa razão, houve dificuldades para a constituição de uma tripulação para o *Sin Par*.

Tal aprestamento motivou um sério informe de Rosales, Chefe da Baía, ao Comandante Geral da Marinha, em 9 de fevereiro de 1827. Dizia ele que “os oficiais da esquadra que se encontravam em terra com a justificativa de estarem enfermos ou de se curar, faziam-no porque estavam mancomunados para embarcar no corsário *Sin Par*”⁵⁴⁰. E agregava, “esses senhores dão a entender que não possuem nenhum interesse no serviço e que só pensam no seu particular”⁵⁴¹.

101, de 5 de maio de 1827.

⁵³⁵ AGN, 49-3-11.

⁵³⁶ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 3, tradução nossa.

⁵³⁷ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 152, nota de 1º de fevereiro de 1827, tradução nossa.

⁵³⁸ Cf. descreveram Rodriguez e Arguindeguy, existe uma dualidade em relação às cartas de curso do *Sin Par*. A carta de curso de nº 126 foi solicitada por Ignacio Ugarte e Vicente Casares e é datada de março de 1827. Essa numeração aparece nos arquivos AGN, IX-49-3-11 e X-14-3-5. Entretanto, no contrato de curso figuram o nome de José Julian Arriola e a carta de curso registrada é a de nº 127, datada de fevereiro de 1827. AGN, X-4-5-5. Em alguns questionamentos posteriores, publicados na imprensa, J. J. Arriola aparece como armador do *Sin Par*. *La Gaceta Mercantil* nº 1108 e 1116, de 17 e 27 de julho de 1827 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 494.

⁵³⁹ AGN, X-23-5-7, III, caixa 21 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 403.

⁵⁴⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 152, nota de Julio Arturo Benencia, tradução nossa.

⁵⁴¹ *Ibidem*, tomo I, p. 152, tradução nossa.

Em virtude disso, no dia seguinte, o governo republicano decretou “que não se expedissem carta de corso até que se reunisse a marinharia que devia engajar nos navios da esquadra”⁵⁴². Uma nova carta de corso, de nº 127, emitida ainda em fevereiro, parece ter solucionado esse imbróglio. Ademais, o armador resolveu a questão da falta de marinheiros pagando “valores de adiantamento mais elevados”⁵⁴³.

Sendo assim, o *Sin Par* conseguiu se desvencilhar dos problemas iniciais ao principiar o mês de março de 1827, tendo partido para o seu primeiro cruzeiro no dia 12 daquele mês, com setenta homens de tripulação, sob o comando do norte-americano Charles Fidblon⁵⁴⁴. Quinze dias depois da partida⁵⁴⁵, um indivíduo da tripulação do corsário escreveu uma carta para um amigo, a qual foi publicada na edição de 30 de abril de 1827, da *Gaceta Mercantil*. Essa missiva detinha o seguinte teor:

Amigo: Tenho a satisfação de te participar que até agora a sorte nos tem favorecido, e que fizemos seis presas, das quais uma afundamos e outra despachamos ao Rio Grande com os prisioneiros. No domingo passado tivemos uma refrega com uma escuna de guerra e durou desde às três e meia da tarde até ao anoitecer. Tivemos dois homens levemente feridos, a saber: um oficial e um marinheiro. O inimigo há de ter obtido uma perda considerável, porque observamos que lançaram na água muitos cadáveres. Se não houvesse sobrevindo a noite, seguramente haveríamos rendido a escuna⁵⁴⁶. Todo indivíduo da nossa tripulação desejava abordá-la. Ela nos fez bastante dano no velame. Na segunda fizemos três presas que despachamos para o Salado. Todas essas operações tiveram lugar na altura do Rio Grande, por onde faz alguns dias que cruzamos. É nosso propósito atacar a quanto navio armado encontrarmos e que consideremos que seja possível tomar. Abur, teu amigo⁵⁴⁷.

⁵⁴² F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 152, tradução nossa.

⁵⁴³ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *loc. cit.*, tradução nossa.

⁵⁴⁴ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 178, nota de 12 de março de 1827, *La Gaceta Mercantil* nº 1002, de 14 de março de 1827 e Eduardo C. Gerding, “King de Connaught – in Memoriam Sara Fitzpatrick (1926-2001)”, *Boletín del Centro Naval* nº 814, mai.-ago. 2006, p. 212.

⁵⁴⁵ Já na localização 32° 30’ de latitude e 50° 30’ de longitude, região marítima ao largo do atual porto de Rio Grande-RS.

⁵⁴⁶ Tudo indica que o combate referido tenha se dado, em 24 de março de 1827, com a escuna *Maria Isabel*, comandada pelo Segundo-Tenente J. Ferreira Gomes. Lucas Alexandre Boiteux anotou que “o inimigo levou a pior, conseguiu elle, com a noite, furtar-se á perseguição do nosso barco”. Lucas Alexandre Boiteux, *A Marinha Nacional na Campanha da Cisplatina 1826-1828*, Rio de Janeiro, Livraria J. Leite, 1920, p. 200.

⁵⁴⁷ *La Gaceta Mercantil* nº 1038, de 30 de abril de 1827, tradução nossa.

Evidente que o conteúdo da correspondência expressa a visão do remetente com a notória valorização dos feitos da tripulação a que pertence. Natural que assim seja. Porém, outras informações sobre o cruzeiro, expostas a seguir, revelarão notórias dificuldades durante um encontro com a corveta *Maria Isabel*. Ainda assim, a correspondência traz informações importantes sobre o primeiro e bem sucedido cruzeiro do *Sin Par*.

O retorno dessa jornada ocorreu no porto da capital portenha, em 9 de maio de 1827, ocasião em que Fidblon declarou ter tomado nove navios⁵⁴⁸. Ou seja, seis deles foram tomados entre 12 e 27 de março, na região compreendida entre o Rio da Prata e o litoral do Rio Grande. De acordo com o registro realizado no diário de notícias do Capitão do Porto, das nove presas do primeiro cruzeiro, o *Sin Par* enviou cinco ao Rio Salado, afundou três e liberou uma com prisioneiros.

Chegou a escuna corsário nacional *Sin Par* procedente de seu cruzeiro e se tem as seguintes notícias: Que durante ele fez nove presas: cinco encaminhou ao Salado, três colocou à pique e uma deu a cento e tantos prisioneiros para que se salvassem, pondo-os em liberdade. Conduz alguns negros e cento e tantos barris com dinheiro em moedas, jóias e vinho. Que foi perseguida pela fragata *Isabel* e vendo-se perdida tratou de embicar em terra, porém a caça foi abandonada (por esta)⁵⁴⁹. Que dois dias depois se bateu com uma escuna, que escapou; que na altura de Santa Catarina encontrou a sumaca corsário *Alejandrina*; que ontem à tarde viu no canal de norte três brigues inimigos um fundeado, o outro à vela e outro fundeado no Banco Chico, mas ninguém o perseguiu e que o motivo de sua manobra é a falta de água⁵⁵⁰.

As presas desse primeiro cruzeiro encaminhadas ao Rio Salado foram a sumaca *São José Americano*, tomada nas proximidades de Maldonado no dia 13 de março. As sumacas *Europa*, *Nova Flora* e *Lealdade*, tomadas próximo a Rio Grande, em 25 de março, esta última com cargas de frutas do Rio de Janeiro. E a sumaca *Sociedade*

⁵⁴⁸ O inventário completo do material capturado e que veio a bordo da escuna *Sin Par* após o retorno do primeiro cruzeiro foi publicado em *La Gaceta Mercantil*. *La Gaceta Mercantil* nº 1047, de 10 de maio de 1827. Entre os artigos capturados pelo corsário estavam alguns chapéus militares e dragonas de ouro e prata, indo do Rio de Janeiro para o Rio Grande do Sul. Dizia uma matéria: “um dos chapéus, destinado ao Ilustríssimo General Marquês de Barbacena, já está à venda na loja dos Srs. Arriola e Cia”. *The British Packet and Argentine News* nº 42, de 19 de maio de 1827, tradução nossa.

⁵⁴⁹ O jornal anglo-platino noticiou detalhadamente esse fato. *Ibidem* nº 41, de 12 de maio de 1827.

⁵⁵⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 200, nota de 9 de maio de 1827, tradução nossa.

*Feliz*⁵⁵¹, que vinha do Rio de Janeiro para Montevidéu com carga de vinho, cana de açúcar, arroz, tabaco, remédios e tecidos, tendo sido tomada no dia 29 de março⁵⁵².

Duas presas saqueadas e afundadas foram as sumacas *Conceição valente*, *Boa Esperança*⁵⁵³. O brigue *Pujante*⁵⁵⁴, apreendido em 18 de abril, com carga geral, apesar de incendiado não foi totalmente perdido. Segundo Rodriguez e Arguindeguy, essa presa conseguiu chegar a Buenos Aires, onde foi vendida⁵⁵⁵. Por fim, o navio liberado com prisioneiros foi a sumaca *Brasileira*⁵⁵⁶.

O encontro com os navios de guerra brasileiros e a perseguição levada a cabo pela corveta *Maria Isabel* foi melhor esclarecido em uma matéria do jornal *The British Packet and Argentine News*, publicada três dias após o retorno do *Sin Par* a Buenos Aires.

O *Sin Par* escapou por pouco da captura. Próximo à costa de Santa Catarina, encontrou a *Nau Pedro I*, de 74 canhões, e a fragata *Maria Isabel*. Os navios estavam transportando tropas e instantaneamente perseguiram o corsário. O último (sem bandeira hasteada) se afastou e logo se distanciou da linha do

⁵⁵¹ *La Gaceta Mercantil* n° 1024, de 9 de abril de 1827.

⁵⁵² AGN, IX-34-9-7, IX-49-3-12, DEHN, caixa 1315, *La Gaceta Mercantil* n° 1079, de 22 de junho de 1827 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, pp. 183 e 194, notas de 24 de março e 23 de abril de 1827.

⁵⁵³ Há em uma nota publicada no *Jornal do Commercio* de 10 de outubro de 1827, alusão a tomada de uma sumaca denominada *Boa Esperança*, porém a cronologia de tal apresamento faz inferir que, possivelmente, trate-se de um navio homônimo capturado por outro corsário, pois pelo que consta nas fontes, o *Sin Par* não se encontrava no litoral carioca em outubro de 1827. Na nota, o mestre do navio apresado, mesmo sem identificar o corsário, apresenta algumas informações sobre o mesmo (vide grifo). A nota publicada no referido periódico foi a seguinte: “Joaquim Fernandes do Carmo, Mestre da Sumaca *Boa Esperança*, vinda de Macahé, diz que tendo tocado em Cabo Frio ali vira a Fragata *D. Paula*, que só tinha hum palmo fora d’agoa, e que a Guarnição se achava em terra, havendo-se perdido neste desastre somente 2 homens: que junto á Barra fora roubado por hum Corsário, que lhe deitou ao mar toda a carga, ferros, e a Lancha, e lhe rasgára todo o velame: diz mais **que o dito Corsário he hum Brigue de Guerra de 18 peças, commandado por hum Francez de muito pequena estatura, e vermelho, que o Brigue tem pintadas na câmara, e nos portalós as Armas deste Imperio**”. *Jornal do Commercio* n° 9, de 10 de outubro de 1827, grifo nosso. Sendo um navio homônimo capturado por outro corsário, a partir das características descritas presume-se que o captor tenha sido o brigue *Congreso* ou o brigue *Oriental Argentino*, comandados por César Fournier e François Fourmantin respectivamente, ambos em atuação na região naquele período.

⁵⁵⁴ A seguinte informação é encontrada nas notícias marítimas do porto da capital do Império: “entrou a lancha do Bergantim *Pujante*, que foi tomado pelo corsário, e o queimou, á vista de São Sebastião: traz a bordo o Contramestre, e 5 marinheiros do dito Bergantim, vinda de S. Sebastião em 8 dias, com os passageiros Joaquim José da Silva, Manoel José de Araujo, e Custodio d’Oliveira Lima”. *Diário Fluminense* n° 101, de 5 de maio de 1827.

⁵⁵⁵ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 495.

⁵⁵⁶ AGN, IX-34-9-5 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 495.

navio de batalha; mas a fragata surgiu "de mão a mão", como dizem os marinheiros, dando outra prova de que mesmo as escunas rápidas com uma brisa forte não podem competir com uma boa fragata. A fragata disparou 16 tiros de canhão, alguns dos quais passaram longe e nenhum o atingiu. A situação estava ficando bastante crítica e, após uma perseguição de dez horas, o *Sin Par* encontrou uma possibilidade de ir a terra, o que logo fez com dez braças de água. Aventurando-se próximo de uma bateria, baixou um escaler como se pretendesse desembarcar. A bateria sinalizou para a fragata. Com a noite e um nevoeiro estavam chegando, a fragata desistiu da caça e foi possível escapar. Se as coisas tivessem piorado, o capitão Tidblom pretendia desembarcar seus homens em alguma parte da costa e incendiar o navio⁵⁵⁷.

É de perceber que o fim do corsário *Sin Par* esteve muito próximo. Tendo retornado desse bem sucedido cruzeiro, mas passando por sérios percalços, o comandante Charles Fidblon resolveu abandonar o curso e usar os recursos obtidos nele para dedicar-se ao transporte no Atlântico Sul⁵⁵⁸.

Os armadores, porém, decidiram manter a escuna em atividade. Em 12 de junho de 1827⁵⁵⁹, o navio retornou ao mar⁵⁶⁰, dessa vez sob o comando do irlandês John King⁵⁶¹, com uma tripulação de 127 homens⁵⁶².

Vale ressaltar que os acionistas do curso esperavam ansiosos pelos resultados da atividade. Naquele período que marcava a segunda partida do corsário *Sin Par*, um leitor de *La Gaceta Mercantil* de pseudônimo "Um Curioso" publicou uma nota questionando a demora na distribuição das cotas dos acionistas referentes ao primeiro cruzeiro do navio corsário. Dizia ele: "senhor armador da *Sin Par*, qual é o motivo por que mantém sem dividendo os acionistas do corsário? Depois de concluído o cruzeiro e já saído a fazer outro?"⁵⁶³

⁵⁵⁷ *The British Packet and Argentine News* nº 41, de 12 de maio de 1827, tradução nossa.

⁵⁵⁸ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 403 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 495.

⁵⁵⁹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 18, nota de 12 de junho de 1827. Ángel Justiniano Carranza anotou que a partida desse corsário se deu no dia 2 de junho de 1827, acompanhado da escuna *Sarandí*. A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 448.

⁵⁶⁰ O armador do navio considerava o retorno de 9 de maio de 1827 apenas uma arribada. Para ele, portanto, a partida do mês seguinte fora uma continuação do primeiro cruzeiro do navio. *La Gaceta Mercantil* nº 1108, de 17 de julho de 1827.

⁵⁶¹ John King havia dado baixa da esquadra para se dedicar ao curso. F. Lynch, *loc. cit.*, nota de Julio Arturo Benencia.

⁵⁶² H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 496.

⁵⁶³ *La Gaceta Mercantil* nº 1105, de 13 de julho de abril de 1827, tradução nossa. Há uma segunda

A enfática resposta do armador José Julián Arriola veio cinco dias depois:

Que; não tendo sido feito até hoje o pagamento do dividendo líquido referente às presas desse corsário, é porque apesar de tantas medidas que se têm tomado para trazer seus carregamentos do Salado, ainda não se pôde concluir tudo: e de uma delas, recém se está entregando o sal, outra, tem uma máquina a bordo, que se crê de muita importância, que trará grande custo para trazê-la em carretas; conseqüentemente as vendas do todo não foram realizadas, e o dito corsário, está em cruzeiro de acordo com o contrato de inscrição; e sua chegada a este porto em 9 de maio, não deve ser considerar se não uma arribada. O Sr. Curioso Sin Par, caso queira saber algum pormenor mais para satisfazer sua pergunta, pode com toda a franqueza ir até o armador, que conseguirá, certo de que não lhe irá enganar, pois nenhum acionista dos corsários que tem armado poderá apontar uma reclamação desse tipo. Por agora unicamente se deseja, que o senhor Curioso, não seja aquele que havendo vendido sua ação ou ações, voltou a comprar depois, por um preço muito mais alto. O armador da *Sin Par*⁵⁶⁴.

Esses fatos demonstram a imbricada estrutura que envolvia o financiamento do curso platino e, por conseguinte, os embates decorrentes da divisão dos lucros ou dos prejuízos. O interesse financeiro era uma constante e muitas vezes se sobrepunha ao estratégico. Ainda no que diz respeito ao assunto das ações, Lucas Alexandre Boiteux, em meio a uma forte crítica à atuação dos corsários argentinos, sugeriu que uma parte das ações do corsário *Sin Par* havia sido adquirida pelo próprio governador de Buenos Aires.

De acordo com o historiador naval brasileiro, “o próprio General Dorrego, substituto de Rivadavia na alta magistratura do país, não se pejou em adquirir boa cópia de ações dessas sociedades de piratas. Ele próprio mandou armar (o grande puritano!) um brigue-escuna que comprou, o *Sin Par*”⁵⁶⁵.

Segundo Ángel Justiniano Carranza, William Brown esperava que o armamento

resposta a um questionamento posterior do leitor “El Curioso”, dessa vez sobre as presas do corsário *Hijo de Julio*. Notoriamente desejoso de demonstrar sua relevância e honestidade como armador, antes de subscrever sua resposta, José Julián Arriola anotou “O armador do corsário *Hijo de Julio*, do *Sin Par*, de oito mais que andam em cruzeiro, e dois que devem sair em poucos dias de outros pontos, de quatro que foram apresados pelo inimigo anteriormente e um mais que naufragou”. *La Gaceta Mercantil*, nº 1116, de 27 de julho de 1827, tradução nossa. Apesar disso, as dúvidas permaneciam. No ano seguinte, formou-se um comitê para esclarecer as dúvidas remanescentes sobre a divisão dos dividendos entre os acionistas do *Sin Par*. *La Gaceta Mercantil* nº 1243, de 14 de janeiro de 1827.

⁵⁶⁴ *Ibidem* nº 1108, de 17 de julho de 1827.

⁵⁶⁵ L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 14.

em curso fosse suspenso até que a esquadra estivesse tripulada “pois o governador Dorrego havia dado sua palavra para ele, todavia uma corveta e duas escunas foram armadas como corsários, em direta oposição ao serviço nacional e arruinando a empresa”⁵⁶⁶. Essa pode ser uma indicação de que Dorrego possuía interesse na saída de tais corsários, porém a documentação consultada não permitiu encontrar elementos suficientes para patentear a afirmação de Lucas Alexandre Boiteux⁵⁶⁷.

O fato é que com a tripulação notoriamente reforçada e com a fama de navio de “boa sorte”, devido aos resultados da primeira parte da jornada inicial, o corsário *Sin Par* concluiu uma campanha bem sucedida. Retornou a Buenos Aires, na noite de 13 de agosto de 1827⁵⁶⁸, tendo declarado a captura de treze presas⁵⁶⁹. Dessas, cinco foram afundadas, duas foram liberadas com prisioneiros e seis foram encaminhadas a diferentes portos argentinos⁵⁷⁰.

Identificaram-se como navios remetidos à Argentina: o brigue *Africano*, tomado próximo a Rio Grande, com carga de charque, em 20 de junho. Esse navio foi interceptado e incendiado pelo bloqueio naval brasileiro, a noroeste da Ponta de Lara, enquanto era encaminhado para o Rio Salado⁵⁷¹. A sumaca *Primavera*, com carga de farinha; o brigue norte-americano *Ana*, tomado em 22 de julho; a sumaca *Conceição Flora* (com casco forrado de cobre), capturada em 26 de julho; a sumaca *Boa Viagem*⁵⁷², com carga de peles e outro brigue não identificado, o qual transportava peles

⁵⁶⁶ A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 452.

⁵⁶⁷ Ao tratar desse assunto, não se pode olvidar que a renúncia de Rivadavia - e a posterior designação de Manuel Dorrego como governador de Buenos Aires e encarregado da guerra - provocou um impulso no curso, tendo o próprio governo armado diversos navios para tal fim. L. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 276.

⁵⁶⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 45, nota de 13 de agosto de 1827.

⁵⁶⁹ Segundo o periódico *The British Packet and Argentine News* seriam 14 presas: 6 liberadas, 2 afundadas e seis enviadas a diferentes portos argentinos. *The British Packet and Argentine News* nº 54, de 18 de agosto de 1827. O jornal *La Gaceta Mercantil* noticiou a chegada do corsário tendo feito treze presas: sendo sete afundadas e as outras seis (quatro sumacas e dois brigues) despachou para diferentes portos. *La Gaceta Mercantil* nº 1132, de 16 de agosto de 1827.

⁵⁷⁰ Em uma das embarcações liberadas com prisioneiros ia o “General Rolando” por se achar muito enfermo, registrou Lynch. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 45, nota de 13 de agosto de 1827, tradução nossa. Supõe-se que se trate do Brigadeiro Rozado, aprisionado em situação inusitada enquanto viajava a bordo da escuna norte-americana *Leopard*, conforme será apresentado adiante.

⁵⁷¹ *Ibidem*, tomo II, p. 27, nota de 7 de julho de 1827.

⁵⁷² T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 3.

e sebo⁵⁷³.

Os navios liberados foram a sumaca *Vigilante*, que após ter sido apresada seria empregada para transporte de prisioneiros, mas foi liberada, em 24 de junho, por estar com problemas no leme. A sumaca *Conceição*, liberada em 9 de julho⁵⁷⁴; o brigue português *Novo Despique*⁵⁷⁵, liberado com prisioneiros em 12 de julho e outras duas sumacas não identificadas, sendo uma em lastro e outra com carga de farinha, ambas consideradas de pouco valor⁵⁷⁶.

Um caso inusitado ocorreu com a escuna norte-americana *Leopard*, que transportava carga de chifres e sebo para Samuel Clap, nos Estados Unidos. Esse navio também foi abordado pelo corsário *Sin Par*. Ao chegar no porto do Rio de Janeiro, em 13 de julho de 1827, o mestre da escuna, chamado Guodriek, disse que no dia anterior foi perseguido pelo corsário *Sin Par*, o qual os abordou pelas oito horas da manhã, roubando todos os pertences dos passageiros brasileiros⁵⁷⁷.

Segundo o mestre da *Leopard*, no navio americano encontravam-se escondidos o Brigadeiro Francisco de Paula Massena Rozado, o Deputado do Rio Grande do Sul José Feliciano Nunes, o Capitão de Milícias da Bahia José Pereira Dutra e um espanhol. De acordo com Guodriek, quando os corsaristas já haviam saqueado os tripulantes brasileiros e estavam se retirando “um marinheiro da Escuna os denunciou, dizendo que se achavão escondidos um General e outros passageiros, e que no porão estavam bahús com dinheiro, e outras coisas de valor e foi pronto pegar em hum machado, e os arrombou”⁵⁷⁸.

Após o episódio, o próprio comandante do corsário, John King, enfatizou que não queria o marinheiro denunciante consigo, assim como outro que se voluntariou a

⁵⁷³ Resumo do segundo cruzeiro do corsário *Sin Par*, publicado em *The British Packet and Argentine News* nº 54, de 18 de agosto de 1827. Ver também: *Ibidem* nº 51, de 14 de julho de 1827, *La Gaceta Mercantil* nº 1189, de 7 de novembro de 1827 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 49.

⁵⁷⁴ Ou 15 de julho de 1827, conforme nota do *Diário Fluminense*. *Diário Fluminense* nº 27, de 2 de agosto de 1827.

⁵⁷⁵ Anjel Justiniano Carranza assinalou que o brigue *Novo Despique* foi atacado e novamente abordado posteriormente pelo corsário *General Brandsen*. A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 258.

⁵⁷⁶ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 308 e *The British Packet and Argentine News* nº 54, de 18 de agosto de 1827.

⁵⁷⁷ *Diário Fluminense* nº 13, de 16 de julho de 1827 e *The British Packet and Argentine News* nº 54, de 18 de agosto de 1827.

⁵⁷⁸ *Diário Fluminense* nº 13, de 16 de julho de 1827.

passar para o corsário. O Brigadeiro Rozado, o Deputado José Feliciano e o espanhol foram levados como prisioneiros⁵⁷⁹.

Somente no dia 31 de julho, a bordo de outro brigue norte-americano, o *Virgínia*, chegou o Brigadeiro Rozado e outros passageiros ao Rio de Janeiro. Conforme o registro das notícias marítimas do porto carioca, tais passageiros foram postos a bordo do navio norte-americano pelo corsário *Sin Par* no dia 25 de julho, “passando o dito Brigadeiro huma letra de dez mil cruzados para lhe darem liberdade”⁵⁸⁰.

Por fim, como navio afundado pelo corsário *Sin Par* identificou-se apenas a lancha *São Benito*, a qual trazia louças da Bahia para o Rio de Janeiro e foi saqueada e posta à pique no dia 3 de julho de 1827⁵⁸¹. Convém ressaltar que ao longo desse cruzeiro, a *Sin Par* se encontrou e operou alguns dias em conjunto com o corsário *Presidente* próximo a Cabo Frio⁵⁸².

Em outubro de 1827, a escuna corsário *Sin Par* esteve realizando pequenas missões de corso no estuário do Rio da Prata. Em uma dessas ocasiões foi detectado e perseguido por duas escunas do esquadrão bloqueador e pôde escapar graças à sua navegabilidade e à habilidade do práctico que o conduzia.

Em uma carta encaminhada da Punta de Índio pelo próprio John King, em 11 de outubro, lia-se: “estou inteiramente orgulhoso com o *Sin Par*, ele anda divinamente”⁵⁸³.

⁵⁷⁹ *Diário Fluminense* nº 13, de 16 de julho de 1827.

⁵⁸⁰ *Ibidem* nº 27, de 2 de agosto de 1827. Em Buenos Aires, uma nota de *La Gaceta Mercantil* informando o retorno do *Sin Par* noticiou o ocorrido de uma maneira diferente... “a bordo de uma das presas viajavam o General Francisco Paula Rozado e o Deputado da Assembleia D. José Feliciano Nunes. Esses senhores foram desembarcados na costa do Brasil, por estar muito doente o primeiro e não se sabe até então qual a situação do outro”. *La Gaceta Mercantil* nº 1132, de 16 de agosto de 1827, tradução nossa. Sobre José Feliciano encontra-se um requerimento impetrado pelo Deputado Xavier Ferreira na sessão de 18 de julho de 1827 da Câmara dos Deputados: “Requeiro que a ilustre comissão de poderes, examinando a acta geral da província do Rio Grande de S. Pedro do Sul, dê o seu parecer sobre o deputado da mesma província Feliciano Nunes Pires, que vindo de Santa Catharina para esta côrte a tomar assento nesta câmara, foi prisioneiro de um corsário, que o saqueou de tudo quanto trazia, inclusive os seus papéis: e diga se está nas circunstâncias de entrar no seu exercício”. Na sessão de 19 de julho de 1827, a comissão decide “estar nas circunstancias de tomar assento para completar-se a representação de sua província, não obstante a falta do diploma, que perdeu por um caso fortuito”. Império do Brasil, *Annaes do Parlamento Brasileiro...*, tomo III, sessões de 18 e 19 de julho de 1827, intervenção do Deputado Xavier Ferreira e leitura pelo Sr. Maia do parecer da comissão instituída para a resolução do caso, pp. 196 e 203.

⁵⁸¹ H. Rodriguez; P. Arguinguey, *El Corso...*, p. 496 e *The British Packet and Argentine News* nº 54, de 18 de agosto de 1827.

⁵⁸² T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 3, *The British Packet and Argentine News* nº 54, de 18 de agosto de 1827 e *La Gaceta Mercantil* nº 1115, de 26 de julho de abril de 1827.

⁵⁸³ John King, [Correspondência]. Destinatário: Sarah Mac-Gau (esposa de John King). Bordo da escuna

E completava: “à noite que saímos fomos perseguidos de perto pelos inimigos rio abaixo, desde às dez até a uma da madrugada. Todo crédito é devido a Mr. Tomás, o prático... Duas escunas, principalmente, deram-nos caça e três tiros de canhão; um acertou o costado, outro a popa e o outro passou sobre nós”⁵⁸⁴.

Devido às avarias que a escuna sofreu ao longo dos cruzeiros anteriores, a jornada seguinte, iniciada em 30 de outubro de 1827, deu-se com a modificação do aparelho vélico para brigue-escuna⁵⁸⁵. Segundo Arturo Benencia, essa mudança se deu por “falta de um mastro maior para o traquete”⁵⁸⁶.

Para esse terceiro cruzeiro, o navio partiu com o mesmo comando e armamento do anterior, porém com uma tripulação menor, composta por setenta homens⁵⁸⁷. Com tal tripulação e a maior efetividade do bloqueio naval brasileiro, os resultados obtidos foram modestos. Quando o corsário retornou a Buenos Aires, em 11 de janeiro de 1828, o Capitão do Porto da capital registrou as informações sobre o cruzeiro declaradas pelo comandante do *Sin Par*, John King.

Apresentou-se o comandante do brigue-escuna corsário *Sin Par*, D. Juan King, e disse o seguinte: que tomou um brigue e uma sumaca no seu cruzeiro, tendo dirigido a última ao Salado e deixando o primeiro à escolha do capitão da presa [era de bandeira portuguesa com carregamento inimigo] para direcioná-lo a um porto. Nada mais disse de especial, exceto que no dia 24 do mês passado falou com um brigue americano em frente ao Rio de Janeiro e que o capitão deste último lhe garantiu que a corveta *Ituzaingó* havia feito muitas presas e que não tendo mais gente para tripulá-las, havia se retirado de seu cruzeiro⁵⁸⁸.

A sumaca apresada descrita pelo comandante John King era a *Cochrane* que viajava de Rio Grande para Santa Catarina, com carga de charque, sebo e velas, tendo

Sin Par, 11 out. 1827. 1 carta. *Apud* A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 135, tradução nossa.

⁵⁸⁴ *Ibidem*.

⁵⁸⁵ *La Gaceta Mercantil* nº 1134, de 31 de outubro de 1827.

⁵⁸⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 84, nota de Julio Arturo Benencia, tradução nossa.

⁵⁸⁷ *Ibidem*, tomo II, p. 87, nota de 30 de outubro de 1827. Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy registraram a partida do corsário *Sin Par* para esse cruzeiro com uma tripulação ainda mais diminuta, composta por trinta homens. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 496.

⁵⁸⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 123-124, nota de 11 de janeiro de 1828, tradução nossa.

sido apresada no dia 12 de novembro, logo depois da partida do porto de origem⁵⁸⁹. Ao chegar no Rio Salado⁵⁹⁰, foi declarada boa presa e vendida⁵⁹¹.

O brigue com bandeira de Portugal possivelmente era o *Fiel Portuense*, que havia sido apresado, no dia 22 de dezembro de 1827, nos 12° 40' latitude sul e 30° longitude oeste⁵⁹². No dia seguinte, outro brigue português foi tomado pelo corsário, o *Leal Português*, que vinha da cidade do Porto para a Bahia com carga de vinhos finos. Enquanto era encaminhado para um porto argentino a tripulação se amotinou e o entregou às forças brasileiras em Santa Catarina⁵⁹³.

Além dessas presas o *Sin Par* ainda havia saqueado e afundado a sumaca *São Lourenço Voador*, no dia 11 de dezembro, por considerar de pouco valor. Após o retorno desse cruzeiro o *Sin Par* encerrou sua história no curso. Entre janeiro e abril de 1828, o brigue-escuna foi vendido por três vezes, sendo a última dessas para o próprio Estado, o qual o incorporou à esquadra republicana com o nome de *Federal*, continuando a prestar serviços até o final da guerra⁵⁹⁴.

A veleira escuna *Empresa*

Ainda em meios às negociações para a compra da escuna norte-americana *Robert Armstrong*, o armador Feliz Alzaga a havia enviado para o Caribe, em 10 de outubro de 1827, sob o comando de John Henry Love. Uma semana depois, a transação

⁵⁸⁹ *Diário Fluminense* nº 19, de 23 de janeiro de 1828.

⁵⁹⁰ Por meio de uma nota com registro da entrada da sumaca *Cochrane* no Porto do Salado, em 5 de dezembro de 1827, percebe-se claramente a captação de informes através da própria presa, sendo esses encaminhados ao Ministro da Guerra e da Marinha via Subdelegado do Porto: “Ontem, às sete da tarde, fundeu neste porto a sumaca *Cochrane*, procedente de Rio Grande com destino a Santa Catarina, presa do brigue-escuna corsário *Sin Par*, com carregamento de charque, sebo e algumas caixas de velas. Foi apresada em 12 do mês passado, nas imediações do porto de procedência. O cabo da dita presa, Sr. Henrique Frasier, disse: que pela tripulação da dita sumaca sabe que em Santa Catarina estavam prontos dois mil homens de tropas que deveriam marchar para o Rio Grande, e que crê sejam para reforçar o exército. O que subscreve tem a honra de oferecer ao Ministro da Guerra e Marinha seus serviços. Feliz Olazabal. Ao Sr. Ministro da Guerra e Marinha”. *La Gaceta Mercantil* nº 1216, de 10 de dezembro de 1827, tradução nossa.

⁵⁹¹ AGN, IX-34-9-6, IX-49-3-12, X-4-5-5, X-14-5-2, III, caixa 22 e A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 158.

⁵⁹² Existe no *Archivo General de la Nación*, em Buenos Aires, registros da reclamação formal realizada pelo proprietário em relação à captura, porém tal documentação não apresenta o resultado do processo. AGN, 49-3-13.

⁵⁹³ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 3 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 497.

⁵⁹⁴ AGN, IX-49-3-11, III, caixa 22 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 497.

do navio de 129 toneladas foi concluída e a escuna passou a se denominar *Carolina*⁵⁹⁵.

Após cinco meses de viagem ao Caribe, a escuna *Carolina* retornou ao Rio da Prata em dia 15 de março de 1828. Havia partido de Havana⁵⁹⁶, dois meses antes, e chegava com um carregamento de rum e açúcar⁵⁹⁷. Durante a viagem de retorno foi abordada pela corveta *Maria Isabel* e “escapou de ser apresada por possuir patente dinamarquesa”. Nas imediações da Ilha das Flores foi perseguida por duas fragatas e uma corveta da Marinha Imperial⁵⁹⁸.

Depois dessa viagem de caráter comercial, talvez impressionado com as notícias que trazia a tripulação de sua escuna após os contatos com os corsários *Presidenta* e *General Brandsen*, no Caribe, Feliz Alzaga resolveu incluí-la no serviço do corso. Ou talvez, o que é mais provável, já a tenha adquirido com o intuito de a transformar em um navio corsário.

Armada por José Soler, a *Carolina* continuou sob o comando de John Love, mas teve sua tripulação encorpada com setenta homens⁵⁹⁹, entre americanos e ingleses. A escuna foi armada com cinco canhões, sendo um rodízio de calibre 8 e duas peças de calibre 6 por bordo⁶⁰⁰ e recebeu a carta de corso nº 193, datada de 27 de março de 1828, sendo rebatizada com o nome de *Empresa*. O navio suspendeu para o seu primeiro cruzeiro no dia 11 de abril de 1828⁶⁰¹.

Para a saída do estuário, a escuna corsário recebeu a ordem de que aproveitasse a proteção de alguns navios da esquadra republicana⁶⁰², entre eles o *Ocho de Febrero* que

⁵⁹⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 73-74, notas de 10 e 12 de outubro de 1827.

⁵⁹⁶ Antes de partir da capital cubana a *Carolina* esteve em São Bartolomeu, onde havia chegado também o corsário *General Brandsen* e onde embarcou o marinheiro Pedro Lynch, do corsário *Presidenta*, que veio para Buenos Aires a bordo do navio comandado por John Love. *Ibidem*, tomo II, p. 153, nota de 18 de março de 1828.

⁵⁹⁷ Quando chegou, a *Carolina* trouxe a notícia de que o brigue *Presidenta* tinha sido apreendido e que o comandante Beazley se encontrava em São Bartolomeu com um brigue presa de guerra. Noticiava também que antes disso aquele corsário havia tomado trinta e três presas. Veio para Buenos Aires, a bordo da *Carolina*, o marinheiro Pedro Lynch pertencente à tripulação do corsário *Presidenta*. *Ibidem*, tomo II, pp. 151 e 153, notas de 15 e 18 de março de 1828.

⁵⁹⁸ *La Gaceta Mercantil* nº 1291, de 17 de março de 1828, tradução nossa.

⁵⁹⁹ Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy dão a tripulação do *Empresa* no primeiro cruzeiro como sendo de 52 homens. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, pp. 400-401.

⁶⁰⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 166, nota de Julio Arturo Benencia.

⁶⁰¹ *Ibidem*, tomo II, p. 164, nota de 11 de abril de 1828 e AGN, X-4-5-5.

⁶⁰² *The British Packet and Argentine News* nº 89, de 19 de abril de 1828.

se preparava para sair. Inicialmente sofreu caça de dois brigues e uma escuna da Marinha Imperial, mas protegida conseguiu passar, dia 14 de abril, após ser conduzida pelo prático Jaime Evans⁶⁰³.

Em parte de uma correspondência, datada de 7 de junho de 1828, encaminhada a Buenos Aires pelo subdelegado do Porto do Rio Salado consta o retorno e resultados do primeiro cruzeiro do corsário *Empresa*. As informações da referida correspondência foram transcritas no diário de notícia de Francisco Lynch.

Na mesma data, o subdelegado [do Salado] diz que às três horas da tarde de ontem fundeou a uma milha deste porto o corsário nacional *Empresa*, havendo apresado em seu cruzeiro dois brigues, uma sumaca e um lugre, trazendo a bordo o carregamento de uma das presas que incendiou, composto de arroz, açúcar e alguns couros; e às dez e meia deste dia fundeou a duas milhas deste porto o brigue-escuna *Joven Carolina*, presa do referido corsário, com carregamento de arroz, açúcar e toucinho⁶⁰⁴.

Como se percebe, o retorno do corsário *Empresa* ocorreu no dia 7 de junho de 1828 e, na sua chegada, John Love declarou à autoridade portuária ter tomado quatro navios - dois brigues, uma sumaca e um lugre e incendiado uma outra presa⁶⁰⁵.

As presas identificadas foram a sumaca *Cecília*, tomada no mês de maio com carga de couros e charque, mas que foi retomada pela Marinha Imperial enquanto era encaminhada para o Rio Salado. O brigue português *Paquete do Rio*⁶⁰⁶, tomado em maio, próximo à Ilha de Cananéia, com carga de munições para canhão. O brigue *Suspiro*⁶⁰⁷, tomado no início do mês de junho.

Além dessas três presas, conforme referido na comunicação do subdelegado do porto do Rio Salado, tomou também o brigue *Jovem Carolina*⁶⁰⁸, capturado com carga

⁶⁰³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 165 e 169, notas de 12 e 19 de abril de 1828.

⁶⁰⁴ *Ibidem*, tomo II, p. 189, nota de 9 de junho de 1828 e *La Gaceta Mercantil* nº 1357, de 10 de junho de 1828, tradução nossa.

⁶⁰⁵ *The British Packet and Argentine News* nº 97, de 14 de junho de 1828. Ao longo desse cruzeiro, a escuna *Empresa* fez contato com o *Ocho de Febrero*, o *Triunfo Argentino* e com a escuna *Sarandí*. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 401.

⁶⁰⁶ AGN, IX-34-9-6 e *La Gaceta Mercantil* nº 1455, de 10 de outubro de 1828.

⁶⁰⁷ AGN, IX-49-3-12, III, caixa 23, *La Gaceta Mercantil* nº 1502, de 18 de novembro de 1828 e *The British Packet and Argentine News* nº 98, de 21 de junho de 1828.

⁶⁰⁸ Uma nota de *La Gaceta Mercantil* cita esse navio com a denominação de escuna “*Jovem Adelina*”. *La Gaceta Mercantil* nº 1404, 8 de agosto de 1828.

de arroz, açúcar e toucinho, no mês de maio, chegando ao Rio Salado em 7 de junho de 1828. A carga que o corsário declarou trazer a bordo (arroz, açúcar e couros) era da pequena embarcação (lugre), que havia saqueado e incendiado, porém não foi possível identificá-la por falta de informações⁶⁰⁹.

Três meses depois, o corsário *Empresa* saiu para um segundo cruzeiro. Dessa vez a partir do Rio Salado, de onde zarparou no dia 21 de setembro de 1828, sob o comando de John Green, regressando a Buenos Aires no dia 30 do mês seguinte. Essa segunda jornada rendeu ao corsário o apresamento de três navios⁶¹⁰.

Entretanto devido à finalização da guerra e o prazo estabelecido pela Convenção de Paz para considerar as presas do corso, somente um navio foi julgado boa presa: o brigue-escuna *Zefir*⁶¹¹, capturado em setembro. O brigue-escuna *Cilosna*⁶¹² e o brigue *Silvano*⁶¹³, capturados nos dias 15 e 18 de outubro, respectivamente, tiveram de ser devolvidos aos proprietários por serem declarados más presas.

Em novembro de 1828, após o fim da guerra, o corsário *Empresa* foi posto à venda. Dizia o anúncio de Feliz Alzaga y Medrano: “a bonita e veleira escuna corsário *Empresa*, de 132 toneladas, forrada com cobre; este navio por possuir pouco calado e bom andar, é próprio para paquete do rio”⁶¹⁴. A carta de corso nº 193 referente a esse corsário foi entregue em 27 de janeiro de 1829. O documento original encontra-se disponível no *Archivo General de la Nación* em Buenos Aires⁶¹⁵.

Brigue-escuna *Ocho de Febrero* e a escuna *Unión* na missão de corso e invasão do Rio Grande

O brigue brasileiro *Januária* que havia sido tomado pelo Almirante William

⁶⁰⁹ *La Gaceta Mercantil* nº 1357, de 10 de junho de 1828.

⁶¹⁰ H. Rodriguez; P. Arguinguey, *El Corso...*, p. 401. Pelo fato de o corsário *Empresa* ter zarparado do Rio Salado para o segundo cruzeiro, não há no diário de notícias do Capitão do Porto de Buenos Aires a informação sobre a partida para essa jornada. A data de retorno dessa segunda jornada foi publicada nos periódicos platinos como sendo no dia 28 de outubro de 1828. *Ibidem* nº 1471, de 31 de outubro de 1828 e *The British Packet and Argentine News* nº 117, de 1º de novembro de 1828.

⁶¹¹ AGN, III, caixa 24.

⁶¹² *Idem*, III, caixa 25.

⁶¹³ *Idem*, IX-49-3-13, III, caixa 24 e *La Gaceta Mercantil* nº 1471, de 31 de outubro de 1828.

⁶¹⁴ *La Gaceta Mercantil* nº 1478, de 10 de novembro de 1828, tradução nossa.

Brown por ocasião do combate de Juncal, em 1827, foi incorporado à esquadra republicana, sendo renomeado em homenagem à data daquele episódio: *Ocho de Febrero*. Esse navio foi empregado a serviço da esquadra argentina em diversas operações e, em março de 1828, encontrava-se no Arsenal de Barracas para reparos e modificações que incluíam a substituição do forro de cobre do casco, das velas, modificações nos mastros e instalação de quatro canhões largos de calibre 8 e seis caronadas de calibre 12⁶¹⁶.

O principal motivo dessa reformulação era a previsão de empregá-lo em uma missão especial, no litoral da Banda Oriental e do Brasil, sob comando do Tenente-Coronel de Marinha Tomás Espora. Tal operação a ser executada em conjunto com a escuna *Unión*, previa a realização de curso contra navios mercantes brasileiros que encontrassem, o transporte de uma bateria para instalação no Forte de Santa Tereza e uma entrada no porto de Rio Grande com tropas de desembarque⁶¹⁷.

Essa última ação compunha um planejamento mais amplo e coordenado, cuja desenvolvimento envolvia também a esquadrilha corsária existente na Lagoa Mirim e as tropas terrestres em atuação no território da província de São Pedro do Rio Grande do Sul. Para isso, a escuna *Unión*, comandada por Guillermo Méndez, foi armada com um rodízio de calibre 8, quatro caronadas de calibre 10 e dois canhões largos de calibre 6. Como parte da missão, este último navio transportaria munição, pólvora e pessoal para a instalação da nova bateria do forte⁶¹⁸.

Nos dias 6 e 7 de abril de 1828, a oficialidade dos dois navios designados encontrava no porto de Buenos Aires aguardando condições de navegabilidade para a partida⁶¹⁹. Reunindo o restante das tripulações os navios conseguiram zarpar pelo canal norte na noite seguinte⁶²⁰. O *Ocho de Febrero* partia com oitenta e cinco marinheiros e quinze homens da infantaria da marinha⁶²¹. Segundo Caillet-Bois, era a primeira vez na

⁶¹⁵ AGN, IX-49-3-12.

⁶¹⁶ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 462.

⁶¹⁷ J. Beverina, *op. cit.*, p. 158.

⁶¹⁸ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *loc. cit.*

⁶¹⁹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 162-163, notas de 6 e 7 de abril de 1828.

⁶²⁰ *Ibidem*, p. 163, nota de 8 de abril de 1828.

⁶²¹ *Ibidem*, p. 162, nota de Julio Arturo Benencia.

armada republicana que se reunia uma tripulação de crioulos voluntários, provenientes, sobretudo, do bairro de San Telmo⁶²².

Enquanto navegavam próximo à costa da Banda Oriental os navios foram avistados e perseguidos pela esquadra brasileira. O *Ocho de Febrero*, mais veleiro, escapou rumo ao sul, mas a escuna *Unión*⁶²³ foi capturada pela divisão comandada pelo Capitão de Fragata Jacinto Roque de Sena Pereira a vinte milhas ao sul da ilha dos Lobos⁶²⁴.

Espora dirigiu-se à fortaleza de Santa Tereza em cumprimento das instruções recebidas de Manuel Dorrego. Naquela região tentou contato com a guarnição de terra, enviando um bote que não mais retornou⁶²⁵. No dia 20 de abril, o *Ocho de Febrero* foi avistado e atacado pelo brigue *Caboclo* que lhe deixou um artilheiro morto e um marinheiro ferido. Tentaram mais uma vez, sem sucesso, efetuar contato com a fortaleza e então decidiram, em 4 de maio, seguir rumo ao litoral do Rio Grande, em busca de alguma presa. Dois dias depois, o *Ocho de Febrero* capturou o brigue-escuna *Residente*, que vinha de Santos para Montevidéu, com carga de açúcar, café e tabaco⁶²⁶.

Em busca de outras presas o *Ocho de Febrero* seguiu até o litoral de Santa Catarina. Porém sem encontrar nenhum outro navio mercante para capturar e se reabastecer de víveres, resolveram rumar para o Rio Salado em 25 de maio. Quatro dias

⁶²² T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 358.

⁶²³ Em muitas ocasiões o Chefe Naval das Províncias Unidas do Rio da Prata, William Brown, deixou evidente a sua reprovação quanto à atitude de muitos corsários e, sobretudo, sobre o emprego dos navios do Estado para tal atividade. Em seu *Memorandum*, Brown anotou o seguinte: “prosseguindo com esse sistema, que já havia causado a perda do *Congreso* no princípio de abril, o brigue-escuna *Ocho de Febrero* e a escuna *Unión* saíram para um cruzeiro sob o comando de Espora. Puseram-se nessa última algumas peças de bronze e provisões para serem desembarcadas na costa Oriental; porém caíram no poder dos brasileiros, pois sendo o navio mal veleiro separou-se do *Ocho de Febrero* e foi capturado em frente a Maldonado uns três ou quatro dias depois de ter saído de Buenos Aires”. G. Brown, *op. cit.*, p. 90, tradução nossa.

⁶²⁴ Laurio Hedelvio Destéfani, “Crucero de Espora com el 8 de Febrero (abril-maio 1828)”, In: *História Marítima Argentina*, vol. 6, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 477.

⁶²⁵ Esse bote foi enviado a terra tripulado por dois oficiais e cinco marinheiros e se despedaçou na praia de Santa Tereza. Todos os sete tripulantes sobreviveram. Mais tarde, o General Lavalleja sugeriu o aproveitamento desses marinheiros na esquadilha da Lagoa Mirim, o que não se concretizou por já se estarem providenciando um chefe e oficiais para aquelas embarcações. Com isso, os naufragados retornaram para Buenos Aires. L. H. Destéfani, “Crucero de Espora...”, p. 478.

⁶²⁶ A carga do navio era de 7.000 arrobas de açúcar, 3.000 arrobas de café, centenas de rolos de fumo, 15 cestos de toucinho e uma quantidade de vasos de flores. O navio foi marinado até o porto do Rio Salado pelo Capitão de Preza Tenente-Coronel Granville. *Ibidem*.

depois, foram descobertos pelos navios brasileiros da divisão do Rio Salado, chefiada por João Francisco de Oliveira Botas. Em patente desvantagem, mas sem deixar de responder ao fogo, Espora procurou à costa argentina, vindo a encalhar nos baixios de Arregui⁶²⁷.

Naturalmente, a profundidade das águas na região também dificultava a aproximação dos navios brasileiros, o que possibilitou a chegada da noite sem um desfecho do combate. Já sem munição e com muitos feridos, Tomás Espora providenciou o desembarque de parte de sua tripulação em uma jangada. Porém ele, após ter se rendido, permaneceu no navio com o seu imediato e os feridos para serem aprisionados juntos. Em Buenos Aires, por uma correspondência remetida do porto do Rio Salado, em 7 de junho, soube-se dos acontecimentos com o brigue de Tomás Espora. Francisco Lynch anotou em seu diário de notícias as informações que recebeu daquele porto.

Por comunicações do Subdelegado do Salado, datada de 7 do corrente, sabe-se do seguinte: que chegou naquele porto por terra o Primeiro-Tenente do brigue-escuna nacional *Ocho de Febrero*, D. Gerardo Fisher, e que disse que no dia 29 de maio encalhou o dito brigue-escuna na boca do Tuyú [Baixos de Arruegui], perseguido por duas corvetas, três brigues, um brigue-escuna, duas escunas e duas canhoneiras inimigas, tendo-se porém se batido desde as oito da manhã até as seis da tarde. Nesse período acabou toda a pólvora e balas, sofreu grande avaria no casco, desmontou-se toda a artilharia e foi cortada a maior parte dos cabos de manobra, morrendo em combate o marinheiro Carlos Robinson e ficando quatro feridos; que nestas circunstâncias o comandante do navio, tenente-coronel Espora, teve a delicadeza e a coragem de permanecer a bordo com seu adjunto, D. Antonio Toll, e seis marinheiros, tendo salvado num barco e numa jangada todos os demais oficiais e tripulantes, cujo número totalizava de trinta e oito homens. Que no dia seguinte observou que os inimigos abordaram o navio e depois de três dias ele não foi mais visto e, por conseguinte, acredita que os inimigos o tenham levado. Agregando que em 11 do mês passado o dito brigue apresou um brigue-escuna carregado de açúcar, café e tabaco, no qual se embarcou como capitão de presa o Tenente-Coronel Granville⁶²⁸.

Sobre o apresamento do *Ocho de Febrero* importa referir a conduta elogiável do Tenente-Coronel Tomás Espora que providenciou a fuga de sua tripulação, mas

⁶²⁷ L. H. Destéfani, “Crucero de Espora...”, pp. 478-479.

⁶²⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 189, notas de 9 de junho de 1828 e *La Gaceta Mercantil* nº 1357, de 10 de junho de 1828, tradução nossa.

permaneceu a bordo de seu navio para ser preso com ele. Não menos louvável foi o procedimento do Comandante da Esquadra Brasileira no Rio da Prata, Almirante Rodrigo Pinto Guedes, que ao reconhecer o valor do inimigo não só o liberou juntamente com o seu imediato - com a promessa de não mais lutar naquela guerra contra o Império do Brasil - mas também providenciou o seu transporte para Buenos Aires⁶²⁹.

Um fato que demonstra expressão de cavalheirismo entre as tantas mazelas da guerra. A parte oficial do Barão do Rio da Prata ao Ministro da Marinha apresenta os detalhes desse episódio. Seu teor integral foi publicado, à época, pelo periódico *Diário Fluminense*.

Illustrissimo e Excellentíssimo Sr. O Brigue Escuna *Oito de Fevereiro*, que tinha sido nosso com o nome de *Januária*, está outra vez em nosso poder: foi tomado perto do Salado. Encalhou de tal forma por cima do banco, que a Escuna *Bella Maria*, para lhe poderem chegar as balas, encalhou também; e nem a *Grenfell*, e duas Canhoneiras, que por ali mandei indo para o Rio Grande, tinham agoa perto dele, e por isso conservou a Bandeira, e o fogo até se meter a noite, que foi muito escura. Na manhã seguinte arriou Bandeira, tendo mandado para terra (pela proximidade em que dela encalhou) em huma jangada toda a guarnição, exceptuando os feridos, que o Commnadante (o Tenente Coronel Espora), e o Major seu imediato não abandonarão, e fizerão-se prisioneiros com elles. Não hesitei em mandar huma embarcação a Buenos Ayres levar estes dous honrados Officiaes, debaixo da palavra de não servirem contra o Império durante a presente guerra, senão fossem trocados. Que diferença do procedimento do Espora e seu imediato (ambos cidadãos de Buenos Ayres) ao do aventureiro Fournier, que abandonou os seus feridos, e até o Cirurgião, que estava tratando deles, e os não desamparou! Este aproveitei eu com vantagem do serviço. A mesma Divisão que tinha mais huma Corveta, e hum Brigue, retomou trez embarcações brasileiras, que são – Bergantim *Protector*, de José Joaquim Machado, do Rio de Janeiro; tinha sahido do Rio Grande: a Sumaca *Imperatriz*, pertencente ao mestre, que he de Pernambuco; tinha sahido do Rio Grande: e queimou huma Escuna, que a fugir foi encalhar no Cabo de Santo Antonio: não se sabe o nome. Bordo da Fragata *Príncipe Imperial*, 10 de junho de 1828. Illust. E Excel. Sr. Diogo Jorge de Brito. – Barão do Rio da Prata⁶³⁰.

⁶²⁹ Cf. anotou Lucas Alexandre Boiteux, Tomás Espora e seu Imediato Antonio Toll foram encaminhados a Buenos Aires e trocados, em 11 de junho de 1828, pelo Capitão-de-Fragata Guilherme Eyre e pelo Primeiro-Tenente Carlos Ferreira, este último ex-comandante da escuna *Leal Paulistana*. L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 21.

⁶³⁰ Rodrigo Pinto Guedes. [Correspondência]. Destinatário: Diogo Jorge de Brito. Bordo da fragata *Príncipe Real*, 10 jun. 1828. 1 ofício. Publicado no *Diário Fluminense* nº 1, de 1º de julho de 1828.

Desse modo, sabendo ou não do ofensivo plano de tomar a província de São Pedro do Rio Grande do Sul por meio de uma ação conjunta do exército e da marinha republicanos, as forças brasileiras o haviam neutralizado. Por terra, o Marechal de Campo do Exército Imperial Gustav Heinrich Von Braun, por iniciativa própria havia atravessado o rio Jaguarão e oferecido combate aos platinos, em *Las Canas*, em 15 de abril de 1828⁶³¹. Essa ação sob a retaguarda republicana causou insegurança nos atacantes e foi o estopim para a suspensão do plano de invasão do Rio Grande e para o subsequente ataque da esquadilha brasileira sobre a republicana na Lagoa Mirim.

A frustração do intento platino ocorreu com uma ação sem grande exposição, sem perdas e no momento adequado. Em seguimento a ação do Marechal Braun, ocorreu o ataque e a vitória da esquadilha brasileira, em 23 de abril, sob o comando do Segundo-Tenente da Armada Imperial Manoel Joaquim de Souza Junqueira na barra do São Luís.

Embora não tenha aniquilado a esquadilha da Lagoa Mirim, a Marinha Imperial havia vencido e retomado o domínio nas águas internas. Além disso, havia capturado a escuna *Unión* e o brigue *Ocho de Febrero*, os dois navios enviados por Manuel Dorrego para completar a missão pela barra do Rio Grande. Malgrado o plano de invasão não fosse abandonado, ele havia sido descoberto e até o final da guerra não mais prosperaria.

O contestado *Vencedor de Ituzaingó/Libertador Bolívar*

Em 15 de janeiro de 1827, o armador Juan Pedro Aguirre adquiriu um navio mercante de Baltimore, de 176 toneladas, denominado *Libertador Bolívar*. O intuito era armá-lo para o curso. O navio foi matriculado com o nome de *Vencedor de Ituzaingó* e

⁶³¹ O Chefe do Exército, Carlos Frederico Lecor, não desejava ter atacado as forças inimigas. Era tempo de negociações de paz e ele conduzia a guerra terrestre com uma postura notoriamente defensiva. Do lado republicano ocorria o inverso, buscando avançar para a consecução de melhores condições em um possível tratado de paz. Na mesma data do ataque em Las Canas, Carlos Frederico Lecor dirigiu uma carta a Braun em que dizia: **“Aqui corre que V. Ex^a. marcha para as Canhas, quanto ficou comigo, que ficaria em frente do Passo das Pedras a 4 leguas deste acampamento. O inimigo póde á manhã ter reunido a força do Serro Largo, e até mesmo trazer alguma artilheria; portanto V. Ex^a. responderá pelos resultados”**. Gustavo Henrique Brown, *Defeza e Relatorio do Marechal de Campo Gustavo Henrique Brown, perante o Conselho de Guerra*, Rio de Janeiro, Typografia do Diario, 1829, p. 273, grifo nosso. Disso pode-se inferir que o ataque em *Las Canas* poderia não ter ocorrido e, em consequência, os resultados poderiam ter sido outros.

enviado ao Rio Salado, onde foi alistado sob a fiança de Guillermo Patricio Ford, recebendo a carta de corso nº 130, datada de 22 de março de 1828⁶³².

O armamento foi fornecido pelo parque de artilharia portenho, sendo um canhão de calibre 9 e dois de calibre 6. Em abril, o navio estava pronto para partir com uma tripulação constituída de cento e dez homens, sob o comando de Juan Jaime Costa⁶³³. Zarpou do Rio Salado para o primeiro cruzeiro pela costa brasileira, tendo regressado em 23 de julho de 1827. Apenas dez dias depois, partiu para uma segunda jornada que durou até 20 de novembro de 1827⁶³⁴.

Em determinado período atuou em conjunto com o corsário *La Presidenta*. Como resultado do primeiro cruzeiro, declarou ter apreendido nove navios, dos quais foi possível identificar seis. Sua atuação foi marcada por muitas contestações em virtude de haver se apropriado de navios neutros, o que causou muitos embaraços diplomáticos⁶³⁵.

Em conjunto com o *La Presidenta* apresou o brigue inglês *Daphne*⁶³⁶ e a fragata alemã *Gertrudes Whillelmina*, aquele entregue no Rio de Janeiro pela tripulação de presa e este retomado pela Marinha Imperial⁶³⁷. O brigue inglês *Concordia*, foi abordado em 23 de abril de 1827, nas proximidades do Cabo de Santa Maria, trazia armas e munições com documentação de embarque assinada pelo cônsul brasileiro em Londres⁶³⁸.

Apesar de o navio ter conseguido se evadir no período noturno, o comandante da presa, G. Stewart Keyth, permaneceu a bordo do corsário. Os protestos a despeito da captura ensejaram a intervenção do cônsul britânico em Buenos Aires. Do processo levado a cabo pelo tribunal de presas resultou, mais adiante, a condenação ao pagamento, por Juan Jaime Costa, de quase duas mil libras pelo abuso no exercício do

⁶³² AGN, III, 27-6-2.

⁶³³ *Idem*, IX-49-3-12, X-23-5-7 e X-14-3-5.

⁶³⁴ *The British Packet and Argentine News* nº 55 e 68, de 25 de agosto e 24 de novembro de 1827 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 506.

⁶³⁵ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 395.

⁶³⁶ *Diário Fluminense* nº 124, de 27 de novembro de 1827.

⁶³⁷ *The British Packet and Argentine News* nº 64, de 27 de outubro de 1827.

⁶³⁸ *Ibidem* nº 41, de 12 de maio de 1827, T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 332 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 199, nota de 8 de maio de 1827.

direito de visita⁶³⁹.

Em 17 de maio, fundeado próximo à Ilha Grande, Costa mandou desembarcar três lanchas com homens armados para saquear a fazenda Dois Rios existente naquela localidade. Com a ajuda de escravos, o proprietário da fazenda recebeu os invasores a tiros, tomando-lhes uma lancha e ficando com quatorze prisioneiros. Somente um dos escravos morreu na ação⁶⁴⁰.

Em 1º de junho de 1827, capturou a sumaca *Flor do Pilar*⁶⁴¹ e a encaminhou ao Rio Salado, aonde chegou doze dias depois. Após a descarga, a presa permaneceu fundeada naquele rio quando então ocorreu um ataque brasileiro e o navio foi incendiado⁶⁴².

Em 2 de agosto de 1827, o *Vencedor de Ituzaingó* fez outra presa que lhe causou complicações. Essa foi o Brigue inglês *Huskinsson* que trazia mercadorias, animais e, segundo consta, algumas armas para o Exército Brasileiro⁶⁴³. O navio foi encaminhado para Carmen de Patagones e inventariado por Diego Harris em setembro de 1827⁶⁴⁴.

Os protestos dos proprietários e do cônsul britânico ensejaram a prisão do Comandante Costa, acusado de vender a carga do navio antes do julgamento pelo tribunal respectivo. Um navio britânico, o HMS *Cadmus*, esteve em Buenos Aires

⁶³⁹ AGN, IX-34-9-6, X-4-5-3, X-14-9-7e T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 332.

⁶⁴⁰ Sobre esse episódio consta a seguinte informação nas notícias marítimas do porto do Rio de Janeiro: “Ilha Grande; 3 dias: fragata *Nictheroy*, Com. o Cap. Frag. José Ignacio Maia, comboiando as embarcações dos Portos do Sul: conduz a Sumaca *São José da Lapa* que tinha sido apresada por hum Corsário, e foi em consequência das calmas e correntezas dar á Ilha Grande, e ali foi tomada pelo Governo, trazendo a dita Fragata 1 Capitão de preza, e 4 marinheiros, e mais **14 prisioneiros pertencentes ao Corsário denominado Vencedor, que tinha mandado 3 lanchas a terra para roubarem huma fazenda na Ilha Grande, tendo o dono da fazenda armado a escravatura lhe resistio, e aprisionou alguns, e huma lancha de remos, tendo morrido hum preto da dita fazenda, cujos prisioneiros vem remetidos á Repartição da Marinha**, e conduz mais 14 recrutas remetidos ao Quartel General.”. *Diário Fluminense* nº 120, de 29 de maio de 1827, grifo nosso.

⁶⁴¹ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 425.

⁶⁴² AGN, III, caixa 256, IX-34-9-6, IX-49-3-12 e *La Gaceta Mercantil* nº 1101, de 7 de julho de 1827.

⁶⁴³ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 506. Segundo Brian Vale, com exceção de uma caixa com espadas e lanças, não havia nada na carga do navio que pudesse caracterizá-lo como contrabando. Havia, no entanto, um tigre, um chacal, um orangotango, uma hiena, uma cobra constritora, dois leopardos e algumas zebras. Todos comprados para o zoológico do Rio de Janeiro por um indivíduo chamado Mr. Brooks. B. Vale, *op. cit.*, p. 247.

⁶⁴⁴ AGN, X-22-8-7.

pressionando pela entrega do *Huskinsson*⁶⁴⁵. Ao final, o navio inglês foi declarado má presa e devolvido aos proprietários, enquanto Juan Jaime Costa foi posto em liberdade⁶⁴⁶.

Além desses, consta a captura dos brigues portugueses *Delfim*⁶⁴⁷ e *Triunfo da Amizade*⁶⁴⁸, nos dias 6 e 21 de setembro de 1827, respectivamente. O primeiro havia partido do litoral maranhense e foi encontrado por um navio francês, em 3 de janeiro de 1828, o qual o conduziu a um porto brasileiro e o segundo foi apresado enquanto viajava da cidade do Porto para Pernambuco. Em relação a este último, o comandante do navio reclamou por ter sido obrigado a arriar a bandeira neutra portuguesa sob a mira de canhões. Ainda assim, o navio foi julgado como boa presa e vendido, em Carmen de Patagones, no dia 10 de março de 1831⁶⁴⁹.

Próximo ao Cabo de Santo Antônio, o *Vencedor de Ituzaingó* encontrou a sumaca *São Manuel Viajante*, presa do corsário *Rayo Argentino*. Essa sumaca foi abandonada, em 19 de novembro de 1827, pelo capitão de presa Juan Atcher ao se aproximar um brigue de guerra da Marinha Imperial. O *Vencedor de Ituzaingó* a conduziu ao Rio Salado⁶⁵⁰.

⁶⁴⁵ *The British Packet and Argentine News* nº 52, de 4 de agosto de 1827.

⁶⁴⁶ Existe no *Archivo General de la Nación*, em Buenos Aires, a documentação atinente a esse processo. AGN, IX-34-9-7, X-4-5-2, X-14-3-6 e X-38-5-3.

⁶⁴⁷ Uma nota encaminhada pela Repartição dos Negócios da Marinha para publicação informava: Pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha se faz publico, para que chegue ao conhecimento dos interessados, que pelas comunicações officiaes recebidas ultimamente da Provincia de S. Paulo, consta que no Porto de Santos existe o Brigue Portuguez *Delfim*, o qual, tendo sahido do Maranhão com carga pertencente a diversos Negociantes, e sendo no dia seis de Setembro ultimo capturado pelo Corsario de Buenos Ayres – *El Vencedor de Ituzaingó* -, fôra no dia trez do corrente encontrado perto das Ilhas dos Alcatrazes pela Escuna Franceza – *Iris* -, que o conduzio ao referido Porto, onde o entregou ao Governo, que dele mandou tomar conta, e pôr em conveniente segurança, mediante as diligencias do estillo, para ser entregue a quem de direito competir. Secretaria d’Estado em 22 de janeiro de 1828. *Diário Fluminense* nº 19, de 23 de janeiro de 1828.

⁶⁴⁸ Noticia o *Jornal do Commercio* de 16 de fevereiro de 1828: “Entrou hontem o Paquete Inglez *Hope* de Buenos Ayres por Monte Video, 27 dias, passageiros D. Francisco Xavier Garcia de Zuñiga, que vem de Monte Video em Commissão, e 4 Portuguezes pertencentes a tripulação do Bergantim N. *Triumpho d’Amizade*, que hia do Porto para Pernambuco, e foi apresado pelo Corsario *Vencedor*”. *Jornal do Commercio* nº 113, de 16 de fevereiro de 1828.

⁶⁴⁹ AGN, III, caixa 28, IX-34-9-6, IX-34-9-7, IX-49-3-12, X-5-1-3 e DEHN, caixa 1316.

⁶⁵⁰ Apesar de o capitão de presa do *São Manuel Viajante* ter declarado em Buenos Aires que foi perseguido por um brigue de guerra inimigo, algumas fontes argentinas consideram que o capitão de presa confundiu o próprio corsário *Vencedor de Ituzaingó* com algum navio brasileiro. Pelo fato deste corsário haver apenas conduzido a presa abandonada até o Rio Salado, o comandante do corsário *Rayo Argentino* requereu às autoridades a consideração da presa como sua. O resultado do processo que se

Não obstante o número considerável de presas, a atuação do *Vencedor de Ituzaingó* não foi de grande êxito. Dos navios que abordou e foram identificados, cinco não renderam os resultados esperados. Teodoro Caillet-Bois considerou apenas o *Huskinsson* como presa de valor, todavia, conforme referido, o navio foi devolvido aos proprietários⁶⁵¹.

Convém salientar a existência de uma nota publicada no jornal *The British Packet and Argentine News*, cujo conteúdo informa que o navio teria alcançado a Ilha de São Tomás, no Caribe, para onde pode haver encaminhado outras presas desconhecidas⁶⁵². O fato é que o corsário *Vencedor de Ituzaingó* e seu comandante estavam no alvo tanto dos ingleses quanto dos brasileiros⁶⁵³.

Diante do cerco que se fechava, o armador Juan Pedro Aguirre requereu, em dezembro de 1827, que se considerasse o *Vencedor de Ituzaingó* como um navio de guerra nacional. O comandante da Marinha, Matías de Irigoyen, manifestou-se contra a solicitação, expressando que “os corsários careciam do perfeito estado de disciplina em que deve estar todo o navio nacional”⁶⁵⁴ e que “não fariam mais do que comprometer a honra da nação”⁶⁵⁵.

Ainda assim o intento de Aguirre foi alcançado. Por uma instrução reservada, datada de 10 de janeiro de 1828, a belonave foi declarada como navio da marinha argentina e lhe foi autorizado continuar o curso com outra denominação, a de *Libertador Bolívar*. Esperava-se, assim, desviar o foco de “algum sentimento guardado contra ele” pelos episódios anteriores com navios neutrais. O decreto estabelecia ainda a igualdade de condições dada ao Tenente-Coronel César Fournier e que os soldados não seriam custeados pelos cofres públicos⁶⁵⁶.

O terceiro cruzeiro desse corsário – primeiro com a nova denominação – iniciou

sucedeu definiu a divisão dos dividendos da presa entre os dois litigantes. AGN, IX-24-5-8, X-27-6-5, F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 98, nota de 19 de novembro de 1827 e *The British Packet and Argentine News* n° 70, de 8 de dezembro de 1827.

⁶⁵¹ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 332.

⁶⁵² *The British Packet and Argentine News* n° 68, de 24 de novembro de 1827.

⁶⁵³ B. Vale, *op. cit.*, p. 247.

⁶⁵⁴ AGN, III, 27-6-3.

⁶⁵⁵ *Idem*.

⁶⁵⁶ *Idem*, III, caixa 23, X-5-1-3 e X-14-5-1.

em 4 de fevereiro de 1828, armado com dois canhões e seis caronadas, todos de calibre 12. A tripulação estava composta por setenta e um homens, mantendo o mesmo comando das jornadas anteriores⁶⁵⁷.

Ao longo dessa terceira jornada, atuou pela costa brasileira desde o sul até o litoral do Rio de Janeiro. Intentou atacar um comboio de sumacas escoltado por uma fragata de guerra brasileira e foi repellido. Encontrou-se, no mar, com o corsário *General Brown* que rumava para a costa africana e por ocasião de seu retorno declarou ter feito quinze presas, das quais oito são conhecidas⁶⁵⁸.

Essas presas são a sumaca *Nova União*⁶⁵⁹ - com carga de arroz, café, couros e moedas de ouro - e a sumaca *Leônidas*⁶⁶⁰ - com carga de couros, sebo e charque – aquela tomada na costa de Santa Catarina e esta na do Rio de Janeiro. Esses navios foram encaminhados ao Rio Salado, onde chegaram no início de março de 1828. Lá, foram declarados boas presas e vendidos em outubro do mesmo ano⁶⁶¹.

Há também registro sobre a captura da galera americana *Gaspee*, de quatrocentas toneladas, em 26 de março, na barra do Rio de Janeiro, a qual transportava cavalaria, vinho, toucinho, trigo, manteiga, cordame e ferro⁶⁶². Encaminhado para a Argentina, esse navio encalhou na sempre perigosa barra do Rio Negro. A carga foi salva⁶⁶³. O navio foi considerado má presa e sua captura redundou em um processo do qual resultou a decisão do armador ressarcir os custos para os proprietários do navio⁶⁶⁴. O fato revelou a disposição de Juan Jaime Costa em continuar a atacar navios neutrais.

Ainda no mês de março, o *Libertador Bolívar* capturou o brigue *Ânimo Grande*⁶⁶⁵, do qual não há muitas informações. Em abril, tomou o brigue *Adamastor*⁶⁶⁶, quando este já chegava no Rio de Janeiro, procedente de Angola e transportando 357

⁶⁵⁷ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 395.

⁶⁵⁸ A. Alzogaray, *op. cit.*, pp. 309-310.

⁶⁵⁹ AGN, IX-49-3-12 e X-22-8-7.

⁶⁶⁰ *Idem*, IX-35-1-6, IX-49-3-12, X-22-8-7 e *La Gaceta Mercantil* nº 1292, de 18 de março de 1828.

⁶⁶¹ AGN, IX-49-3-12 e X-22-8-7.

⁶⁶² *La Gaceta Mercantil* nº 1292, de 18 de março de 1828.

⁶⁶³ *Diário Fluminense* nº 93, de 24 de abril de 1828.

⁶⁶⁴ AGN, IX-24-5-8, X-4-5-3, X-14-9-7, X-22-8-7 e X-42-2-4.

⁶⁶⁵ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 455.

escravos. Essa presa foi encaminhada para Carmen de Patagones, porém foi perseguida por navios brasileiros e encalhou próximo a Maldonado. Tanto a tripulação quanto a escravatura conseguiram se salvar. O navio foi julgado como boa presa em 16 de maio de 1828⁶⁶⁷.

Enquanto se sucediam as contestações dos ingleses, o *Libertador Bolívar* apresou ainda o brigue holandês *Willem der Erst*⁶⁶⁸, o qual foi tomado em 22 de abril de 1828 e encaminhado para a Baía Blanca e, depois, para Carmen de Patagones. Na embocadura do Rio Negro, a tripulação do navio conseguiu retomá-lo, conduzindo-o para a Europa. Alguns elementos do *Libertador Bolívar* permaneceram a bordo como prisioneiros e foram julgados em Amberes, na Bélgica. O fato redundou também em protestos do cônsul holandês, em Buenos Aires, complicando ainda mais a situação de Juan Jaime Costa⁶⁶⁹.

Com o recrudescimento dos problemas diplomáticos viram-se cumprir as anteriores afirmações de Matías Irigoyen em relação aos corsários. Em 24 de abril do mesmo ano, o Ministro da Guerra e da Marinha comunicou que o comandante Juan Jaime Costa ficava afastado do serviço do país. A resolução se dava em vista das reclamações formuladas contra ele pelo ministro plenipotenciário da Inglaterra, em virtude da atuação inconsequente do corsarista⁶⁷⁰.

Ademais, o armador Aguirre foi prevenido de que os navios britânicos tinham ordem de proceder contra qualquer embarcação que estivesse sob o comando de Juan Jaime Costa⁶⁷¹. De qualquer sorte, por já se encontrar no mar, Costa continuou o seu cruzeiro e ainda tomou a sumaca *Bela União* em 6 de maio de 1828⁶⁷².

⁶⁶⁶ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 455.

⁶⁶⁷ AGN, IX-35-1-6, X-22-8-5 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 166, nota de 13 de abril de 1828.

⁶⁶⁸ “Recebemos hontem a noite a desagradável noticia, da tomada do Brigue Hollandez *Willen dem Eerste* que sahio deste porto para Antuerpia ha oito ou dez dias, pelo Corsário de Buenos Aires *Bolivar*. Diz-se que esta preza foi feita em consequência do dito Brigue levar a seu bordo huma porção de couros de propriedade Brasileira; e consta que fora mandado para Patagônia para ali se descarregarem os couros apresados. Consta pela mesma via que o mesmo Corsário tomara varias outras embarcações estrangeiras que levavão propriedade Brasileira”. *Jornal do Commercio* nº 174, de 2 de maio de 1828.

⁶⁶⁹ AGN, IX-35-1-6, X-1-5-7 e X-1-5-9.

⁶⁷⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 166, nota de Arturo Benencia.

⁶⁷¹ *Ibidem*.

⁶⁷² AGN, X-14-6-5, X-49-3-12 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 506.

O corsário retornou somente em 29 de junho, diretamente para a Baía Blanca⁶⁷³. Um decreto de 28 de julho de 1828 proibiu o uso da carta de corso concernente ao corsário *Libertador Bolívar*, tendo este encerrado sua história na atividade⁶⁷⁴.

Vengadora Argentina, Rayo Argentino e Cazador

A escuna de cinquenta toneladas *Vengadora Argentina* foi construída em Buenos Aires pelo carpinteiro Juan Ponce no início de 1826. Era propriedade de José Luis Bustamante e Jaime Marcet e foi vendida a Vicente Casares, em 15 de agosto do mesmo ano, para empregá-la no curso⁶⁷⁵.

Inicialmente teve problemas para conseguir a carta de corso correspondente, por ter sido suspensa temporariamente, por decreto, a outorgação desse documento em virtude da escassez de pessoal para a esquadra regular⁶⁷⁶. Em 1827, o curso estava em seu ápice e atraía os marinheiros da esquadra em busca de butins.

Ainda assim, Casares insistiu no requerimento. Conseguiu reunir uma tripulação que chegou a sessenta homens, fez o contrato e recebeu a autorização por meio da carta de corso nº 128. A embarcação foi armada pelo parque de artilharia nacional com um canhão de calibre 10 e dois de calibre 4, afiançados por Ricardo Sutton⁶⁷⁷. Estava pronta para partir em meados de abril de 1827⁶⁷⁸.

Zarpou do porto de Buenos Aires, sob o comando do espanhol Antonio Cuyás, no dia 20 de abril de 1827⁶⁷⁹ e retornou pouco mais de dois meses depois, em 28 de junho, após escapar de um encalhamento na Ponta Santiago. Como resultado dessa jornada, declarou ter feito quatorze presas, das quais sete foram remetidas a portos

⁶⁷³ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 455.

⁶⁷⁴ AGN, X-4-5-2.

⁶⁷⁵ *Idem*, III, caixas 21 e 22 e IX, 49-3-13.

⁶⁷⁶ *Idem*, X-15-1-3 e L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 423.

⁶⁷⁷ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 193, nota de Julio Arturo Benencia.

⁶⁷⁸ AGN, X-4-5-3, X-4-5-5, X-14-3-6, X-15-1-3 e X-23-5-7.

⁶⁷⁹ De acordo com o periódico *The British Packet and Argentine News*, zarpou em 2 de maio de 1827. *The British Packet and Argentine News* nº 41, de 12 de maio de 1827.

argentinos, seis foram postas a pique e uma que conduzia, conseguiu fugir à noite⁶⁸⁰.

Apesar disso, somente uma presa foi claramente identificada: o brigue *São José*⁶⁸¹, com carga de charque e couros, o qual enfrentou um temporal e encalhou próximo ao Cabo Corrientes, salvando-se parte da carga. Além desse brigue, consta nas notícias marítimas do porto do Rio de Janeiro, com data de 4 de junho, a entrada da sumaca *Flor de Campos*, com o Mestre Manoel João e seis homens de equipagem, transportando carga de açúcar e aguardente. De acordo com as informações do referido mestre, a sumaca havia sido apresada pela *Vengadora Argentina*.

Foi tomada pelo Corsário *Vingador Argentino* na altura das Ilhas de Santa Anna, o qual lhe meteu a bordo hum Capitão de Preza, e 2 marinheiros, e foi mandado para o Salado. Na altura do Rio Grande se sublevarão, matarão o Capitão de Preza, e conduzirão a Sumaca para este porto com a carta de ordens que o corsário tinha dado ao dito Capitão de Preza⁶⁸².

Segundo Teodoro Caillet-Bois, das sete presas encaminhadas, pelo menos quatro foram perdidas: uma no Banco de Santiago, interceptada e incendiada pelas forças navais brasileiras; uma em Rosário Oriental e uma no Cabo Corrientes⁶⁸³. Outra parece ter sido a sumaca *Flor de Campos*, acima referida.

Em seu cruzeiro, a *Vengadora Argentina* realizou um desembarque em Búzios, nas Região dos Lagos do Rio de Janeiro, onde efetuou diversos saques. Os tripulantes da sumaca *Protectora*, chegada de Campos dos Goitacazes, em 21 de maio de 1827, trouxeram informações que foram registradas nas notícias marítimas do porto do Rio de

⁶⁸⁰ *La Gaceta Mercantil* n° 1079, de 22 de junho de 1827 e L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 423.

⁶⁸¹ Apresentou-se neste gabinete Guillermo Wilan, capitão do brigue brasileiro *San José*, presa da escuna *Vengadora Argentina*, carregada de couros e carnes, e disse o seguinte: que se dirigia para Patagones com o brigue de acordo com as instruções que recebeu do comandante do corsário, mas que iniciando um forte temporal do S.E. no dia 2, foi parar no Cabo Corrientes e encalhou na praia. Que alguns dias antes desse infortúnio o tempo estava tão fechado e escuro que ele não pôde fazer nenhuma observação e, portanto, não sabia o que havia perto da costa. Que [da] presa, parte da carga foi salva em terra e está sendo descarregada pela tripulação que ficou lá em terra em uma barraca de campanha que fizeram com as velas do navio, mais seis negros e dois oficiais brasileiros prisioneiros que iam de Rio Grande para Nabara (*sic*), que ele veio por terra a pé durante doze dias, desde 21 do mês passado que foi quando se separou do resto da tripulação e que desde o Tuyú pegou cavalos para dirigir-se a esta capital. Diz que o brigue está encalhado na areia e que durante algum tempo isso não irá se desfazer”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 32, nota de 18 de julho de 1827.

⁶⁸² *Diário Fluminense* n° 126, de 6 de junho de 1827.

⁶⁸³ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 31.

Janeiro.

De acordo com o mestre da sumaca, José Manoel Monteiro, “quarta-feira saltando em terra na povoação dos Búzios a guarnição de hum Corsario, a gente da povoação fugio para os matos, e os do Corsario roubarão até a roupa das crianças, os ornamentos da Igreja, maltratando o Capellão com pancadas, e lançarão os Santos ao mar”⁶⁸⁴.

É possível perceber que os resultados do cruzeiro da *Vengadora Argentina* não foram frutíferos para os seus organizadores. Após o retorno, a escuna foi vendida a José Bustamante e Jaime Marcet por quarenta e seis mil pesos⁶⁸⁵. A partir de agosto de 1827, o corsário passou se chamar *Rayo Argentino*. Uma nova fase estava para iniciar.

Armado por Casares e Companhia e tendo como fiador Jaime Marcet e Francisco Bauces, recebeu a carta de corso nº 157, com data de 4 de agosto de 1827. Ainda sob o comando de Antonio Cuyás, com outros setenta e cinco homens na tripulação, a maioria ingleses, operou sob a proteção da esquadra republicana no estuário do Rio da Prata entre 7 e 13 de setembro de 1827⁶⁸⁶.

Em seguida, no dia 14 do mesmo mês, conseguiu sair a corso rumando para a costa brasileira. Durante a saída acompanharam-lhe o brigue *Congreso* e a fragata sueca *Hércules*⁶⁸⁷. Operou entre Santos e o Rio de Janeiro, tendo declarado doze presas no seu retorno em 8 de novembro de 1827. Dessas, teria afundado seis e outras seis encaminhado ao Rio Salado e à Carmen de Patagones⁶⁸⁸. Duas de suas presas foram transformadas em corsários.

As presas conhecidas da escuna *Rayo Argentino* são o brigue *Orestes*, que vinha de Angola para o Rio de Janeiro e foi capturado com 580 escravos. A sumaca *Belisário Feliz*, com carga geral, a qual foi encaminhada para o Rio Salado. No caminho, porém, esta última presa foi perseguida pela força naval brasileira, indo abicar próximo à

⁶⁸⁴ *Diário Fluminense* nº 116, de 23 de maio de 1827.

⁶⁸⁵ *The British Packet and Argentine News* nº 51, de 14 de julho de 1827.

⁶⁸⁶ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 481.

⁶⁸⁷ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 57, nota de 14 de setembro de 1827 e *La Gaceta Mercantil* nº 1157, de 17 de setembro de 1828.

⁶⁸⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 92, nota de 8 de novembro de 1827, *La Gaceta Mercantil* nº 1191, de 9 de novembro de 1827 e *Correo Político y Mercantil de las Provincias Unidas del Rio de la Plata* nº 22, de 11 de outubro de 1827.

Enseada de Barragán⁶⁸⁹. Enquanto fugia em uma lancha a tripulação de presa incendiou a sumaca *Belisiário Feliz*. Mais tarde, a mesma lancha foi transformada em um pequeno corsário fluvial: o *Hijo del Rayo*, que não obteve nenhum resultado⁶⁹⁰.

Fato semelhante ocorreu com a sumaca *Santa Cruz Brasileira*, tomada próximo à Ilha Grande, em 4 de outubro de 1827. A embarcação foi enviada para a Enseada de Barragán e transformada em um corsário denominado *Minerva*. Este navio recebeu uma carta de corso e, ao mesmo tempo, passou a praticar transportes comerciais⁶⁹¹.

Outra presa do *Rayo Argentino* foi a sumaca *São Manuel Viajante*, capturada em 1º de setembro, e remetida ao Rio Salado. Dez dias depois, a sumaca foi perseguida e abandonada pelos tripulantes, conforme os mesmos declararam por ocasião de suas chegadas em Buenos Aires. O perseguidor não era um navio brasileiro e sim o corsário *Vencedor de Ituzaingó*, que a conduziu até o Rio Salado⁶⁹². Disso sucedeu uma disputa judicial pela presa, a qual foi reclamada por ambos o corsários. Dessa questão resultou a divisão do produto da venda entre os dois requerentes⁶⁹³.

Outrossim, o *Rayo Argentino* também deteve, próximo a Santos, o brigue norte-americano *Ruth*⁶⁹⁴. A presa foi encaminhada a Buenos Ayres e iniciaram-se os protestos do cônsul John M. Forbes, solicitando o seu embargo⁶⁹⁵. Como resultado o navio foi

⁶⁸⁹ *The British Packet and Argentine News* n° 74, de 5 de janeiro de 1828.

⁶⁹⁰ AGN, IX-35-1-6, IX-49-3-12 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 444.

⁶⁹¹ A *Minerva* foi armada por seu proprietário, armador e captor Antonio Cuyás na própria Enseada de Barragán. Recebeu um canhão de calibre 6 e dois de calibre 4 e com fiança assegurada por José María Giadas foi-lhe disponibilizada a carta de corso n° 198, datada de 1º de julho de 1828. Sabe-se somente que esta sumaca realizou uma viagem sob comando do próprio Cuyás, da qual retornou sem fazer nenhuma presa. AGN, IX-34-9-5, IX-49-3-12, III, caixas 22, 252 e 256 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 458.

⁶⁹² As informações sobre o apresamento e a fuga do Capitão de Presa e tripulantes da sumaca *São Manuel Viajante* constam no diário de notícias de Francisco Lynch. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 98, nota de 19 de novembro de 1827. Arturo Benencia anotou que o corsário *Vencedor de Ituzaingó* “havia chegado no Rio Salado em 17 de novembro de 1827, trazendo presa uma sumaca brasileira com carga de madeira e erva-mate, sem tripulação e com um buraco que revelava a intenção de terem tentado afundá-la anteriormente. Era a mesma que o Capitão de Preza D. Juan Acther havia abandonado, a *São Manuel Viajante*, confundindo, certamente algum navio mercante com os brasileiros”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 98, nota de Julio Arturo Benencia, tradução nossa. O periódico *The British Packet and Argentine News* diz que a tripulação da presa confundiu o corsário *Vencedor de Ituzaingó* com algum navio brasileiro e abandonou o navio. *The British Packet and Argentine News* n° 70, de 8 de dezembro de 1827.

⁶⁹³ AGN, IX-24-5-8 e X-27-6-5.

⁶⁹⁴ *La Gaceta Mercantil* n° 1166, de 9 de outubro de 1827.

⁶⁹⁵ A carga do navio era 1015 barris de farinha, 130 meio barris de id. (?), 34 bolsas de algodão, 93 caixas grandes de chá, 11 id. (?) de sedas, 110 id. (?) de fumo. O material ficou consignado sob a

considerado má presa e devolvido. O pleito por indenizações prosseguiu e deu lugar a um longo processo que se estendeu pelos anos seguintes⁶⁹⁶.

Além das presas citadas, a fragata holandesa *María* foi abordada na costa do Rio de Janeiro. A carga identificada como brasileira foi confiscada e o navio liberado⁶⁹⁷. Completam a lista de presas conhecidas a sumaca *Nossa Senhora da Dores*, com carga de arroz e a sumaca *São Luis*. Além dessas, existiram outras quatro embarcações não identificadas, as quais foram saqueadas e incendiadas⁶⁹⁸. Lucas A. Boiteux e Hélio Leôncio Martins citam também um ataque, sem êxito, a um comboio escoltado pela fragata *Paula*⁶⁹⁹.

Teodoro Caillet-Bois reiterou que somente duas presas do *Rayo Argentino* chegaram aos portos a que foram encaminhadas: a escuna *Santa Cruz Brasileira* na Enseada de Barragán e o brigue *Ruth* em Buenos Aires. Além, evidentemente, dos casos da sumaca *Belisário Feliz*, que embora tenha sido incendiada, teve sua lancha aproveitada como corsário posteriormente e da sumaca *São Manuel Viajante*, que entrou em disputa⁷⁰⁰. Sobre as demais presas encaminhadas ignoram-se os destinos.

De acordo com Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, o comandante Antonio Cuyás desembarcou ao longo desse segundo cruzeiro, deixando o comando com Antonio Irigoyen. O navio foi vendido por três vezes no início do ano seguinte, “Fatos que ocultariam atos ilícitos em prejuízo da tripulação do corsário, que devia por contrato participar do produto das vendas”⁷⁰¹. Na edição do jornal *La Gaceta Mercantil*, de 7 de março de 1828, foram publicadas algumas querelas entre Antonio Cuyás e os armadores do navio a respeito dessa questão⁷⁰².

responsabilidade de D. Luis Bustamante. *Correo Político y Mercantil de las Provincias Unidas del Rio de la Plata* nº 22, de 11 de outubro de 1827.

⁶⁹⁶ AGN, X-1-5-3, X-22-8-5, X-23-5-7, X-42-6-3 e III, caixa 22.

⁶⁹⁷ *Idem*, III, caixas 21 e 22 e X-23-5-7. Caillet-Bois anotou que a fragata *María*, que foi liberada, trazia imigrantes alemães, os quais podiam ser “mercenários”. T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 32.

⁶⁹⁸ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 482.

⁶⁹⁹ *Ibidem*, p. 392.

⁷⁰⁰ Cf. Teodoro Caillet-Bois a presa em disputa entre os corsários *Rayo Argentino* e *Vencedor de Ituzaingó* seria a sumaca *São Luis* e não a *São Manuel Viajante*. T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 32.

⁷⁰¹ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 482, tradução nossa.

⁷⁰² *La Gaceta Mercantil* nº 1283, de 7 de março de 1828. Outras discussões a respeito de disputas entre os armadores e os acionistas deste corsário são encontradas na edição de *La Gaceta Mercantil* de 23 de

Há registros também de uma representação do corsário *Congreso* que navegava sob o comando de César Fournier. Os armadores desse corsário pediram a sua parte em uma presa tomada em 30 de setembro de 1827. O relato que embasava a demanda era bastante convincente.

Encontrando-se o corsário nacional denominado *Rayo Argentino* a menos de um tiro de canhão do brigue *Congreso*, por haver coordenado há alguns dias antes a seguir seus movimentos e estar sob sua proteção por saber que do Rio de Janeiro haviam saído três navios de guerra a persegui-lo fez o indicado corsário duas presas inimigas⁷⁰³.

Desse pleito resultou um acordo entre as partes em que se deu o atendimento da solicitação de Fournier⁷⁰⁴. Todos esses incidentes não impossibilitaram que a escuna continuasse como corsário. Todavia seu nome seria modificado mais uma vez. Desse modo, a partir de 11 de fevereiro de 1828, passou a se chamar *Cazador*, tendo como proprietário e armador Carlos A. Horne⁷⁰⁵.

Obtida a carta de corso nº 192, datada de 11 de fevereiro de 1828, e afiançada por Samuel Chapman, teve o contrato referendado no dia 24 do mesmo mês. Foi armada com três canhões de calibre 8 provenientes do parque nacional de artilharia⁷⁰⁶. Dessa feita, o comandante designado foi Jorge William, juntamente com outros trinta e sete homens na tripulação, os quais partiram no dia 24 de fevereiro⁷⁰⁷.

Ao tentar sair do estuário, no dia 1º de março, a escuna corsário foi interceptada pelo brigue *Caboclo*, comandado por James Inglis. Com a pontaria bem apontada o brigue obrigou a escuna a encalhar na Atalaya, onde foi perdida. Com data de 3 de março de 1828, lê-se o seguinte registro no diário de notícias do Capitão do Porto:

Por parte do subdelegado da Enseada, sabe-se que anteontem naufragou na Atalaya a escuna corsário *Cazador* (ex-*Rayo Argentino*) e que só se salvaram

fevereiro de 1828. *La Gaceta Mercantil* nº 1251, de 23 de fevereiro de 1828.

⁷⁰³ AGN, IX-36-1-6, tradução nossa.

⁷⁰⁴ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 394.

⁷⁰⁵ AGN, IX-49-03-12.

⁷⁰⁶ *Idem*, X-14-8-1 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 392.

⁷⁰⁷ AGN, X-14-9-7, X-4-5-5, X-14-8-1, F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 144, nota de 24 de fevereiro de 1828 e A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 202.

dezoito homens, não se sabendo do comandante (William) nem do resto da tripulação. A escuna foi perseguida por um brigue e uma escuna inimigos e havendo içado todo o velame o tempo ficou tempestuoso⁷⁰⁸.

O periódico de *The British Packet and Argentine News* também publicou uma matéria noticiando a saída e a perda da escuna corsário *Cazador*.

Navegou para a raia exterior por volta das 22 horas do último dia 29. Ao raiar do dia seguinte, passando a Enseada; um brigue brasileiro e três escunas saíram em perseguição. O brigue estava chegando muito rápido, navegando ao longo da costa e em águas de menos de três braças. O corsário virou. Toda a tripulação se agarrou ao cordame, exceto Lindo, mestre de presa; que se afogou instantaneamente. O brigue brasileiro (supostamente o *Caboclo*) estando próximo, disparou tiros de mosquete, e depois aproveitou o vento e se afastou: em virtude disso alguns abandonaram o controle sobre o cordame e se aventuraram com materiais de bordo para flutuar: outros, feridos, caíram na água e se afogaram. Nove deles recolheram material do navio durante o dia, e desembarcaram em um segundo momento. Dezesete no total foram salvos. Todos os oficiais morreram afogados, exceto o contramestre. Seus nomes são os seguintes: Capitão Williams; primeiro-tenente Charles Watson, mestres de presa Lindo, Hopper, Gernado, o artilheiro, e Alexandre Sinclair, auxiliar do contramestre. O brigue brasileiro enviou uma lancha para o naufrágio em um segundo momento, com a finalidade de pegar os artigos flutuantes e outras coisas. Durante a perseguição, haviam resolvido levar o corsário para terra, mas a esperança de fuga não se concretizou⁷⁰⁹.

Os multifacetados *General Brown* e *Convención Argentina*

O iate *Murmurador*, tomado pelo corsário *Hijo de Mayo*, em 27 de junho de 1826, foi transformado no corsário *General Brown* em 1827⁷¹⁰. A carga da presa foi leiloadada por um dos armadores do captor, José Julián Arriola, o qual também vendeu o iate apreendido a José Luis Lobo em 4 de abril de 1827⁷¹¹.

O novo proprietário do navio tratou de regularizá-lo como corsário. Para isso, obteve a carta de corso nº 131, datada de 8 de abril de 1827, tendo Francisco Ignacio Frías e Francisco Trelles como armadores, fiadores e agentes. O navio recebeu a nomenclatura de *General Brown* e foi artilhado com quatro canhões de calibre 9,

⁷⁰⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 147, nota de 3 de março de 1828, tradução nossa.

⁷⁰⁹ *The British Packet and Argentine News* nº 83, de 8 de março de 1828, tradução nossa.

⁷¹⁰ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 288.

fornecidos pelo parque de artilharia estatal. O contrato foi assinado em 10 de abril de 1827, tendo como comandante Cristobal Carnelia, deixando-o pronto para operar⁷¹².

Com uma tripulação de cinquenta e um homens partiu para o curso em 30 de abril e finalizou o cruzeiro em 23 de julho de 1827, no Rio Salado, após atuar na costa brasileira. Como resultado dessa jornada declarou cinco presas, sendo uma não identificada. Outra foi a sumaca *Boa Fé*, tomada em 27 de maio de 1827, e que encalhou na chegada ao Rio Salado. Após ser desencalhada, a sumaca foi considerada boa presa e vendida, em 22 de novembro de 1827, passando a se chamar *San José*⁷¹³.

As outras três foram a escuna *Rio Lima*, incendiada pela tripulação quando se aproximava do Rio Salado em 10 de julho de 1827⁷¹⁴. A escuna *Sucesso*, que entrou no Rio Salado, em 7 de julho de 1827, e foi vendida a um particular⁷¹⁵ e a escuna de Guerra *Maria Teresa*, tomada em 15 de junho, após o Primeiro-Tenente Martinus Hanibal ter sido abandonado pelos marinheiros estrangeiros⁷¹⁶.

No restante do ano de 1827 não se verificaram outras ações do corsário *General Brown*. Entretanto, no início de 1828, J. J. Arriola adquiriu novamente o navio de José Luis Lobo e o preparou para um novo cruzeiro. Além do próprio Arriola, na nova jornada o navio teve como armador Martiniano Bonorino e o comando foi dado a

⁷¹¹ AGN, IX-49-3-12.

⁷¹² *Idem*, X-4-5-5 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 394.

⁷¹³ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 103, AGN, IX-34-9-6, IX-49-3-12, X-14-5-2 e X-23-5-7.

⁷¹⁴ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 103, AGN, VII-7-6-4, X-14-5-2 e III, caixa 22.

⁷¹⁵ AGN, X-14-5-2 e X-23-5-7.

⁷¹⁶ *Idem*, X-14-3-6, X-23-5-7, T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 35, L. A. Boiteux, *A Marinha de Guerra Brasileira nos reinados...*, p. 318 e *La Gaceta Mercantil*, nº 1079, 22 de junho de 1827. A escuna *Maria Teresa* foi retomada pela Marinha Imperial enquanto era encaminhada para Buenos Aires. Depois disso, muito avariada e com diminuta tripulação, foi encaminhada para Montevideu onde serviu de presiganga. Lucas Alexandre Boiteux diz que “os prisioneiros se revoltaram uma noite, mataram os que não quiseram fazer com eles causa comum e velejaram, a 8 de setembro, para Buenos Aires, onde foram gratificados pelo governo”. L. A. Boiteux, *A Marinha de Guerra Brasileira nos reinados...*, p. 318. Consta nas Notícias Marítimas do porto do Rio de Janeiro, a chegada de 14 prisioneiros do corsário *Convención Argentina* a bordo do navio *Monte Video*, sob comando do Capitão de Fragata Cogklem, em 25 de setembro de 1827. É provável que esses prisioneiros sejam remanescentes da tripulação de presa da escuna *Maria Teresa*, presos por ocasião da retomada do navio pela Marinha Imperial, os quais não tomaram parte (e escaparam vivos) no levante que ensejou a fuga para Buenos Aires. *Diário Fluminense* nº 74, de 28 de setembro de 1827. Segundo consta na historiografia argentina, a recompensa por ter levado o navio a Buenos Aires foi de “500 pesos a cada homem e os amotinados eram prisioneiros tomados no *Independencia* e outros corsários que haviam entrado no serviço brasileiro para escapar mais facilmente”. República Argentina, CNHAB, *op. cit.*, p. 79, tradução nossa.

Augusto Larsen⁷¹⁷. O navio obteve a carta de corso nº 191, datada de 6 de fevereiro de 1828, tendo o contrato assinado cinco dias depois⁷¹⁸.

Com setenta homens de tripulação, a nova partida se deu em 19 de março de 1828 e dessa vez o destino não foi a costa brasileira e sim a costa africana em busca dos navios negreiros brasileiros⁷¹⁹. No porto de Ambriz, em Angola, apresou três desses navios: o brigue-escuna *Cotin*, o brigue *Imperador do Brasil* e o brigue *Triunfo da Inveja*⁷²⁰.

O *General Brown* também havia apresado a sumaca *Guillermina*, carregada de carne e couros e a sumaca *Nova Sociedade*, mas aquela foi retomada pelo brigue *Caboclo* e esta, após ser sublevada pela tripulação, foi entregue em Montevideú⁷²¹. Por considerar o brigue-escuna *Cotin* melhor para a atividade de corso, Larsen transferiu para aquele navio a artilharia e a tripulação do *General Brown*, afundando este último na sequência. O *Cotin* foi rebatizado como *Convención Argentina* e aproveitando-se de uma carta de corso em branco prosseguiu a atividade acompanhado dos brigues *Imperador do Brasil* e *Triunfo da Inveja*⁷²².

A continuidade do cruzeiro não correu bem. Em um motim ocorrido a bordo, em 2 de junho de 1828, Augusto Larsen foi assassinado e os navios encaminhados até o litoral brasileiro, sendo entregues em Salvador, na Bahia, onze dias depois. O fato foi noticiado em detalhes na edição de 14 de junho de 1828 do jornal *Gazeta da Bahia*, conforme segue abaixo.

Brigue-escuna corsário de Buenos Aires *Convención*, que antes se chamava *Cotin*, e de nação brasileira quando foi apresado pelo corsário *General Brown*, comandante Primeiro-Tenente Francisco Pennau, de nação francesa,

⁷¹⁷ AGN, III-27-6-4, IX-49-3-12, X-14-8-1 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 154, nota de Julio Arturo Benencia.

⁷¹⁸ AGN, X-4-5-5 e X-14-9-7.

⁷¹⁹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 154, nota de 19 de março de 1828.

⁷²⁰ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, pp. 419-420.

⁷²¹ *Ibidem*, p. 420. Coincidência ou não, uma presa denominada sumaca *Nova Sociedade*, tomada pelo corsário *General Rondeau*, teria sido também sublevada e encaminhada para São Sebastião em outubro de 1828. *Diário Fluminense* nº 113, de 13 de novembro de 1828. Resta saber se foi um navio homônimo também sublevado ou se Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy equivocaram-se ao registrar o apresador dessa sumaca.

⁷²² H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *op. cit.*, p. 420 e H. L. Martins e L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 394.

procedente de Ambriz com 24 dias de navegação. Esta embarcação havia saído da praça do Rio de Janeiro e foi apresada no porto de Ambriz, juntamente com os brigues *Imperador do Brasil* e *Triumpho da Inveja* em 10 de maio do corrente ano pelo dito corsário *Brown*; cujo comandante Augusto Lassen, passou a bordo deste brigue-escuna para andar a corso, pondo a pique aquele. Depois disso seguiu com as duas presas já indicadas, com rumo das ilhas de S. Tomas e Buenos Aires, porém chegando aos 7 graus e 4 minutos de latitude e 9 graus e 1 minuto de longitude do meridiano de Londres, em 2 do corrente, a tripulação e os prisioneiros que existiam a bordo pertencentes as três presas se sublevaram, e depois de assassinado com um tiro de pistola o referido comandante, chamaram os brigues *Triumpho da Inveja* e *Imperador* para perguntar sobre suas vontades, e sendo conformes, passaram a entregar o mando do corsário ao segundo comandante acima nomeado, que vinha a bordo do *Imperador*, para dirigir-se a este porto e entrar no serviço brasileiro, arriando desde logo as bandeiras das ditas três embarcações. A tripulação do expressado brigue-escuna se compunha de 56 indivíduos, porém vem repartidos nos outros dois brigues. Brigue brasileiro *Imperador do Brasil*, que foi tomado na costa, cabo de presa Auguste Bancour, procedente de Ambriz em 24 dias; carregamento 166 negros, dos quais morreram 2. Brigue brasileiro *Triumphante*, que foi apresado igualmente; cabo de presa Charles Edward Shragh, procedente de Ambriz em 24 dias; carregamento tecidos, pólvora, aguardente e armas de fogo⁷²³.

Conforme bem assinalou o historiador argentino Laurio Destéfani “esse deshonroso episódio nos mostra já a decadência do corso e uma das várias facetas negativas do mesmo”⁷²⁴. Era a fase final da guerra, a defesa brasileira se mostrava mais organizada e os resultados já não eram os mesmos do ano anterior.

Além do citado navio *General Brown*, anteriormente existiu outro navio homônimo. Tratava-se de um lanchão verde de três mastros que desempenhou suas atividades fluviais no estuário do Rio da Prata e nos afluentes do Rio Paraná⁷²⁵. O seu principal objetivo era combater os corsários fluviais brasileiros que assolavam a cabotagem republicana naqueles rios.

Esse lanchão foi capturado pelas forças brasileiras em dezembro de 1826 e conduzido a Montevideú⁷²⁶. A partir daí foi alistado como corsário fluvial brasileiro, “distinguindo-se por sua efetividade na captura de embarcações republicanas de tráfico

⁷²³ *Gazeta da Bahia* nº 22, de 14 de junho de 1828. Matéria republicada em *La Gaceta Mercantil*, nº 1429, 10 de setembro de 1828 e A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 282.

⁷²⁴ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 449, tradução nossa.

⁷²⁵ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 394.

⁷²⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, p. 124, nota de 21 de dezembro de 1826.

mercante”⁷²⁷.

Existiram também outros corsários denominados *Convención Argentina*. Um deles foi a ex-escuna brasileira *Maria Teresa*, capturada pelo próprio corsário *General Brown*. A embarcação foi arrematada em Buenos Aires e seu novo dono, Ezequiel Paz, a matriculou com o nome de *La Convención*, sendo também descrita como *Convención Argentina* em algumas fontes.

Para a atividade corsária recebeu a carta nº 152, tendo Antonio Taboada⁷²⁸ como fiador e comandante⁷²⁹. Segundo Francisco Lynch a carta de corso desse navio era datada de 21 de junho de 1827, a mesma data em que o navio zarpou do porto de Buenos Aires⁷³⁰.

No dia seguinte a partida foi perseguida por um lanchão brasileiro de duas velas latinas, porém conseguiu se evadir⁷³¹. Na sequência efetuou a captura do brigue inglês *Ann*. Em 22 de agosto de 1827, foi detido pelo HMS *Forte*, comandado por John Coghlan Fitzgerald, e entregue as forças brasileiras⁷³².

O Tribunal de Presas brasileiro em Montevideu declarou má presa o brigue *Ann*, enviando os principais homens da tripulação do corsário presos para o Rio de Janeiro e entregando a documentação do navio no Consulado Britânico⁷³³. José Cardona (Pepe Onza), uma das lideranças do navio, foi entregue pelos marinheiros ingleses às autoridades argentinas para ser julgado por pirataria⁷³⁴. O navio inglês foi liberado⁷³⁵.

⁷²⁷ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 420, tradução nossa.

⁷²⁸ Benencia mencionou a existência de documentação existente no *Archivo General de la Nación* referindo a José Jordán como comandante do navio. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 34, nota de Julio Arturo Benencia.

⁷²⁹ AGN, X-4-5-5 e X-14-5-1 e III, caixa 21.

⁷³⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 34, nota de 21 de julho de 1827.

⁷³¹ *Ibidem*, p. 34, nota de 22 de julho de 1827.

⁷³² AGN, X-5-1-13. O HMS *Forte* chegou ao porto do Rio de Janeiro em 25 de setembro de 1827, levando o *Convención Argentina* e 14 prisioneiros. *Diário Fluminense* nº 73, de 27 de setembro de 1827.

⁷³³ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 397.

⁷³⁴ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 143, nota de Julio Arturo Benencia.

⁷³⁵ Mais tarde a documentação completa desse corsário foi devolvida à Argentina. Atualmente se encontra disponível no *Archivo General de la Nación*. AGN, X-5-1-3. A respeito desse episódio, verificam-se comentários em correspondências de alguns representantes ingleses. É o caso de uma referência ao imediato do corsário *Convención Argentina*, José Cardona, também conhecido como “Pepe Onza”, apontado como “um homem de caráter abominável” e dos outros quatorze homens da tripulação que foram presos, reputados como “personalidades das mais selvagens e desesperadas”. Contra-Almirante

A outra denominação de *Convención Argentina* foi dada a dois lanchões armados de propriedade de Rafael Pereira Lucena. Tais embarcações foram autorizadas a armarem-se com uma só carta de corso, “posto que é a um só efeito, para fazer o curso na Lagoa Mirim e suas costas até o Rio Grande”⁷³⁶.

As lanchas gêmeas tiveram como armador e agente Eladio e Fernando Otamendi, respectivamente. A fiança foi garantida por Francisco Trelles e carta de corso nº 176 foi concedida para as embarcações em 9 de novembro de 1827. Sob o comando de Santiago Sciurano (Chentopé), armadas com três canhões de calibre 12 e com uma tripulação de trinta e seis homens iniciaram suas atividades no dia 18 de novembro de 1827⁷³⁷.

Durante o período de atuação na Lagoa Mirim apreenderam a escuna *Dezenove de outubro* e dois iates entre os dias 4 e 5 de janeiro de 1828⁷³⁸. Pelo menos um dos dois lanchões foi perdido após a sublevação de parte de sua tripulação em 14 de abril de 1828. Embora sem alcançar os resultados esperados, as atividades na Lagoa Mirim permaneceram até o final da guerra, sendo marcadas por diversos desentendimentos entre os corsários⁷³⁹.

O *Presidenta* e a tentação do tráfico de escravos

O brigue norte-americano *Midas*, de 210 toneladas, foi adquirido no porto de Buenos Aires pelo armador Vicente Casares e inscrito com matrícula argentina em 30 de abril de 1827. Naturalmente, o intuito do seu novo proprietário era transformá-lo em um corsário. Para isso, o navio foi armado com um canhão giratório de calibre 12 e seis

Robert Otway. [Correspondência]. Destinatário: John W. Croker. 16 out. 1827. 1 carta. *Apud* B. Vale, *op. cit.*, p. 248, tradução nossa.

⁷³⁶ AGN, X-4-5-5 e X-14-5-1, tradução nossa.

⁷³⁷ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 445 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 398.

⁷³⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 117, nota de Julio Arturo Benencia e *La Gaceta Mercantil* nº 1249, de 21 de janeiro de 1828.

⁷³⁹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 117, nota de Julio Arturo Benencia. Nessa nota Benencia relatou um interessante desentendimento ocorrido entre Chentopé e seu imediato, Francisco Dandreys. Esse fato foi documentado e chegou até as autoridades argentinas. A *Dezenove de Outubro*, que havia sido renomeada como *Lavalleja* e incorporada à esquadilha republicana da Lagoa Mirim, voltou para à posse brasileira após o combate naval da barra do São Luís, na Lagoa Mirim, em 23 de abril de 1828. L. A. Boiteux, *Das nossas naus...*, p. 21.

caronadas de calibre 10 e recebeu a carta de corso nº 146, datada de 26 de abril de 1827. Sua nova denominação passou a ser *Presidenta*, tendo como fiador da operação Francisco Trelles⁷⁴⁰.

Esse navio se inclui em um grupo de grandes corsários oceânicos colocados em ação durante o apogeu do corso ao longo de 1827. Com essas características também havia um navio irmão do mesmo porte, *General Lafayette*, renomeado como *Presidente*. Além dos dois, compunham esse grupo de grandes corsários o *Bonaerense*, o *Triunfo Argentino*, o *Sin Par*, o *Vencedor de Ituzaingó* e, em 1828, o *Níger*.

Com uma tripulação de cento e dez homens⁷⁴¹, sob o comando de Robert Beazley, um ex-integrante da armada platina, o *Presidenta* zarpou de Buenos Aires para o seu primeiro cruzeiro, juntamente com o corsário *Presidente*, na noite de 27 de maio de 1827⁷⁴². Sabendo da partida dos corsários, os navios do bloqueio naval brasileiro iniciaram uma intensa perseguição a eles⁷⁴³.

Muito perto de serem presos, os dois comandantes corsários se ocultaram em um navio de guerra norte-americano. Na tentativa de dissimular eventuais novas entradas dos corsários no porto de Buenos Aires, já que essas eram divulgadas pela imprensa, foi solicitado ao Capitão do Porto que os registrasse com o nome de *Sofia*⁷⁴⁴.

Que os comandantes do brigue americano *Midas* e da escuna *General*

⁷⁴⁰ AGN, X-14-5-1, X-36-7-28, III, 27-6-2 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 11-12, nota de Julio Arturo Benencia.

⁷⁴¹ Entre os integrantes da tripulação de Robert Beazley figurava George De Kay, que mais tarde iria se distinguir atuando em defesa do pavilhão republicano.

⁷⁴² Antes da partida do corsário *Presidenta* ocorreu uma tentativa de sequestrá-lo do porto. O plano estava relacionado com um baleeiro preto com alguns homens e uma bandeira branca, que foi visto se deslocando em direção à Esquadra Imperial anteriormente. Conforme registro de Julio Arturo Benencia, “o baleeiro levava um lojista português chamado Lorenzo, acompanhado de outros quatro homens também portugueses. Com alguns marinheiros do próprio brigue corsário *Presidenta*, eles haviam planejado de se apoderarem do referido navio. O plano foi descoberto por meio de uma carta escrita por um dos tripulantes a Lorenzo, na qual pedia duas ou três libras de ópio. Com isso, vinte e cinco brasileiros, marinheiros do corsário, foram presos enquanto o processo era investigado”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 11-12, tradução nossa.

⁷⁴³ *Ibidem*, tomo II, p. 12, nota de 28 de maio de 1827 e *The British Packet and Argentine News* nº 44, de 2 de junho de 1827.

⁷⁴⁴ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 18, nota de 9 de junho de 1827. Em uma nota de Julio Arturo Benencia atrelada a essa mesma do diário de notícias do Capitão do Porto ainda se lê: “em São Tomás passou posteriormente à matrícula nacional com o nome de *San José*”. Do que se infere que o ardil de modificar a nomenclatura do navio foi comumente utilizado. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 18, tradução nossa.

Laffayette que agora são o brigue corsário *Presidente* e escuna corsário *Presidenta*, tiveram que se refugiar a bordo de uma escuna de guerra americana, pois eram buscados para ser presos pelo governo brasileiro em razão de haver lido em nossos jornais a entrada desses navios em nosso porto, por cujo motivo foi pedido a este capitão que se dê agora a entrada com o nome de brigue *Sofia*⁷⁴⁵.

Há bons indícios de que a mudança de nome tenha sido realizada outras vezes no decorrer do curso do *Presidenta*. De qualquer sorte, o corsário conseguiu burlar a vigilância do bloqueio e partir rumo à costa brasileira. Regressou meses depois, tendo declarado dez presas⁷⁴⁶.

Dessas, três foram perdidas no estuário do Rio da Prata, duas foram saqueadas e afundadas pelo corsário, duas mandadas para terra com prisioneiros e uma desapareceu, possivelmente após um motim da tripulação⁷⁴⁷. Teodoro Caillet-Bois dá essa última como retomada pelas forças navais brasileiras⁷⁴⁸.

As únicas duas presas que chegaram a portos argentinos foram a sumaca *São José Vencedor*⁷⁴⁹, tomada na costa da Bahia, em 10 de julho, com carga de gêneros e pólvora e a sumaca *Medusa*⁷⁵⁰, tomada com carga de madeiras, na barra de Campos dos Goitacazes no início de julho, mas que naufragou após ter encalhado na Enseada de Barragán em 15 de julho de 1827.

Com uma tripulação menor, com cerca de oitenta homens, mas com o mesmo comando, o *Presidenta* partiu de Buenos Aires para um novo cruzeiro em 21 de outubro

⁷⁴⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 18, nota de 9 de junho de 1827.

⁷⁴⁶ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 471.

⁷⁴⁷ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 31-32, nota de 17 de julho de 1827, *The British Packet and Argentine News* nº 55, de 25 de agosto de 1827 e *La Gaceta Mercantil* nº 1138, de 23 de agosto de 1827.

⁷⁴⁸ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 30. Possivelmente essa presa a que fez alusão Caillet-Bois deve ter sido uma sumaca que chegou ao Rio Salado, encalhou e foi retomada pela Marinha Imperial em 15 de julho de 1827. Uma comunicação do subdelegado do Rio Salado, encaminhada ao Capitão do Porto de Buenos Aires, dizia: “amanheceu encalhada em frente ao Palo Blanco e vinha um brigue inimigo dando-lhe vários tiros de canhão... os inimigos safaram o navio e o levaram, e recorrendo a costa (no bote da capitania) encontraram dois marinheiros e chegaram ao porto no por do sol e dizem que eram pertencentes ao brigue corsário *Presidenta*...”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 31, nota de 17 de julho de 1827, tradução nossa.

⁷⁴⁹ AGN, IX-34-9-6, IX-34-9-7 e IX-49-3-12 e T. T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 30.

⁷⁵⁰ Ao chegar na Enseada, em 15 de julho de 1827, a sumaca *Medusa* encalhou. Segundo um registro do diário de notícias do Capitão do Porto, “o cabo de presa e o contramestre se jogaram na água e morreram afogados e se escaparam dois marinheiros sobre uma escotilha”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 32, nota de 17 de julho de 1827, tradução nossa.

de 1827⁷⁵¹. As informações sobre essa segunda jornada são esparsas.

Embora tenha operado por algum tempo na costa brasileira em conjunto com o *Vencedor de Ituzaingó*, do que resultou a captura do brigue inglês *Daphne*⁷⁵² – conduzido ao Rio de Janeiro pela tripulação de presa – e a fragata alemã *Gertrudes Whillelmina*⁷⁵³ – retomada pela Marinha Imperial – parece que o intuito do *Presidenta* era atuar no tráfico negro, notadamente na África e no Caribe, onde possuía representantes para auxiliar nas vendas⁷⁵⁴.

Segundo informações chegadas ao Capitão do Porto de Buenos Aires por um marinheiro do *Presidenta*, chamado Pedro Lynch, o qual retornou do caribe para a capital portenha a bordo da escuna *Carolina*⁷⁵⁵, ao longo de seu cruzeiro o corsário teria feito trinta e três presas⁷⁵⁶. O marinheiro informou que desse quantitativo Beazley havia saqueado e incendiado vinte e três, enviado seis ao Rio da Prata e levado quatro consigo para a ilha de São Bartolomeu⁷⁵⁷. Por se tratar de um informe sem outras comprovações e registros, alguns historiadores consideram o número de presas exagerado⁷⁵⁸.

Uma matéria do periódico *The British Packet and Argentine News*, de junho de 1828, trazia a informação de que o *Presidenta* “estava navegando na costa da África, sob o nome de *Oriental*, e foi muito bem sucedido, tendo levado 12 navios negreiros

⁷⁵¹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 80, nota de 21 de outubro de 1827.

⁷⁵² *Diário Fluminense* nº 124, de 27 de novembro de 1827.

⁷⁵³ *The British Packet and Argentine News* nº 64, de 27 de outubro de 1827.

⁷⁵⁴ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 30.

⁷⁵⁵ A escuna *Carolina* após ter retornado do Caribe, em março de 1828, também foi transformada em um corsário, o *Empresa*. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 151 e 166, notas de 15 de março e 13 de abril de 1828.

⁷⁵⁶ Alvaro Alzogaray dá como um total de 28 presas. A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 135. Possivelmente seguindo as informações de Alzogaray e do diário de notícias do Capitão do Porto, Laurio Destéfani apresenta o quantitativo dubio de 28 ou 33, afirmando que quatro chegaram na ilha de São Bartolomeu e as restantes foram destruídas. L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 424. Francisco Lynch anotou o seguinte em seu diário no dia 15 de março de 1828: “Escuna nacional *Carolina* procedente de Havana, de onde saiu em 13 de fevereiro ao mando de seu capitão Lobe (Love) com carregamento de rum e açúcar. Dá a seguinte notícia: que o brigue *Presidenta* foi presa dos inimigos e o capitão Birsley (Beazley) se achava em São Bartolomeu com um brigue presa de guerra, havendo tomado este em seu cruzeiro trinta e três presas, achando-se a bordo desta escuna (*Carolina*) um marinheiro pertencente ao brigue de Birsley (Beazley)”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 151, nota de 15 de março de 1828, tradução nossa.

⁷⁵⁷ *Ibidem*, tomo II, p. 153, nota de 18 de março de 1828.

⁷⁵⁸ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 396 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 471.

brasileiros”⁷⁵⁹. Dado à demora nas comunicações, fica evidente que essa informação se refere ao final de 1827 ou ao início de 1828.

É justamente nesse período que por ter desembarcado escravos para venda na ilha caribenha de São Bartolomeu, ao invés de tê-los enviado para a Argentina para liberação, o corsário recebeu uma multa na América Central⁷⁶⁰. Após esses acontecimentos, boa parte de sua tripulação abandonou o *Presidenta*⁷⁶¹.

Em meados de 1828, John Ure, um dos oficiais do navio, buscava recompor o pessoal do corsário na ilha de Curaçao. Naquela circunstância soube que César Fournier também andava pelo Caribe, na ilha de Santo Eustáquio, e dispunha de cartas de corso em branco. Como a do *Presidenta* já havia vencido há três meses, foi ao encontro de Fournier que lhe cedeu (ou vendeu) uma carta de corso para um navio denominado *Bolívar*⁷⁶². Há notícia de que, em outubro de 1828, o *Presidenta* estaria navegando ao largo de Lisboa. O tráfico de escravos e a venda das presas no Caribe parece ter sido o seu foco principal, pois as presas não foram encaminhadas para a Argentina.

Havia, porém, uma inconsistência: a carta de corso que recebera de Fournier era para um navio de 265 toneladas e o *Presidenta* possuía 210. Segundo Teodoro Caillet-Bois, essa incongruência influiu para a condenação do corsário mais tarde⁷⁶³. A captura do brigue espanhol *Corradino*, após o final da guerra, agravou a situação ensejando o embargo pelas autoridades holandesas. Como resultado do processo iniciado, os navios

⁷⁵⁹ *The British Packet and Argentine News* nº 99, de 28 de junho de 1828. No início de 1829, o mesmo periódico publicou o seguinte: “um brigue e uma escuna sob a bandeira desta República estavam a navegar ao largo de Lisboa em outubro último; o brigue deveria ser o *Presidenta*, Clark, como ele foi chamado naquela latitude, e parece ter feito várias presas”. *The British Packet and Argentine News* nº 127, de 10 de janeiro de 1829, tradução nossa. Segundo Hélio Leôncio Martins e Lucas Alexandre Boiteux esses navios negreiros “não poderiam ser brasileiros”. H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, pp. 396-397.

⁷⁶⁰ Uma multa de dois mil dólares, de acordo com Laurio Destéfani. L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 272.

⁷⁶¹ B. Vale, *op. cit.*, p. 240 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 471.

⁷⁶² L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 447 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 450.

⁷⁶³ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 31. Ao que parece, o historiador argentino se refere a um processo ocorrido em Curaçao. Nesse procedimento, o comandante Robert Beazley e os oficiais John Ure e Guillermo Bathurst, do brigue corsário *Bolívar*, são acusados de armar o referido brigue em corso contra o Brasil depois de se haver firmado a paz. É presumível que ao longo do processo os detalhes da documentação tenham sido investigados e se tenha detectado a diferença de tonelagem. AGN, X-1-5-9.

foram retidos e Beazley, Ure e Bathurst expulsos das Antilhas⁷⁶⁴.

Conforme anotaram Hélio Leôncio Martins e Lucas Alexandre Boiteux, o *Presidenta* se encaixava no grupo dos corsários que de início, sob o controle do governo, cumpriram as regras do corso. Mas que ao operar distante de qualquer regulação e ver melhores oportunidades de lucro, “agiu independentemente no Caribe, sendo tratado como pirata”⁷⁶⁵.

Presidente, uma bela e exitosa escuna julgada como pirata

O corsário *Presidente* era o antigo brigue *General Lafayette*, de 210 toneladas, com matrícula de Baltimore, o qual foi adquirido por José Julián Arriola em 23 de março de 1827. O navio foi preparado para o corso e menos de dois meses depois, em 15 de maio, já arvorava o pavilhão republicano⁷⁶⁶.

A belonave foi artilhada com um rodízio de calibre 18, duas caronadas de calibre 12 e dois canhões de calibre 8, todos de ferro e cedidos pelo Estado. Recebeu a carta de corso nº 145, datada de 25 de abril de 1827, e uma semana depois, instruções reservadas sobre a área de atuação e tratamento para com os navios neutros⁷⁶⁷. Em 20 de maio, estava pronta para zarpar⁷⁶⁸.

Sob o comando de Tomas Allen - um norte-americano que abandonou o posto de piloto que possuía na esquadra platina para dedicar-se ao corso - e com 120 homens na tripulação, a partida para o primeiro cruzeiro do navio como corsário se deu em conjunto com o *Presidenta*, na noite de 27 de maio de 1827⁷⁶⁹.

Tão expressivos foram os resultados que cerca de dois meses depois, 25 de julho, regressou por não possuir mais pessoal habilitado para conduzir as presas⁷⁷⁰. Declarou ter apreendido doze navios. Por ocasião do retorno do corsário a Buenos

⁷⁶⁴ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 30 e L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 447.

⁷⁶⁵ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 396.

⁷⁶⁶ AGN, IX-49-3-12, X-23-5-7 e III, caixa 21.

⁷⁶⁷ *Idem*, VII-1-5-7 e X-14-5-1.

⁷⁶⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 9, nota de 20 de maio de 1827.

⁷⁶⁹ *Ibidem*, tomo II, p. 12, nota de 28 de maio de 1827 e *The British Packet and Argentine News* nº 44, de 2 de junho de 1827.

⁷⁷⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 35, nota de 25 de julho de 1827.

Aires, o Capitão do Porto registrou o seguinte:

Ancorou na raia interior [dez e meia da manhã] a escuna corsário *Presidente* [Capitão Allen] procedente de seu cruzeiro, o qual deixou por não ter com quem marinar as presas: fez seis presas [além dessas queimou quatro] entre elas o brigue *Sucesso* procedente da cidade do Porto com destino ao Rio de Janeiro carregado de vinho, ferro, oitocentas onças de ouro, o qual despachou de Cabo Frio no dia 9 do corrente; traz [também] cento e onze dentes de elefante que tirou de um navio negreiro e vários fardos de gêneros [secos]: quatro negros que conduz se acham na dotação do corsário por terem se passado. Juntam-se duas bolsas de correspondências que o comandante do corsário, Mr. Allen, entregou: ele disse que ontem avistou a esquadra inimiga fundeada entre o Banco chico e a Enseada e que veio pelo canal do norte. [Das seis presas despachadas pelo corsário *Presidente*, sabe-se que uma foi perdida ao chegar ao Tuyú e outra na praia de Santa Rosa, a terceira foi queimada ao tentar entrar no porto de Salado, não se tendo notícias das outras três, incluindo o *Sucesso*, com o capitão de presa Brill]⁷⁷¹.

Em resumo, dos doze navios apresados o corsário enviou seis ao Rio Salado, incendiou quatro e liberou dois com prisioneiros. As duas presas liberadas e as seis presas enviadas para portos argentinos são conhecidas. Poucas das presas do corsário *Presidente* chegaram intactas ao destino dado pelo captor. O supracitado brigue português *Sucesso*, com carga de 300 pipas de vinho, foi remetido ao Rio Salado, porém perseguido pela escuna brasileira *Rio da Prata*, encalhou próximo às barrancas de San Gregório e foi incendiado⁷⁷².

Fim semelhante ao brigue *Sucesso* teve a sumaca *Esperança Fortuna*, de 47 toneladas, apresada em junho, a qual também encalhou e foi incendiada pela tripulação⁷⁷³. Outra presa perdida a que se fez alusão no relato do Capitão do Porto foi a sumaca *Novo Navegante*, perdida ao chegar no Tuyú em 17 de julho de 1827⁷⁷⁴. A sumaca *Felicidade*, apresada em 7 de julho de 1827, enquanto era conduzida ao Rio Salado também foi perdida na passagem pelo cabo de Santa Maria⁷⁷⁵.

⁷⁷¹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 35, nota de 25 de julho de 1827, tradução nossa.

⁷⁷² Em 1º de agosto de 1827, chegou à Enseada de Barragán um bote do navio com a parte da carga que conseguiu salvar. AGN, IX-34-9-5, X-23-5-7 e III, caixa 256.

⁷⁷³ *Idem*, X-14-5-2 e III, caixa 22.

⁷⁷⁴ *Idem*, III, caixa 256 e *La Gaceta Mercantil* nº 1101, de 7 de julho de 1827.

⁷⁷⁵ *The British Packet and Argentine News* nº 55, de 25 de agosto de 1827 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 41, nota de 5 de agosto de 1827.

A sumaca *Gratidão*, capturada próximo a Rio Grande, no dia 13 de junho, foi remetida ao Rio Salado, encalhou e foi perdida na praia de Santa Rosa⁷⁷⁶. Esse incidente foi relatado no diário de notícias.

Apresentaram-se os marinheiros Jayme Smith e Jayme Meg da tripulação da escuna corsário *Presidente*, vindos de Las Vacas com a seguinte notícia: que o corsário a quem pertenciam apreendeu a sumaca brasileira *Gratidão*, no qual viajavam os declarantes, carregado de farinha, aguardente, vinho e papel; que no dia 13 do mês passado alcançados por um temporal de sudeste e perderam os dois cabos e encalharam na praia de Santa Rosa, havendo a sumaca se partido em pedaços e a tripulação se salvado a nado. De toda a carga, apenas se salvou o valor de mil pesos que o capitão da presa vendeu em terra. Que a escuna *Presidente* fez mais duas presas no mesmo dia que tomou a sumaca *Gratidão*⁷⁷⁷.

Uma outra presa do mês de junho, a sumaca *Flor de Te*, finalmente conseguiu entrar no Rio Salado e foi declarada boa presa⁷⁷⁸. Não se conhece o destino do iate nº 23, capturado nas proximidades das balizas exteriores, em 23 de maio de 1827. As presas liberadas foram a escuna *Eclipse*, da qual foram retirados os dentes de elefante citados acima, e a sumaca *Boa Noa*, liberada com 64 prisioneiros das presas anteriores⁷⁷⁹.

É possível que uma das presas incendiadas tenha sido a escuna *General Lecor*, tomada no litoral carioca em 5 de junho 1827⁷⁸⁰. Dezoito dias depois, já na costa da Bahia, Allen tentou efetuar um desembarque na Ponta de Castelhanos, porém foi repellido⁷⁸¹. Em agosto de 1827, capturou a sumaca *José Salvador*⁷⁸² e o Brigue *Boa*

⁷⁷⁶ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 100.

⁷⁷⁷ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 26, nota de 4 de julho de 1827, tradução nossa.

⁷⁷⁸ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 475.

⁷⁷⁹ *Ibidem*, p. 474.

⁷⁸⁰ Nas notícias marítimas do porto do Rio de Janeiro encontra-se o seguinte registro: “Entrou huma Lancha ás 3 horas da noite, na qual vem Manoel dos Santos, Mestre da Escuna *General Lecor*, o Contra-Mestre e 6 marinheiros, a qual Escuna foi tomada pelo Corsário de Buenos Ayres o *Presidente*, no dia 5 do corrente, pelas 11 horas da manhã, 11 legoas ao Sul da Barra, e os embarcarão nesta Lancha, que também tinham apesado, cujo nome se ignora”. *Diário Fluminense* nº 132, de 15 de junho de 1827. Porventura essa lancha seria na realidade a escuna *Eclipse* ou a sumaca *Boa Noa* ou uma embarcação menor não computada nas presas? A averiguar.

⁷⁸¹ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 397.

⁷⁸² AGN, IX-34-9-7, X-14-5-2, H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 398 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 476.

Herança, que chegaram no Rio Salado no final do mesmo mês⁷⁸³.

Com o mesmo comando, porém com uma tripulação menor composta por oitenta homens, foi assinado um novo contrato de corso para o *Presidente* em 16 de outubro de 1827⁷⁸⁴. Na noite do dia 18 de outubro, aproveitou uma boa condição de vento e maré para sair pelo canal do norte do porto de Buenos Aires, o mesmo que usou no primeiro cruzeiro⁷⁸⁵.

No dia 20, entretanto, amanheceu novamente no porto. Ocasão em que “foi mandado o ajudante da semana para conduzir o capitão a terra e apresentá-lo ao excelentíssimo Senhor Governador e Capitão Geral da Província, coronel Manuel Dorrego”⁷⁸⁶. Tomás Allen recebeu uma dura reprimenda por ter se eximido de participar de um combate no dia 18.

A esquadra brasileira havia invadido o porto de Buenos Aires para abordar o brigue *Assunta*. Segundo Arturo Benencia, “a escuna *Presidente* havia dado vela, porém depois voltou para Los Pozos, permanecendo como expectadora do combate”⁷⁸⁷. No dia seguinte, 21 de outubro, acompanhada das escunas *Juncal* e *Sarandí*, a *Presidente* saiu do porto e permaneceu nas proximidades⁷⁸⁸. No dia 22, finalmente partiu para o seu segundo cruzeiro⁷⁸⁹.

Em 2 de novembro, chegou do Rio Salado o prático Juan Tomás que havia conduzido para fora a escuna *Sin Par*. O referido prático trazia a notícia de que a escuna *Presidente* havia chegado naquele porto conduzindo presos um brigue e uma fragata⁷⁹⁰. Sobre esses apresamentos existe uma carta de um oficial da escuna *Presidente*, datada de 1º de novembro de 1827, escrita a bordo do brigue *Ururau*, a qual foi publicada por Alvaro Alzogaray e Arturo Benencia. O teor da correspondência, na íntegra, é o seguinte.

⁷⁸³ AGN, X-14-5-2 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 475.

⁷⁸⁴ AGN, X-4-5-5.

⁷⁸⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 79, nota de 19 de outubro de 1827.

⁷⁸⁶ *Ibidem*, tomo II, p. 79, nota de 20 de outubro de 1827, tradução nossa.

⁷⁸⁷ *Ibidem*, tomo II, p. 78, nota de Julio Arturo Benencia.

⁷⁸⁸ *Ibidem*, tomo II, p. 80, nota de 21 de outubro de 1827.

⁷⁸⁹ *Ibidem*, tomo II, p. 81, nota de 22 de outubro de 1827.

⁷⁹⁰ *Ibidem*, tomo II, p. 87, nota de 2 de novembro de 1827.

La Presidente [comandante Tomás Allen], deixou as balizas exteriores de Buenos Aires às sete da tarde do dia 22 passado, em companhia das escunas de guerra *Sarandí* e *Juncal*, passaram entre os inimigos e em 23 havia perdido de vista as duas escunas mencionadas. Tivemos ventos suaves e variáveis. Ao anoitecer do dia 26 avistamos um brigue e lhe demos caça. Era o *Orpheo* procedente de Londres, com destino à Lima. Estava com falta de água e o socorremos dois galões. Tinha vários passageiros, incluindo algumas senhoras e estando em más condições, seguiu para Montevideú. Às duas horas do mesmo dia avistamos uma fragata e um brigue, dirigindo-se para o rumo oeste, fizemos proa na direção deles com a bandeira do Brasil arvorada; eles tinham a mesma. Às quatro da tarde estávamos próximo a eles, içamos a bandeira da República, ao que o brigue respondeu com um tiro de canhão e ambos, ele e a fragata viraram. Iniciamos a ação com o brigue a tiro de pistola por uma hora e quarenta minutos, porém achamos que seus canhões eram de grosso calibre, acertamos as coisas a bordo e nos preparamos para abordá-lo. Andamos pelo seu costado, e o abordamos e rendemos, sem perder nenhum homem. *La Presidente* teve sete homens gravemente feridos e o comandante levemente. Um tiro de pistola atravessou o meu chapéu e dois a minha jaqueta... Fez-se vela no brigue e fui nele para tomar posse da fragata, abordamos e tomamos posse dela colocando Mr. Clents de cabo de presa. A fragata, o brigue e o corsário chegaram ao Salado. O brigue se chama *Ororao*, o comandante (um brasileiro morto pelos abordadores era um homem valente). O brigue tem seis canhões... com uma tripulação de cinquenta homens, doze dos quais foram mortos e outros tantos feridos na ação. Não sei o nome da fragata, ela estava carregada de provisões e uma quantidade de munições, além de moedas de cobre como de cinquenta a sessenta mil pesos, que era destinada a pagar as tropas de Montevideú... O brigue é o mesmo que se bateu com a escuna corsária *Triunfo Argentino*, em frente a Santos no dia 14 de Setembro último, desde essa data bateu dois ou três corsários⁷⁹¹.

Esses apresamentos motivaram um forte ataque brasileiro ao Rio Salado⁷⁹². Em 4 de novembro, a *Presidente* se achava fundeada naquele porto juntamente com as presas *Ururau*⁷⁹³ e *Santista*⁷⁹⁴, sob a proteção de uma bateria costeira. Nesse dia ocorreu o ataque de uma divisão naval brasileira, porém os imperiais foram repelidos pela bateria local. No dia 15, um novo ataque conseguiu que a *Santisa* fosse encalhada e incendiada⁷⁹⁵. Um terceiro ataque, em 17 de novembro, teve como resultado o incêndio

⁷⁹¹ Apud A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 134 e Apud Arturo Benencia, F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 87-88, tradução nossa.

⁷⁹² T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 351.

⁷⁹³ AGN, IX-35-5-1 e X-14-5-2.

⁷⁹⁴ *Idem*, X-14-5-2 e *La Gaceta Mercantil* nº 1192, de 10 de novembro de 1827.

⁷⁹⁵ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 398 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 476.

do *Ururau*⁷⁹⁶. A *Presidente*, encalhada, defendeu-se com seus canhões e escapou avariada⁷⁹⁷.

Além da citada fragata *Santisa* e do brigue *Ururau*, que haviam sido apresados em 26 de outubro, o corsário *Presidente* abordou o brigue *General Le Foy*, que trazia imigrantes europeus. O navio foi detido (por supostamente transportar carga brasileira) e encaminhado para o Rio Tuyú, ocasião em que foi perseguido pelas forças navais brasileiras lideradas pela fragata *Niterói*, vindo a encalhar. Com isso, o brigue foi conduzido à Montevideú, juntamente com outras duas presas que se encontravam na região⁷⁹⁸. Dessa forma, o segundo cruzeiro do corsário *Presidente* resultou no apresamento de três navios, dos quais dois foram incendiados e um retomado.

Após um longo período de reparos devido às avarias que sofreu no ataque de novembro, a *Presidente* ainda saiu para um terceiro cruzeiro. Dessa vez o comando do navio ficou o imediato das jornadas anteriores, Felipe Prounting. Com oitenta homens de tripulação, partiu em 15 de janeiro de 1828, realizando o curso sobre a costa do Brasil, o sul do Caribe e a costa ocidental africana⁷⁹⁹.

As presas conhecidas da *Presidente* em sua terceira jornada são o brigue *Bozado* que fora saqueado e incendiado e o brigue inglês *Perfection*, abordado próximo à costa de Santa Catarina, o que causou muitos protestos dos ingleses⁸⁰⁰. Ademais, apresou

⁷⁹⁶ Por meio do ofício nº 267, o Almirante Pinto Guedes comunicou detalhadamente essa ação. Em um trecho de sua correspondência o Barão do Rio da Prata explanou o seguinte: “Mande buscar a 2ª Divisão algumas Escunas para hirem ao Salado, aonde os inimigos têm o Brigue *Ororáo*, e a Galera *Santista*, que trazem gêneros e dinheiro para a Esquadra...Sabe-se agora que as duas embarcações encontradas no Cabo do Índio, e de que acima fallo, era o Brigue *Ororáo*, e a Galera *Santista*, que não se pôde entrar em Buenos Ayres com prácticos que lhes tinham hido por terra; e que no Salado só haviam desembarcado alguns cabos, lonas, e o dinheiro, e que tudo o mais ainda estava a bordo: portanto ficou a maior parte da carga inutilizada, assim como os dous transportes, e a embarcação que os defendia queimados. He provável que as Gazetas de Buenos Ayres dêem tudo descarregado no Salado, mas não he verdade, e esta he como deixo dito”. Barão do Rio da Prata, [Correspondência]. Destinatário: Marquês de Maceió. Bordo da fragata *Piranga*, 20 nov. 1827. 1 ofício. Publicado em *Diário Fluminense* nº 141, de 18 de dezembro de 1827.

⁷⁹⁷ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 98, nota de 20 de novembro de 1827, tradução nossa.

⁷⁹⁸ *Ibidem*, tomo II, p. 120, nota de 3 de janeiro de 1828, A. Alzogaray, *op. cit.*, pp. 170-171, H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 477, *Jornal do Commercio* nº 94, de 24 de janeiro de 1828, *Diário Fluminense* nº 19, de 23 de janeiro de 1828 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 402. As outras duas presas retomadas eram o brigue sueco *Swallow* (presa do corsário *General San Martín*) e o Patacho *Sol Dourado* (presa do corsário *General Mansilla*).

⁷⁹⁹ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *op. cit.*, p. 476.

⁸⁰⁰ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 193.

também o brigue *Fortuna* e a fragata *Cometa*, encaminhados e arrematados na Ilha de São Bartolomeu⁸⁰¹.

Além dos quatro navios acima referidos o corsário tomou dois navios negreiros. O brigue *Golfinho*, que transportava setecentos escravizados, e que foi encaminhado para Carmen de Patagones, tendo encalhado na perigosa barra do Rio Negro⁸⁰² e o brigue *Bom Jesus*, igualmente conduzindo escravatura, também encalhado e perdido na mesma fatídica barra⁸⁰³.

No litoral da África Ocidental, o *Presidente* atacou o HMS *Black Joke* enquanto este navio realizava patrulha antiescravista em agosto de 1828. Após intenso combate o corsário foi apreendido⁸⁰⁴. Desse confronto resultaram vinte homens feridos e seis mortos do *Presidente*, entre estes últimos o próprio comandante Felipe Prounting. Os quarenta sobreviventes foram encaminhados para a Inglaterra para julgamento por pirataria, sendo absolvidos posteriormente. O navio inglês também teve um morto e vários feridos⁸⁰⁵.

No dia seguinte ao combate, o *Black Joke* ainda pôde retomar um navio português denominado *Hosse*, que havia sido aprisionado pelo corsário *Presidente*. Por essa retomada o *Black Joke* recebeu um prêmio dos proprietários do *Hosse*. O brigue corsário foi vendido e, posteriormente, perdeu-se no mar a caminho de Serra Leoa⁸⁰⁶.

General Brandsen – O mais bem sucedido corsário argentino na guerra

Por ter sido conservada boa documentação a respeito desse corsário, a historiografia argentina costuma apresentar sua atuação em capítulo próprio. Isso também se dá porque ele foi o mais notável, com grandes cruzeiros e excelentes resultados em termos de presas. Entretanto, ao final, acabou interceptado e incendiado

⁸⁰¹ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 193.

⁸⁰² Nesse acontecimento afogaram-se trinta e cinco escravos, salvando-se os demais. Após o acidente o material aproveitável do navio ainda pôde ser vendido. AGN, IX-49-3-13.

⁸⁰³ Desse sinistro resultou a perda do navio, porém salvou-se a tripulação *Idem*, IX-49-3-13.

⁸⁰⁴ Informe do Tenente W. Turner, Armada Britânica, 28 de agosto de 1828. PRO, FO 6/25 *Apud* B. Vale, *op. cit.*, p. 284.

⁸⁰⁵ *Ibidem*.

⁸⁰⁶ United Kingdom, Naval Database, “Life and Adventures of the *Black Joke*, recently deceased at Sierra Leone (1832)”, *United Service Magazine*, vol.10, 1832, p. 58.

pelo bloqueio naval brasileiro.

O corsário *General Brandsen* era o antigo brigue norte-americano *Silph*, de 227 toneladas, que fora comprado em Buenos Aires, por Vicente Casares e suas sociedades, pela importância de noventa mil pesos⁸⁰⁷. Estava armado com dois canhões de calibre 12, duas caronadas do mesmo calibre e outros quatro canhões de calibre 8⁸⁰⁸.

O corsário recebeu matrícula argentina, em 7 de junho de 1827, a carta de corso nº 148, datada do dia seguinte, e foi tripulado com cento e dezenove homens, sendo nove oficiais⁸⁰⁹. O armador era o próprio Vicente Casares e para comandá-lo foi indicado o norte-americano George Coleman De Kay, de 25 anos, que chegava à Buenos Aires oferecendo seus serviços⁸¹⁰.

Após ser preparado, o brigue esteve fundeado no canal exterior, nas proximidades da capital, esperando um momento propício para a saída⁸¹¹. Então, na noite de 24 de junho, aproveitou a escuridão para zarpar sem ser notado pelo bloqueio, passando entre o Banco Chico e a costa⁸¹².

No dia seguinte, à meia tarde, foi perseguido pelo brigue *Príncipe Imperial* e pela escuna *Maria Isabel*⁸¹³. Inicialmente, ocorreu um canhoneio, mas depois De Kay decidiu adotar uma postura ofensiva, em contraste com a maioria dos corsários que evitava o confronto com os navios da esquadra brasileira⁸¹⁴.

Desse modo, avançou sobre os navios brasileiros. O *Príncipe Imperial* fazendo boa manobra escapou. A *Maria Isabel* encalhou e logo em seguida foi abordada com

⁸⁰⁷ Desse total, trinta e cinco mil pesos foram usados para armar o navio como corsário. AGN, III, caixa 21. O que faz deduzir que o vendedor, Comandante Tomás Farrin (com poderes para venda passados pelos proprietários Roberto e Guillermo Osgood), participou da sociedade que aprestou o navio para o corso.

⁸⁰⁸ AGN, III, caixa 21, X-23-5-7 e X-36-7-28.

⁸⁰⁹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 22, nota de Julio Arturo Benencia. Na referida carta de corso aparece Vicente Casares como armador do corsário, porém no pedido desse documento consta o nome de Francisco Rodriguez. AGN, X-14-3-5. Uma mera formalidade ou mais uma das artimanhas típicas das sociedades que se juntavam para financiar o corso.

⁸¹⁰ A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 256.

⁸¹¹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 23, nota de 24 de junho de 1827.

⁸¹² *Ibidem*, tomo II, p. 23, notas de 25 e 26 de junho de 1827.

⁸¹³ Não confundir com a corveta *Maria Isabel*, navio imperial que desempenhou grande atuação nessa guerra, tendo apreendido diversos corsários.

⁸¹⁴ *Diario de Navegación del Bergantín General Brandsen 1827-1828*. AGN, III-35-4-3 e VII-1-4-11.

escaleres. A chegada da noite impediu a continuidade do combate entre o corsário e o *Príncipe Imperial*⁸¹⁵. Enquanto a escuna *Maria Isabel* era encaminhada para Buenos Aires, sobreveio um forte temporal, o qual a fez soçobrar nos primeiros dias de julho⁸¹⁶.

Ainda no estuário do Prata, em 4 de julho, o *General Brandsen* avistou uma escuna que se evadiu pelos baixios. No dia 6, encontrou também o brigue inglês *Beagle*, para o qual passou os prisioneiros da escuna *Maria Isabel* e soube da aproximação de um comboio de sete navios mercantes, sob a escolta do brigue *Pampeiro*⁸¹⁷.

Em uma carta enviada à capital portenha por um oficial do corsário *General Brandsen*, lia-se: “até agora não tivemos sorte no que diz respeito ao encontro de navios mercantes; no entanto temos informações de um comboio vindo pelo Cabo de Santa Maria, e deve fazer uma tentativa de enviar todos, ou pelo menos alguns deles, para dentro”⁸¹⁸.

Não os localizou. No entanto, no dia 10, encontrou o corsário *Bueno Aires*⁸¹⁹ e recebeu dois feridos da sua tripulação. Esse corsário não levava a bordo cirurgião e havia tentado um desembarque na costa do Brasil, onde foi repellido, com algumas baixas⁸²⁰.

Mas a sorte do *General Brandsen* estava para melhorar. Seguindo a rota da navegação de cabotagem brasileira, logrou abordar sete navios até chegar no litoral do

⁸¹⁵ Em uma carta enviada a Buenos Aires, De Kay acusou de covardia o tenente José França Ribeiro, do brigue *Príncipe Real*. Esse oficial respondeu a conselho de Guerra por não ter continuado o combate com o *General Brandsen*. *The British Packet and Argentine News* nº 54, de 18 de agosto de 1827 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 388.

⁸¹⁶ *The British Packet and Argentine News* nº 51, de 14 de julho de 1827 e nº 54, de 18 de agosto de 1827.

⁸¹⁷ *Ibidem*, nº 54, de 18 de agosto de 1827 e A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 258.

⁸¹⁸ Essa correspondência foi reproduzida pelo periódico *The British Packet and Argentine News* e também aborda o encontro com a escuna *Maria Isabel* e outros acontecimentos do início do cruzeiro do *General Brandsen*. *The British Packet and Argentine News* nº 54, de 18 de agosto de 1827, tradução nossa.

⁸¹⁹ Como não se encontraram registros de nenhum corsário com essa nomenclatura a navegar naquele período, suspeita-se que o referido encontro tenha se dado com a escuna *Bonaerense*, a qual havia saído a corso sob o comando de Jean Soulin. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 23, nota de 24 de junho de 1827. Entretanto, Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy alertam para a existência de cartas de corso em branco, inclusive a de nº 17, de 2 de janeiro de 1826, solicitada por Pedro Aguirre, que seria para um provável navio corsário chamado *Buenos Aires*. Todavia não há mais informações e não se sabe se esse navio chegou a navegar. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, pp. 376-377. Tem-se a primeira hipótese como mais provável, tanto pela cronologia dos acontecimentos quanto pela citação desse encontro na já referida carta de um oficial do *General Brandsen*, na qual ele denomina o corsário encontrado como *Bonaerense*. *The British Packet and Argentine News* nº 54, de 18 de agosto de 1827.

⁸²⁰ A. J. Caranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 258.

Rio de Janeiro. Desse modo, em 21 de julho, avistou a sumaca *Bom Jesus*, com carga de sal e produtos diversos. Foi saqueada e liberada com os prisioneiros “por não existirem víveres para a sua manutenção”⁸²¹.

Em 25 de julho, foi a vez do brigue *Santo Antônio Vencedor*, o qual teve saqueado seus instrumentos náuticos, cartas marítimas e velas, sendo liberado na sequência. Em 27 de julho, a sumaca *Nova Pastora*, foi saqueada e incendiada. Ainda no mesmo dia, o brigue português *Novo Despique*⁸²².

Em 1º de agosto, efetuou a perseguição de um brigue português, o *Invencible*. Ao alcançá-lo, De Kay encaminhou este navio ao tribunal de presas por ter seu comandante, João Gonçalves Rocha, negado a entrega da documentação dizendo tê-la jogado ao mar em uma abordagem anterior. O comandante e os demais prisioneiros foram encaminhados a terra, na altura de Cabo Frio⁸²³.

No dia seguinte, foram avistadas e abordadas a fragata *Príncipe Real* e a sumaca *Trajan*, ambas procedentes de Portugal e com destino ao Rio de Janeiro. Ambas foram liberadas, sendo que na primeira foram embarcados os prisioneiros do *Invencible*⁸²⁴.

No dia 4, camuflou os canhões e içou a bandeira americana para não ser percebido como corsário pelo brigue inglês *Alexander*, que passava ao largo. Com essa medida esperava não ter o seu rumo avisado às forças brasileiras. Seguiu então para o norte para fazer aguada e para livrar-se de dois navios, que soube pela tripulação do encalhado brigue *Blossom*, terem saído em sua perseguição⁸²⁵.

Já no litoral nordeste brasileiro, nas proximidades de Abrolhos, avistou três velas. Eram dois brigues mercantes com quatorze canhões, o *Princesa* e o *Flor da*

⁸²¹ A. J. Caranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 258, tradução nossa.

⁸²² *Ibidem*. Ao que parece o brigue *Novo Despique*, que já havia sido visitado pelo corsário *Sin Par*, foi liberado. Esse navio ainda seria apresado pelo corsário *Ituzaingó* mais adiante. Desse apresamento resultou um processo em Carmen de Patagones cuja decisão, e em segunda instância, foi declará-lo boa presa “por usar dupla documentação, brasileira e portuguesa”. AGN, IX-34-9-6, IX-34-9-7, X-41-2-4 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 447, tradução nossa.

⁸²³ Quando apresado, esse navio trazia uma carga de vinhos para o Brasil. Foi encaminhado ao Rio Salado sob comando do capitão de presa tenente Guillermo Ohrn. Chegou em 30 de agosto de 1827, sendo declarado má presa. Uma passageira chamada Miranda Ritcher reclamou por ter-lhe sido roubada sua equipagem. Há no *Archivo General de la Nación* extensa documentação sobre este processo. AGN, IX-34-9-6, X-1-5-9, X-14-5-2 e X-23-5-7 e *La Gaceta Mercantil* nº 1371, de 27 de junho de 1828.

⁸²⁴ *La Gaceta Mercantil* nº 1371, de 27 de junho de 1828.

⁸²⁵ A. J. Caranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 259.

Verdade, acompanhados de um navio desarmado, a sumaca *Pureza*. Os navios se aproximaram e iniciou-se o combate.

O *Flor da Verdade* recebeu uma bordada e precisou mudar de rumo, o *Princesa*, sem cobertura, e já com várias baixas em sua pequena tripulação, rendeu-se. De Kay avançou então sobre o *Flor da Verdade*, dominando-o. Nesse ínterim, o *Princesa* conseguiu se afastar para o norte, enquanto a sumaca *Pureza* fez vela para o sul. O *General Brandsen* ainda perseguiu o *Princeza*, mas não conseguiu alcançar com a chegada da noite. De Kay ficou com uma presa, a qual encaminhou para venda na Ilha de São Bartolomeu⁸²⁶. A versão dos passageiros do *Flor da Verdade* foi publicada no *Jornal do Commercio* de 14 de novembro de 1827.

Nós abaixo assignados passageiros do Bergantim *Flor da Verdade*, certificamos e juramos aos Santos Evangelhos se necessário for, em como he verdade que indo o dito Bergantim acima, com o Bergantim *Princeza* para o Rio Grande, e no dia 11 de Agosto de 1827, indo os ditos Bergantins, no Bordo do Sul, ficando naquele dia 6 legoas ao Norte dos Abrolhos, appareceo ao Sueste hum Brigue, que descarregando sobre os ditos Bergantins, afirmando com hum tiro de peça a Bandeira Brasileira, e a continuar-se a chegar, e quando estava mais perto afirmemos as Bandeiras Brasileiras, com tiro de peça; o que o dito Corsario chegando-se mais perto, o Bergantim *Flor da Verdade* fez signal a seu companheiro por duas vezes, que se preparasse para combate, que o dito *Flor da Verdade*, lhe deu hum tiro de balla, mas não offendeo e que o dito Corsario descarregando huma banda de metralha e balla, e neste mesmo tempo arreando a Bandeira Brasileira, e içando a da Patria, o que continuou-se o fogo; o Bergantim *Princeza* também começou a fazer fogo; e o dito Corsario veio atravessando-se na prôa do *Flor da Verdade*, para lhe dar abordagem, o que não pôde, se passando para este bordo seguindo para o Norte, e continuando-se o fogo. Neste tempo o Bergantim *Princeza* virou em roda para o Norte a fugir, e o dito Corsario o seguiu lhe passando por sotavento, lhe deu uma banda de metralha e balla, a que logo carregou joanetes a riba, e largou ostagas de gavia por mão, e ao mesmo tempo arreando a bandeira a que ficou entregue ao inimigo, o que o Bergantim *Flor da Verdade*, vendo o seu companheiro entregue tornou a virar para o Sul, que fez força de vela e o Corsario o seguiu e continuou o fogo até o acto de se lançar abordagem, e neste tempo lhe que se arreou a bandeira, a que o inimigo logo mandou o Capitão de preza para bordo, levando parte dos Marinheiros para o Corsario; neste intervalo de tempo deu lugar que o Bergantim *Princeza* fizesse-se a vela

⁸²⁶ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 389. Cf. relatado no *Diario de Navegación del Bergantín General Brandsen 1827-1828*, no momento dessa ação o corsário estava com a tripulação reduzida a cinquenta homens em condições de lutar. Isso ocorreu devido às baixas por doenças, aos mortos e feridos nas abordagens anteriores e à formação de tripulações para as presas. AGN, VII-1-4-11. Convém salientar que, embora nessa ação estivessem presentes dois navios armados, a maioria dos mercantes eram lentos e escassamente tripulados com homens não voltados à atividade bélica.

com força de pano a fugir para o Norte, e a Sumaca *Pureza* para o Sul, o que logo o dito Corsario seguiu ao Bergantim *Princeza* e que não o pode alcançar por se meter a noite, e que seria tomado como de certo estava entregue, se por acaso o *Bergantim Flor da Verdade*, não sustentasse o fogo até o acto da abordagem, o que tiverão tempo de fazerem força de vela, a fim de safarem daquelle Corsario, como de certo forão livres, e para constar a forma de que foi este combate, em qualquer parte que for necessário; he que afirmamos este. Bordo da Sumaca *Minerva* para onde fomos lançados aos 14 de agosto de 1827. Joaquim José Soares. José Marques Nogueira e Silva. Agostinho Henriques da Silva⁸²⁷.

O corsário ainda abordou a sumaca *Minerva*, no dia 13 de agosto, e, conforme se verifica no relato dos passageiros do *Flor da Verdade*, liberou-a com prisioneiros no dia seguinte. Em 17, apresou a sumaca *Estandarte Venturoso* com grande carregamento. Com bandeira francesa, no dia 18, dirigiu-se ao porto de Camamu para fazer aguada e lá pôs a pique uma bateria de cinco canhões. No dia 20, apresou a sumaca *Faísca*⁸²⁸ e a encaminhou a Buenos Aires, enviando à costa a sua tripulação na sumaca *Santana* que estava por perto⁸²⁹.

A razia seguiu em direção ao norte. No dia 23, foi a vez da sumaca *Saudade do Sul*. Em 24, abordou a sumaca correio *São José*, que fazia o trajeto entre a Bahia e o Rio de Janeiro, levando a bordo cinquenta escravos. A sumaca foi saqueada e liberada para envio dos cativos até a costa. Em 8 de setembro, voltou a apresiar mais dois navios: a sumaca *Santo Antônio Valoroso*⁸³⁰ e a escuna *Santa Cruz*, com carga diversificada, correspondências e escravos⁸³¹. A primeira o *General Brandsen* saqueou e liberou, a segunda encaminhou ao Rio Salado, aonde chegou em 16 de outubro de 1828.

Até aqui, apesar do grande número de abordagens e de ter enfrentado alguns mercantes armados, o *General Brandsen* não havia encontrado no caminho nenhum navio à sua altura em termos de porte, armamento e tripulação. De Kay de fato iria ser testado no embate seguinte, contra o *Cacique*, um brigue de dezoito canhões, sob o comando de George Manson.

⁸²⁷ *Jornal do Commercio* nº 36, de 14 de novembro de 1827.

⁸²⁸ Essa sumaca jamais chegou à capital portenha. Sugere-se que se tenha perdido no mar ou que foi entregue em algum porto brasileiro.

⁸²⁹ B. Vale, *op. cit.*, p. 243.

⁸³⁰ Destinava-se ao estado de Alagoas. Foi apresada ao sul do Cabo de Santo Agostinho com carga de tecidos no valor de “cinquenta conto de Réis”. *Diário Fluminense* nº 84, de 10 de outubro de 1827.

⁸³¹ AGN, III, caixa 24 e H. Rodriguez; P. Arguinguey, *El Corso...*, p. 414.

Não obstante estar com sua tripulação desfalcada, o corsário não hesitou em enfrentar o navio brasileiro. Pelo que se infere da parte oficial do capitão de fragata George Manson, o comandante do navio brasileiro teve grandes dificuldades com a sua tripulação, sobretudo os estrangeiros que, segundo ele, “atiravam ao ar”. Assim escreveu Manson em sua parte oficial sobre o combate.

Ordenei que se desse uma banda inteira (de bala e metralha), porém, em vez de se apontarem as peças ao inimigo, os marinheiros estrangeiros pareciam ter feito pontaria ao ar, pois nenhum efeito produziu a descarga no inimigo, que imediatamente volteou por BB, e deu-nos uma banda. A isso se seguiu logo uma cena de confusão, de sorte que não podia eu conseguir da equipagem que tornasse a carregar a artilharia, e o inimigo conseguiu encostar-se para abordar por BB. Ainda assim o impedi de deitar sua gente a bordo, que era evidentemente o que eles queriam, pressentindo a confusão que reinava a bordo do *Cacique*; safando-nos um do outro, tomei-lhe a proa, e , achando-me a barlavento, resolvi manobrar por estibordo, a fim de poder servir-me das peças dêsse lado (visto que as outras ainda estavam descarregadas) . Essas peças estavam apontadas como da primeira vez, por consequência a banda não fez efeito algum, e logo que se acabou de dar a banda, a equipagem abandonou os postos. Imediatamente reconheci que o descontentamento prevalecia entre os estrangeiros, vendo-os apontar ao ar a artilharia, e que os brasileiros estavam intimidados; pude, todavia, reunir alguns ao seu dever e repelir por espaço de vinte e cinco minutos os esforços do inimigo para abordar. Durante essa insistência, o 2.º Pilôto e cinco homens foram mortos; o meu segundo em comando (2.º Tenente Carlos Frederico Xell), o Contra-mestre, Oficial de quarto ao leme, foram mortalmente feridos, e todos morreram dias depois. Nesta tristíssima situação, não tendo um só oficial para me ajudar, estando incapaz de fazer resistência em virtude do abandono dos estrangeiros, e achando-se o resto da equipagem com terror pânico, o inimigo tomou posse do navio e os estrangeiros quase unanimemente se passaram⁸³².

Boiteux e Martins atribuíram o descontentamento entre os homens pelo fato de não terem recebido sua parte no apresamento de outro corsário anteriormente⁸³³. Além da série de sucessos do seu cruzeiro até então, a partir daquele momento De Kay ganhou grande impulso com reforço de um navio e de um certo número de estrangeiros que mudaram de lado. Esse procedimento, aliás, foi algo bastante comum entre os

⁸³² Parte oficial do capitão de fragata George Manson, comandante do brigue *Cacique*, sobre o combate com o corsário *General Brandsen*, em 9 de setembro de 1827. Lucas Alexandre Boiteux, *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, vol. 19, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1962, pp. 28-29.

⁸³³ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 389.

estrangeiros, em ambos os lados, ao longo daquela guerra.

Apesar dos percalços com a tripulação e das perdas do brigue *Cacique* no embate, De Kay também sofreu baixas, entre mortos e feridos⁸³⁴. Entre estes últimos, estava o próprio comandante, conforme registrou o cirurgião do *General Brandsen*, John Corbett: “ferimento grave por estilhaço nas costas, tiro de mosquete na pélvis, corte de sabre no calcanhar e ferimento de raspão, por projétil na altura do joelho”⁸³⁵.

É bom lembrar que tanto de um lado quanto de outro, as tripulações possuíam grande número de elementos de outros países. E, por essa altura, urdia grande insatisfação entre alguns grupos de estrangeiros contratados pelo Império do Brasil, o que faria estourar uma revolução em meados do ano seguinte⁸³⁶.

Após o *Cacique* ter sido tomado, foi nomeada uma dotação de presa para tripulá-lo, a qual se somou aos elementos remanescentes da tripulação do brigue brasileiro⁸³⁷. O comando ficou com o subtenente britânico John Gray⁸³⁸. De Kay então seguiu rumo ao norte.

Poucos dias depois, em 16 de setembro, os prisioneiros tentaram tomar o navio e foram descobertos. Robert Samson e Charles Bowen, considerados os idealizadores do plano, foram fuzilados após se negarem a delatar os demais envolvidos⁸³⁹. Depreende-se desse fato que a intenção de retomar o navio após o aprisionamento pode ser um indicativo de que não estavam totalmente convencidos a mudar de lado.

Do mesmo modo, é possível deduzir que havia insatisfação nas tripulações de

⁸³⁴ T. Caillet-Bois apontou terem ficado onze mortos nas forças brasileiras e quatorze mortos e feridos nas forças argentinas. T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 339. Ángel Justiniano Carranza anotou o mesmo número de mortos e alguns feridos para a força brasileira e um morto e quinze feridos do lado argentino. A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 262.

⁸³⁵ Relatório de mortos e feridos do corsário *General Brandsen* no combate com o brigue *Cacique*. *Ibidem*.

⁸³⁶ Para um maior aprofundamento sobre esse assunto recomenda-se consultar a obra “Brasil, segredo de Estado: incursão descontraída pela história do país”, de Sérgio Corrêa da Costa. Sérgio Corrêa da Costa, *Brasil, segredo de Estado: incursão descontraída pela história do país*, 5ª edição, Rio de Janeiro, Record, 2002.

⁸³⁷ Pela perda do navio o comandante George Manson foi submetido a Conselho de Guerra, do qual foi absolvido por ausência de criminalidade em 23 de maio de 1828. O resultado do referido procedimento foi publicado pelo periódico *Diário Fluminense*. A “perda fora devida somente ao facto eventual, inaudito, e imprevisito da rebelião dos estrangeiros que fazião parte da guarnição do referido brigue”. *Diário Fluminense* nº 135, de 17 de junho de 1828.

⁸³⁸ Segundo Brian Vale, o verdadeiro nome deste militar era “Nelson”. B. Vale, *op. cit.*, p. 245.

⁸³⁹ *Ibidem*.

ambos os lados. Naquele contexto, a vida a bordo misturava homens leais com aventureiros e mercenários em meio a privações e lutas. De acordo com Laurio Destéfani, “a conspiração também envolvia o pessoal do *General Brandsen*, a qual também iria se sublevar. Um marinheiro, Miguel Morán, havia dado parte da terrível conjuntura que pretendia terminar com a vida de todos os oficiais”⁸⁴⁰.

Essa informação deve ter chegado a John Gray no brigue *Cacique*. Segundo Brian Vale, o militar inglês estava obcecado com a ideia de que os prisioneiros estavam planejando outra revolta⁸⁴¹. Dois dias depois, em 18 de setembro, Gray começou a chamar os prisioneiros, um por um, na tolda do navio, pedindo-lhes que falassem sobre a conspiração.

À medida que se negavam, efetuava-lhes um disparo, o que fez com quatorze ou quinze homens, até cair na água e se afogar⁸⁴². O mesmo procedimento fazia seu imediato, sob a ameaça de morrer se não executasse a ordem do comandante⁸⁴³.

Segundo Brian Vale, um membro da tripulação do bote do *General Brandsen*, enviado para averiguar os motivos do barulho a bordo do *Cacique*, disse que John Gray “estava em um estado de loucura alcohólica”⁸⁴⁴, tendo havido uma briga enquanto quiseram dominar John Gray, antes de cair na água. Estando embriagado, conforme relatou o carpinteiro do *General Brandsen*, ou mesmo tendo entrado em estado de alienação como alegam outros, o fato é que John Gray realmente morreu afogado⁸⁴⁵.

Porém, há divergências de interpretação quanto ao motivo da queda de John Gray ao mar. A versão mais comum apresentada na historiografia argentina é de que o capitão de presa teria simplesmente caído na água e se afogado⁸⁴⁶. No entanto, Lucas A. Boiteux afirmou que a queda foi provocada por um brasileiro que estava na fila para ser

⁸⁴⁰ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 437, tradução nossa.

⁸⁴¹ B. Vale, *op. cit.*, p. 245.

⁸⁴² L. H. Destéfani, *loc. cit.*

⁸⁴³ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, pp. 377-378.

⁸⁴⁴ Contra-Almirante Robert Otway, [Correspondência]. Destinatário: John W. Croker. 2 ago. 1828. 1 carta. Essa correspondência de nº 106 agregava uma declaração do carpinteiro do corsário *General Brandsen*. PRO, Adm 1/31 *Apud* B. Vale, *loc. cit.*

⁸⁴⁵ Sobre esse acontecimento existe no *Archivo General de la Nación* um processo sumário, levado a cabo por determinação de De Kay no brigue *General Brandsen* em 18 de setembro de 1827. AGN, X-14-9-7.

⁸⁴⁶ A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 264, T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 339, L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 437 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 378.

morto por John Gray.

No convés já escabujavam em sangue sete marujos do Império. No momento em que o cruel oficial tentava descarregar sua arma assassina contra o oitavo brasileiro, este, resolutamente, num gesto rápido e bravo, atira-se ao sangui-sedento comandante, cerra-o fortemente entre os musculosos braços, galga rápido a trincheira e, dando um hurra! Ao Brasil, precipita-se no pélogo e, em suas ondas trêdas engolfa-se com o inimigo execrado⁸⁴⁷.

Segundo Boiteux, “um documento oficial brasileiro narra ligeiramente esse fato heróico, sem, todavia, lembrar o nome do desprendido, bravo e obscuro marujo”⁸⁴⁸. Se de fato houve um enfrentamento no momento anterior à queda, conforme anotou Brian Vale, a hipótese dele ter levado John Gray à água fica reforçada. Ainda assim, a identidade e mesmo a nacionalidade do suposto indivíduo que fez John Gray cessar as mortes no convés do brigue *Cacique* permanecem desconhecidas.

Seguindo sua trajetória, o *General Brandsen* rumou para o Caribe onde procurou reunir, nas imediações da Ilha de Barbados, as presas que havia feito, arrematando-as em São Bartolomeu e Santo Eustáquio e aproveitando para se reabastecer⁸⁴⁹. Enquanto isso, o brigue *Cacique* aguardou o desenlace dessas ações em Gustávia, na Ilha de São Bartolomeu, onde foi reparado⁸⁵⁰. Em 29 dezembro de 1827, já reunidos os dois navios, dirigiram-se para Nova Iorque⁸⁵¹.

A permanência dos corsários em Nova Iorque foi curta. Enquanto organizava

⁸⁴⁷ L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 369.

⁸⁴⁸ *Ibidem*. Não foi possível localizar o referido documento.

⁸⁴⁹ Os corsários possuíam agentes em algumas ilhas do caribe propícias à negociação de navios e produtos diversos sem questionamentos detalhados sobre a procedência. Nesse caso, o agente argentino Winsey trabalhou em Santo Eustáquio e em São Bartolomeu, enquanto os comerciantes locais Haddock e Dinsey executaram as negociações representando Martin e Richardson. Declaração de Guillermo Foraty, Buenos Aires, 31 de julho de 1828, PRO, FO 6/28 *apud* B. Vale *op. cit.*, p. 246. De acordo com o *Diario de Navegación del Bergantín General Brandsen 1827-1828*, os prisioneiros foram desembarcados em São Bartolomeu, onde foi fretado o brigue americano *Maine*, para transportá-los ao Brasil. *The British Packet and Argentine News* nº 88, de 12 de abril de 1828.

⁸⁵⁰ No caminho, no dia 22 de setembro, em consequências das feridas resultantes do combate que redundou no apresamento do brigue *Cacique*, faleceu o tenente Jell (oficial estrangeiro a serviço do Império). O corpo do oficial “foi lançado ao mar envolto na bandeira brasileira. A tripulação do *General Brandsen* rendeu-lhe honras e realizou disparos de canhão a cada quinze minutos”. A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 264, tradução nossa.

⁸⁵¹ *The British Packet and Argentine News* nº 81, de 23 de fevereiro de 1828 e nº 83, de 8 de março de 1828.

seus navios para nova campanha, De Kay “recebeu inesperadamente, em 29 de dezembro, um aviso de mão amiga prevenindo-lhe anonimamente que se em poucas horas não saísse do porto, iria ser detido com o seu navio por gestões do cônsul brasileiro acreditado nos Estados Unidos”⁸⁵².

Por certo, já há algum tempo representantes do governo imperial vinha reivindicando ações norte-americanas quanto aos ataques corsários de cidadãos daquele país neutro à propriedades brasileiras. Além de acusar o mesmo governo de certa parcialidade em favor de Buenos Aires nos assuntos da guerra em curso⁸⁵³.

Com isso, em 2 de janeiro de 1828, os dois navios zarparam no rumo leste, com De Kay a bordo do brigue *Cacique*⁸⁵⁴. Onze dias depois, foram separados por um temporal indo se encontrar somente em 15 de março, na Ilha Gomeira, no arquipélago das Canárias⁸⁵⁵.

Nesse ínterim, sabe-se de notícias pelo diário de Francisco Lynch, o qual diz ter chegado, no porto de Buenos Aires, informações sobre o *General Brandsen*, que teria aportado em São Bartolomeu com dois brigues e uma escuna⁸⁵⁶. Segundo Rodriguez e Arguindeguy, uma dessas presas seria o brigue *Tritão* e talvez o brigue norte-americano *Holly*, o qual foi abordado e liberado posteriormente⁸⁵⁷.

Durante cerca de quatro meses, De kay recorreu diversas ilhas nos Açores, na Madeira, nas Canárias e em Cabo Verde⁸⁵⁸. As novas abordagens incluíam o brigue *Héctor*⁸⁵⁹, em 11 de fevereiro e o brigue *Sacramento*⁸⁶⁰, em 27 do mesmo mês. Este último, foi declarado má presa e o armador Vicente Casares precisou devolvê-lo, sendo

⁸⁵² A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 264.

⁸⁵³ Ver correspondências de Silvestre Rabello a Henrique Clay e de Silvestre Rabelo ao Marquês de Queluz. Brasil, *Arquivo Diplomático da Independência...*, vol. 5, pp. 210-215.

⁸⁵⁴ AGN, VII-1-4-11 e *La Gaceta Mercantil* nº 1369, de 25 de junho de 1828.

⁸⁵⁵ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 415. “Ambos navegaram para leste, passando o *Cacique* pelas Ilhas dos Açores e da Madeira, fazendo parar os navios neutros e inspecionando-os, a ver se transportavam mercadorias para o Brasil, que eram retiradas. Da mesma forma agia o *General Brandsen*, em rota mais a oeste”. H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 391.

⁸⁵⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 153, nota de 18 de março de 1828.

⁸⁵⁷ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *loc. cit.*

⁸⁵⁸ *The British Packet and Argentine News* nº 91, de 3 de maio de 1828.

⁸⁵⁹ AGN, VII-1-4-11.

⁸⁶⁰ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 340.

obrigado a abonar os danos e prejuízos resultantes da captura do navio⁸⁶¹.

Em Santo Antão, no final de março, encontrou-se com o governador local e lhe ofertou uma bandeira azul e branca, dizendo ser a nova bandeira de Portugal⁸⁶². Após fazer aguada em Cabo Verde, os dois navios iniciaram a viagem de retorno, cruzando o Atlântico em direção ao Rio da Prata, mas não sem antes prosseguir no curso.

Em conjunto, abordaram nas proximidades das Ilhas Barbados, o brigue português *Resolução*, do qual foi confiscada a carga e depois liberado. Outra presa foi o brigue *Cooperação*, tendo sido encaminhado ao Rio Salado, onde foi considerado boa presa⁸⁶³.

Segundo Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, seguindo para o sul, supostamente teriam tomado um brigue denominado *Príncipe*, de dez canhões, no litoral da Bahia⁸⁶⁴. Há também, no diário de Francisco Lynch, um relato de apresamento da escuna *Jurujuba*⁸⁶⁵, motivo pelo qual o Barão do Rio da Prata teria enviado uma divisão naval em busca dos corsários *General Brandsen*, *Cacique* e *Gaviota* que estavam operando em conjunto.

Que quinta-feira de manhã zarparam do porto de Montevideu, em direção às costas do Brasil, a fragata *Niterói* com o comandante Norton, corveta *Carioca* e os brigues *Maranhão* e *Assumpta*⁸⁶⁶, este último sob comando do prófugo D. Jacinto Sena Pereira⁸⁶⁷, sendo objeto de sua saída atacar nossos corsários fragata *Gaviota* e brigues *Brandsen* e *Cacique*, os que segundo

⁸⁶¹ AGN, X-42-2-4 e *Diario de Navegación del Bergantín General Brandsen 1827-1828*.

⁸⁶² H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 391 e T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 340.

⁸⁶³ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 415, AGN, VII-1-4-11, IX-34-9-7 e IX-49-3-12.

⁸⁶⁴ Não foi encontrado nas fontes brasileiras referência ao apresamento deste navio. Segundo a fonte argentina, esse navio possuía 10 canhões e 60 homens de tripulação e levava uma carga de 100 barris de açúcar. Teria sido deixado na costa de Pernambuco e sua tripulação se passou para o curso. *La Gaceta Mercantil* nº 1369, de 25 de junho de 1828.

⁸⁶⁵ Por uma matéria de *La Gaceta Mercantil* publicou-se que “era voz geral” o apresamento da corveta *Jurujuba* e da fragata *Ânimo Grande*. Anunciou também que esses apresamentos haviam sido realizados em ação conjunta dos corsários *General Brandsen*, *Cacique* e *Libertador Bolívar*. *Ibidem* nº 1302, de 31 de março de 1828. Como se percebe, uma notícia parcialmente correta.

⁸⁶⁶ Tratava-se do brigue *Sardo Assunta de Niza* que foi apresado pela divisão naval de João das Botas em 18 de fevereiro de 1827. Como navio brasileiro recebeu o nome de *Constança*. Lucas A. Boiteux também encontrou referência a esse navio com o nome *República do Paraguai*. L. A. Boiteux, *Das nossas naus...*, p. 109.

⁸⁶⁷ O capitão de fragata Jacinto Sena Pereira havia caído prisioneiro por ocasião da Batalha de Juncal, em fevereiro de 1827, tendo sido levado para Buenos Aires, de onde conseguiu se evadir e retornar à Marinha Imperial. Por essa razão Francisco Lynch lhe denomina como “prófugo”.

notícias de uma escuna brasileira que havia chegado do Rio de Janeiro haviam apresado a corveta de guerra inimiga *Jurujuba* e a fragata *Animo Grande* que traziam dinheiro para pagar as tropas de Montevideú. Dizem que até o dia de saída não havia notícia alguma sobre o sucesso do *Níger*⁸⁶⁸, que não se pensa que essa expedição tenha ido a Martín García⁸⁶⁹.

Essa anotação do diário de notícias foi citada por Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy⁸⁷⁰ e também por Lucas Boiteux e Hélio Leôncio Martins⁸⁷¹. Todavia, a cronologia atribuída ao acontecimento (anotação do diário em 29 de março) e posição geográfica do apresamento como sendo próximo ao Rio de Janeiro, não permite concebê-la como verdadeira, pois no final de março os navios ainda se encontravam na Ilha de Santo Antão.

Ademais, por ofício encaminhado pelo Barão do Rio da Prata é possível confirmar a preocupação e a saída da divisão naval brasileira com os mesmos navios citados por Lynch, “grande cuidado me deu a demora do transporte *Jurujuba*”⁸⁷². Apesar disso, o chefe naval brasileiro anotou no mesmo documento que o transporte *Jurujuba* chegou ao destino previsto⁸⁷³.

Teria ainda o comboio enviado por ele para encontrar o citado transporte, apresado um navio argentino no dia 10 de abril. “Com efeito não só me trouxe a *Jurujuba*, senão também a Escuna de Guerra da República de Buenos Aires denominada

⁸⁶⁸ O brigue *Níger* havia sido apresado pelas forças navais brasileiras, após ter saído para um segundo cruzeiro, sob o comando de John Halstead Coe em 23 de março. Como se percebe, a notícia ainda não havia chegado a Buenos Aires seis dias depois. Em 31 de março, porém, sabia-se do apresamento do navio e pensava-se que Coe havia caído prisioneiro. Por essa razão foi enviada proposta de trocá-lo por qualquer prisioneiro brasileiro que estivesse sob controle platino. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 160, nota de 31 de março de 1828.

⁸⁶⁹ *Ibidem*, tomo II, p. 159, nota de 29 de março de 1828, tradução nossa.

⁸⁷⁰ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 416.

⁸⁷¹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 391.

⁸⁷² Rodrigo Pinto Guedes. [Correspondência]. Destinatário: Diogo Jorge de Brito. Bordo da fragata *Príncipe Imperial*, 17 abr. 1828. 1 ofício. Publicado no jornal *Diário Fluminense* nº 109, de 13 de maio de 1828.

⁸⁷³ Ao que parece o navio era frequentemente usado para o transporte de valores. Em 16 de fevereiro, um navio denominado *Jurujuba* se preparava para sair do Rio de Janeiro tendo como um dos destinos a cidade de Santos para entrega de “oitocentas arrobas em cobre de chapinha” para a despesa da província do Mato Grosso. Tratava-se de matéria prima para fabricação de moedas para as despesas daquela província, sendo 600 arrobas para moeda de 40 réis e duzentas para moedas de 20 réis. *Diário Fluminense* nº 70, de 26 de março de 1828. Havia previsão de saída de um comboio, sob controle dos comandantes da *Jurujuba* em 25 de fevereiro de 1828. A rota prevista previa passagem por Santos, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. *Jornal do Commercio* nº 118, de 22 de fevereiro de 1828.

*União*⁸⁷⁴. É possível que a anotação do diário de Lynch, assim como ocorreu em tantas outras daquela fonte, tenha seguido algum informe de viajante chegado ao porto de Buenos Aires, naturalmente exposto a eventuais distorções.

Prosseguindo em direção ao sul, com De Kay a bordo do *Cacique* rumo ao Rio da Prata, avistou e abordou a barca mercante inglesa *George Canning*, retirando dela cinco caixas de cobre para forrar cascos, sob pretexto de que os produtos eram contrabando de guerra⁸⁷⁵. Na sequência, abordou outro navio mercante inglês, o *Elisa*. Dessa ação resultou a De Kay um processo por maus tratos⁸⁷⁶. O procedimento ocorreu em virtude da denúncia feita pelo mestre do navio, Tomás Johnson⁸⁷⁷.

Em 2 de junho, nas proximidades de Cabo Frio, encontraram o HMS *Ganges*, sob comando do Contra-Almirante Robert Otway. De Kay “disse que não havia interferido com nenhum navio britânico e lhe foi permitido seguir o seu caminho”⁸⁷⁸. Em meados de junho, após um ano de campanha corsária e com De Kay novamente a bordo *General Brandsen*, rumavam definitivamente para o Rio da Prata.

A ordem do comandante era de que o *Cacique* se dirigisse a Carmen de Patagones, sob o comando do tenente Cunningham, enquanto ele, a bordo do *General Brandsen*, tentaria burlar o bloqueio brasileiro. Vale salientar que por essa altura, De Kay era perseguido tanto por forças brasileiras quanto britânicas pelos ataques aos seus navios⁸⁷⁹.

O bloqueio naval brasileiro cada vez mais com “as atalaias postas em todas as

⁸⁷⁴ Rodrigo Pinto Guedes. [Correspondência]. Destinatário: Diogo Jorge de Brito. Bordo da fragata *Príncipe Imperial*, 17 abr. 1828. 1 ofício. Publicado no jornal *Diário Fluminense* nº 109, de 13 de maio de 1828.

⁸⁷⁵ De Kay emitiu na ocasião a seguinte declaração: “Eu, Geo. C. De Kay, comandante ao serviço de Bs. Ayres, atual Comandante dos brigues *General Brandsen* e *Cacique*, estando no mar a 16° 33’ latitude sul, perto da costa do Brasil, pelo fato de ser o cobre de forrar um contrabando de guerra, indo para um porto inimigo, foi tomado da barca inglesa *Geo. Canning*, Capitão Mac Clelland, 5 caixas de cobre de forrar, que custava na Inglaterra 130 libras em moeda corrente e se for declarado ilegal, no Tribunal de Presas de Buenos Aires, o ato de tirar-lhe a carga, far-se-á imediatamente a indenização pelo valor total dos custos, prejuízos e fretes. Dado a bordo do *Cacique* em 17 de maio de 1828. Assinado: Geo. De Kay – comandante”. AGN, X-14-9-7, tradução nossa.

⁸⁷⁶ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 379.

⁸⁷⁷ AGN, *loc. cit.*

⁸⁷⁸ Contra-Almirante Robert Otway. [Correspondência]. Destinatário: John W. Croker. 7 jul. 1828. 1 carta de nº 64, PRO, Adm 1/30 *Apud B. Vale, op. cit.*, p. 247.

⁸⁷⁹ Contra-Almirante Robert Otway. [Correspondência]. Destinatário: John W. Croker. 22 jun. e 27 jul. 1828. 2 cartas de nº 80 e 106, PRO, Adm 1/30 *Apud Ibidem*, p. 248.

avenidas”⁸⁸⁰, o detectou. O *General Brandsen*, assim como outros corsários, encontraria o seu destino por ocasião do regresso ao Prata. Para a descrição dos acontecimentos que levaram ao fim do bem sucedido navio corsário de George De Kay, a melhor fonte a seguir é a parte oficial do combate enviada pelo Almirante Barão do Rio da Prata ao Marquês de Aracaty.

Naquele dia 16 de junho de 1828, participaram da ação os navios da segunda divisão da Esquadra Brasileira no Rio da Prata, responsável pelo bloqueio naval de Buenos Aires, sob o comando de James Norton. Desse modo, apresentaram-se a corveta *Bertioga*, brigue-escuna *Dois de Julho*, escuna *Nove de Janeiro*, escuna *Dezenove de Outubro*, escuna *União* e o brigue *Níger*. Esses dois últimos navios recentemente tomados aos argentinos e incorporados à Força Naval Brasileira.

Ao forçar o bloqueio o *General Bandsen* foi avistado e seguiu-lhe dando caça e fazendo fogos, desde o leste do Banco Chico, o brigue *Níger* “por ser o único, que o acompanhava em andar”⁸⁸¹. Ao ouvir os tiros do combate, a escuna *Nove de Janeiro* seguiu na direção dos dois navios. O *General Brandsen* respondia ao fogo, mas tentava fugir a todo custo. Já avariado, encalhou nas proximidades da Ponta de Lara, sob a proteção dos canhões da bateria denominada Bravo General Brown. Encalhou também a escuna *Nove de Janeiro* que lhe seguia⁸⁸².

Imediatamente De Kay e a guarnição do corsário embarcaram em um escaler tomando rumo da terra, deixando para trás muitos mortos e feridos, além do comissário e dezoito marinheiros que ficaram prisioneiros. O armamento principal havia sido alijado durante o combate⁸⁸³. O *Níger* também teve cinco mortos e oito feridos.

Sob fogo da metralha das baterias de terra, seguiu-se uma tentativa de desencalhar as embarcações. Devido ao calado, somente os navios menores tinham possibilidade de se aproximar. Por essa razão, James Norton havia se transferido para a escuna *Nove de Janeiro* a fim de controlar as atividades. Sob fogo da fortaleza, perderam a vida o segundo-tenente Diogo Lolbet, o praticante Philip Clapetem e dois

⁸⁸⁰ Expressão usada pelo Barão do Rio da Prata, em meados de 1828, ao se referir ao bloqueio naval que impunha a Buenos Aires. *Diário Fluminense* nº 11, de 12 de julho de 1828.

⁸⁸¹ Barão do Rio da Prata, [Correspondência]. Destinatário: Marquês de Aracaty. Bordo da fragata *Piranga* em Montevideú, 22 jun. 1828. 1 ofício. *Ibidem*.

⁸⁸² *Ibidem*.

marinheiros. O comandante Norton foi atingido no braço direito, tendo de amputá-lo na corveta *Bertioga*⁸⁸⁴.

Mesmo mutilado, James Norton continuou a dar as providências para salvar a guarnição da *Nove de Janeiro* e a pôr fogo nos navios encalhados, o que foi realizado em relação ao *General Brandsen*. Entretanto, enquanto ocorria um retardo em relação à escuna *Nove de Janeiro* por querer seu comandante transportar algum material, a bateria de terra, que havia sido silenciada pelas três escunas brasileiras, reiniciou um vivíssimo fogo depois que foi guarnecida com os marinheiros que haviam desembarcado do *General Brandsen*.

Sob fogo de terra e com as três únicas embarcações, com potencial de se aproximar, já com a mastreação arruinada, não puderam os brasileiros concluir a evacuação da *Nove de Janeiro*. Com isso, o comandante deste navio, Capitão Tenente John Willians, dois marinheiros, e um Soldado ficaram prisioneiros, perdendo-se alguns armamentos e sobressalentes da escuna⁸⁸⁵.

Não há dúvida de que o objetivo maior daquele combate, a destruição do corsário *General Brandsen*, foi cumprido. Entretanto, os efeitos colaterais poderiam ter sido diminuídos se o comandante da escuna *Nove de Janeiro* tivesse executado imediatamente a ordem de incendiar o navio - que já estava sem mastros e com o costado arruinado - e tivesse embarcado no escaler que lhe fora enviado para evacuação em direção aos navios maiores⁸⁸⁶.

Com uma ou com outra providência, a escuna *Nove de Janeiro* e seu material seriam perdidos de qualquer maneira. Todavia, se a ordem de Norton tivesse sido executada não teria ficado prisioneiro o próprio capitão-tenente John Willians com mais três homens, não teria deixado cair armamentos na mão do inimigo e teria evitado que ficassem feridos outros homens das embarcações pequenas, conforme ocorreu na ação subsequente⁸⁸⁷.

⁸⁸³ *Diário Fluminense* nº 11, de 12 de julho de 1828.

⁸⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁸⁵ *Ibidem*.

⁸⁸⁶ *Ibidem*.

⁸⁸⁷ “Pelo fogo das Fortalezas sobre os escaleres, e embarcações pequenas, que a baterão, trez Marinheiros perderão, cada hum braço, outro huma perna, e o Commissario da Escuna *União*, José Francisco de Souza, tendo o ombro direito maltratado de metralha, he considerado em risco de vida; e forão feridos

De qualquer sorte, a ação fundamental desse combate esteve na atuação das três escunas e do brigue *Níger*. Ao distinguir a ação desses navios o Barão do Rio da Prata destacou a razão da boa participação na pugna: “este pelo seu andar, e aquellas por demandarem menos agoa”. Quanto ao capitão de mar e guerra James Norton, ferido na ação, o Chefe da Esquadra Brasileira no Prata registrou muitos elogios.

Norton, acabada a amputação, deo-me parte de todo o sucesso, assignado com a mão esquerda, e acabara, dizendo: Perdi o meu braço direito, fui ferido no peito, e em outros lugares, mas estou contente por ter sido pela cauza do Imperador, e do Brasil, que defendo; e estou prompto a voltar, e arriscar a vida pelas mesmas cauzas, apenas possa fazer mais algum movimento, o que espero não tardará muito. Este valente Official Commandava a Divisão em 30 de julho de 1826, quando os Inimigos perderão a Corveta de 32 peças – *Vinte e Cinco de Maio* -, e o resto das embarcações inimigas fugirão para o Porto maltratadas; sucesso, que deu princípio a aniquilação da Esquadra de Buenos Ayres; queimou o *Congresso*; agora o *Brandzer*; foi mesmo dentro de Buenos Ayres tirar Embarcações, queimar outras, e entre essas huma de guerra; no mesmo dia em que perdeu o braço, deu com acerto todas as providências necessárias, participando todos os sucessos, anhela voltar ao mesmo effectivo serviço ainda antes do total restabelecimento, e que poderei eu dizer para abonar, e recomendar depois de contar factos taes? Só se fizer exacto relatório de muitos outros, que posto sejam de menor importância, mostram sempre o excelente homem do mar, e o Militar valeroso⁸⁸⁸.

Além do comandante Norton, a correspondência oficial do chefe naval brasileiro destacou a ação de outros militares, recomendados pelos respectivos comandantes de navio. Entre eles estava o segundo-tenente Francisco Manoel Barroso da Silva⁸⁸⁹ e o voluntário Thomaz Bettem, ambos embarcados na escuna *União*. Além desses, o voluntário Adolfo Félix Fleckenx, da escuna *Dois de Julho* e o segundo-tenente Brown e o voluntário Basílio Martins Ferreira de Almeida, do brigue *Níger*⁸⁹⁰.

De acordo com informações recebidas dos prisioneiros argentinos, o brigue

mais cinco homens”. *The British Packet and Argentine News* n° 98, de 21 de junho de 1828, tradução nossa.

⁸⁸⁸ Barão do Rio da Prata, [Correspondência]. Destinatário: Marquês de Aracaty. Bordo da fragata *Piranga* em Montevideú, 22 jun. 1828. 1 ofício. Publicado em *Diário Fluminense* n° 11, de 12 de julho de 1828.

⁸⁸⁹ Futuro Barão do Amazonas e Almirante de carreira destacada na marinha brasileira, sobretudo por ocasião da Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai.

⁸⁹⁰ Barão do Rio da Prata, [Correspondência]. Destinatário: Marquês de Aracaty. Bordo da fragata *Piranga* em Montevideú, 22 jun. 1828. 1 ofício. Publicado em *Diário Fluminense loc. cit.*

Cacique que fora encaminhado para Carmem de Patagones “fazia tanta agoa, que custava a esgotá-la, e por isso vinha no *Brandzer* quanto tinham de bom das prezas”⁸⁹¹. Lucas Alexandre Boiteux relatou que o brigue *Cacique*, tomado anteriormente pelo inimigo, foi destruído por Norton naquele combate⁸⁹². Apesar de ter realizado um dos mais bem sucedidos cruzeiros da guerra, tendo declarado dezesseis presas⁸⁹³, estava destruído para sempre o corsário *General Brandsen*.

Os dois cruzeiros da escuna *Bonaerense*

Em meados de 1827, o armador José Julián Arriola comprou a escuna norte-americana *Amalia Fandem*, de 97 toneladas, com intuito de dedicá-la ao corso. O próprio adquirente passou a ser o fiador da operação, tendo como armador Martiniano Bonorino. A escuna recebeu a carta de corso nº 149, datada de 13 de junho de 1827, e foi armada com um rodízio de bronze de calibre 10, somando-se às duas caronadas de calibre 8 que já possuía no ato da compra⁸⁹⁴.

Em 24 de junho de 1827, iniciou sua primeira jornada no corso com uma tripulação de setenta homens, sob o comando de Jean Soulin⁸⁹⁵. Atuou nas costas sul e sudeste do Brasil e retornou no dia 2 de outubro de 1827. A chegada da escuna corsário ocorreu na Enseada de Barragán, ocasião em que o capitão daquele porto informou ao Capitão do Porto de Buenos Aires sobre o retorno e os resultados do primeiro cruzeiro da escuna *Bonaerense*.

⁸⁹¹ Barão do Rio da Prata, [Correspondência]. Destinatário: Marquês de Aracaty. Bordo da fragata *Piranga* em Montevideú, 22 jun. 1828. 1 ofício. Publicado em *Diário Fluminense* nº 11, de 12 de julho de 1828.

⁸⁹² L. A. Boiteux, *A Marinha de Guerra Brasileira nos reinados...*, p. 355.

⁸⁹³ *La Gaceta Mercantil* nº 1369, de 25 de junho de 1828 e *The British Packet and Argentine News* nº 98, de 21 de junho de 1828. A computação exata do número de presas é bastante dificultada pela diferença de informações existente a depender da fonte consultada, dos destinos a que eram enviadas e dos fins dados a elas. Algumas presas possuíam carga a bordo, mas nem sempre essas eram consideradas suficientes para o encaminhamento ao tribunal correspondente. Esse tipo de presa ora era computado, ora não o era. As vezes aparece em certa fonte, mas em outras são omitidas. *The British Packet and Argentine News* nº 57, de 8 de setembro de 1827.

⁸⁹⁴ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 24, nota de Julio Arturo Benencia, A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 97, AGN, X-4-5-5 e X-1-5-1.

⁸⁹⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 23-24, notas de 24 e 25 de junho de 1827.

Por parte do Capitão do Porto da Enseada datado de 2, sabe-se o seguinte: que às doze horas daquele mesmo dia fundeou naquele porto a escuna corsária *Bonaerense*, comandante Jean Soulin, ele disse que em seu cruzeiro fez oito presas: um brigue, seis sumacas e uma lancha; o primeiro e duas sumacas foram direcionados para distintos portos, uma lancha e uma sumaca foram liberados e o resto posto à pique: traz a bordo seis negros e dois mulatos, erva-mate, tábuas, uma caixa com caracteres de imprensa, outra de remédios e uma quantidade de moedas de cobre. Disse que nas costas do Brasil há muito desgosto contra o Imperador. Que em 9 de julho falou com o corsário *General Brandsen* e lhe cedeu víveres. Traz jornais e muita correspondência interceptada. [As sumacas enviadas aos portos eram a *Conceição de Maria* que entrou no Salado e a *Vencedora* que foi perdida ao sul do Tuyú]⁸⁹⁶.

É muito provável que no citado encontro com o corsário *General Brandsen*, Jean Soulin não tenha apenas lhe cedido víveres, conforme apontou. Segundo Ángel Justiniano Carranza, a *Bonaerense* havia tentado um desembarque na costa do Brasil alguns dias antes, tendo sido rechaçada com avarias. Em tal tentativa perdeu um homem e ficou com dois feridos. Esses últimos teriam sido repassados para o *General Brandsen* no encontro dos navios, em virtude da escuna corsária não levar cirurgião⁸⁹⁷.

Conforme expôs Jean Soulin, foram oito os navios apresados durante o seu primeiro cruzeiro. Porém, as três presas que o comandante da *Bonaerense* diz ter afundado e as duas que afirmou ter liberado não foram identificadas em nenhuma fonte.

Já os navios encaminhados para portos argentinos foram o brigue *Novo Briosos*⁸⁹⁸, com carga de vinhos, açúcar, sal e vestuário. Esse navio foi capturado em setembro de forma conjunta com o corsário *Congreso*, de César Fournier, sendo remetido ao Rio Salado, aonde chegou no final de outubro de 1827⁸⁹⁹.

Ainda de acordo com o relato de Jean Soulin, as duas sumacas que apresou foram a *Conceição de Maria*⁹⁰⁰ e *Vencedora*⁹⁰¹. A primeira foi abandonada por sua

⁸⁹⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 69, nota de 4 de outubro de 1827 e *The British Packet and Argentine News* n° 61, de 6 de outubro de 1827.

⁸⁹⁷ A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 258 e L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 434. Convém mencionar que em sua declaração para o Capitão do Porto Jean Soulin relatou ter encontrado apenas o corsário *General Brandsen*. O comandante corsário não informou o encontro com o *Congreso*, de cujo encontro inclusive resultou um navio apresado.

⁸⁹⁸ AGN, IX-34-9-5, IX-34-9-6, X-14-5-2 e III, caixa 22.

⁸⁹⁹ *The British Packet and Argentine News* n° 64, de 27 de outubro de 1827 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 80, nota de 20 de outubro de 1827.

⁹⁰⁰ Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy consignam o apresamento da sumaca *Conceição de Maria* ao

tripulação de presa a caminho do Rio da Prata e em seguida encontrada pela *Canhoneira n° 3*, que a conduziu ao Rio Salado, onde foi declarada boa presa. A segunda foi encaminhada ao mesmo porto da anterior, mas naufragou próximo ao Tuyú ainda em agosto⁹⁰².

Embora não tenha sido relacionada por Soulin, há ainda uma outra sumaca presa atribuída a esse corsário, a qual encontrou o mesmo fim da *Vencedora*. Trata-se da *Herculana*, tomada com carga de farinha, milho e feijão. Essa presa rumava para o Rio Salado quando naufragou a vinte e quatro milhas ao sul do Tuyú, salvando-se a tripulação de onze homens. Segundo o seu capitão de presa, Antonio López, a sumaca tinha sido tomada pela escuna *Bonaerense*, em 1° de agosto, ao norte do Rio de Janeiro⁹⁰³.

Em resumo, do primeiro cruzeiro da *Bonaerense* resultou somente duas presas a serem divididas com outras tripulações. O brigue *Novo Briosso* com o corsário *Congreso* e a sumaca *Conceição de Maria* com a *Canhoneira n° 3*, já que esta não deixou de requerer sua parte quando da liquidação da sumaca apresada⁹⁰⁴.

Em novembro de 1827, o casco e o cordame da sumaca *Conceição Maria*, juntamente com outros produtos e presas do corsário *Sin Par*, foram submetidos aos costumazes leilões levados a efeito pelos armadores em Buenos Aires. Abaixo, segue o anúncio leilão publicado no jornal *La Gaceta Mercantil*.

Por Arriola e Gowland. Na quinta 16 do corrente, na casa de remate n° 74, Rua da Catedral, serão vendidos para a melhor oferta, uma brilhante variedade de produtos que tem chegado e consistem em fios irlandeses superiores, enlatados de todos os tipos, peles brancas, peles listradas

um suposto corsário denominado *Buena Herencia*. Para isso, os historiadores argentinos basearam-se em um registro de entrada de presa no porto do Rio Salado, no dia 20 de agosto de 1827, que associa o referido apresamento a esse corsário. Não há, porém, além dessa anotação, nenhuma alusão ou documento que comprove a existência do *Buena Herencia*. É possível, no entanto, que uma presa possa ter recebido essa denominação, em pleno cruzeiro, com o emprego de uma carta de corso em branco levada pelo seu captor. Francisco Lynch e Alvaro Alzogaray creditaram essa presa à escuna *Boanerense*. A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 313, F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 69, nota de 4 de outubro de 1827 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 376.

⁹⁰¹ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 374.

⁹⁰² *Ibidem*.

⁹⁰³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 60, nota de 21 de setembro de 1827.

⁹⁰⁴ AGN, IX-34-9-6 e IX-49-3-12.

superiores, barbante, tecidos de bom gosto, vestidos com babados e muitos outros itens. Igualmente a carne salgada pertencente aos carregamentos das sumacas presas do *Sin Par: Primavera* e *Conceição Flora*, surtas no Salado, os quais serão vendidos no estado em que se acham. Também o casco e cordame da sumaca *Conceição Flora*, forrada com cobre. Igualmente o casco e cordame da sumaca *Conceição Maria*, presa da *Bonaerense*. **Também se realizará a venda ao melhor lance da famosa escuna corsário *Bonaerense*, ancorada no porto da Enseada, completamente armada e pronta para dar vela.** Os indivíduos que quiserem obter mais detalhes sobre essas embarcações e se informarem sobre os inventários deverão se dirigir à dita casa. Começará às 11 em ponto⁹⁰⁵.

Como se percebe pelo anúncio para o leilão da sociedade Arriola e Gowland, a própria escuna corsário *Bonaerense* foi posta a venda após o seu primeiro cruzeiro. Não foi encontrada documentação que comprove a concretização da venda, mas é possível que tenha ocorrido, pois no início do ano seguinte a escuna corsário partiu para um segundo cruzeiro com nova carta de corso, novo armamento e novo comando.

Para essa jornada o navio foi armado com cinco canhões, sendo um deles um rodízio de calibre 12. No dia 22 de fevereiro de 1828, partiu da Enseada de Barragán, com uma tripulação de setenta homens, dessa vez sob o comando de John Green⁹⁰⁶.

A intenção inicial era de operar na costa do Brasil pelo período de seis a oito meses, mas diante das dificuldades que o corso enfrentava frente ao aumento da eficiência da esquadra brasileira, a *Bonaerense* retornou antecipadamente, no dia 8 de maio de 1828⁹⁰⁷. Na sua chegada John Green declarou ter feito sete presas, das quais remeteu três ao Rio Salado, saqueou e afundou duas, liberou uma com prisioneiros, tendo outra naufragado pelas condições do mar⁹⁰⁸.

Semelhante ao que ocorreu com o primeiro cruzeiro desse navio, não se encontraram informações sobre a presa naufragada, sobre a liberada com prisioneiros e sobre os navios afundados pelo corsário. Indentificaram-se, no entanto, as presas

⁹⁰⁵ *La Gaceta Mercantil* n° 1191, de 9 de novembro de 1827, tradução e grifo nossos.

⁹⁰⁶ AGN, X-4-5-5, *The British Packet and Argentine News* n° 82, de 1° de março de 1828 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 145, nota de 27 de fevereiro de 1828.

⁹⁰⁷ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 35, H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 406 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 374.

⁹⁰⁸ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 231, H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 406 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 374.

remetidas ao Rio Salado: a sumaca *Boa Notícia*⁹⁰⁹, capturada próximo ao Rio de Janeiro com carga de couros, charque e madeiras⁹¹⁰; a sumaca *Nova Trindade*⁹¹¹, com carga de charque e sebo e o brigue *Fanny*⁹¹², tomado em 5 de março, próximo a Rio Grande, com carga de couros e charque⁹¹³. Não é conhecido o destino que teve a escuna corsário *Bonaerense* após o regresso de seu segundo cruzeiro⁹¹⁴.

***Gervasita*, um pequeno corsário de escassas informações**

O bote-baleeiro *Gervasita*, de propriedade de Vicente Casares, foi uma embarcação fretada frequentemente pela marinha republicana para o transporte de pessoal, material e informações no final do ano de 1826 e início de 1827⁹¹⁵.

Aproveitando a experiência adquirida nessas missões e a mobilidade do baleeiro, Casares solicitou e obteve autorização para empregá-lo no corso. Não há, porém, muitas informações sobre sua atuação na atividade⁹¹⁶. Sabe-se, no entanto, que o *Gervasita* apreendeu, em 10 de julho de 1827, a sumaca *Esperança*. Essa presa foi remetida ao Rio

⁹⁰⁹ AGN, IX-34-9-7, IX-49-3-12, III, caixa 22 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 175, nota de 2 de maio de 1828.

⁹¹⁰ Carga de “caldos e mercadorias”, de acordo com o diário de notícias do Capitão do Porto. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 175, nota de 2 de maio de 1828.

⁹¹¹ AGN, IX-35-5-1, IX-49-3-12, X-22-8-3, X-22-8-7 e III, caixa 22.

⁹¹² Esse navio foi comprado pelo ex- comandante do corsário *Sin Par*, Charles Fidblon, que fez o primeiro cruzeiro daquele navio e se retirou do corso. AGN, IX-35-5-1, IX-49-3-12, X-22-8-3 e X-22-8-7. Teodoro Caillet-Bois dá esse navio como armado no Rio Salado para incorporar-se à esquadra republicana após ter sido apresado. “O *Fanny* foi transformado no brigue de guerra *Convención*”. T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, pp. 332 e 362, tradução nossa.

⁹¹³ A. Alzogaray, *op. cit.*, pp. 231 e 313, L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 451 e *The British Packet and Argentine News* n° 84 e 85, de 15 e 22 de março de 1828 e n° 91, de 3 de maio de 1828. Teodoro Caillet-Bois anotou que o *Fanny* trazia “vinho e petrechos bélicos”. T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 35, tradução nossa. Uma nota do Ministro da Guerra e da Marinha, publicada em *La Gaceta Mercantil*, noticiava o apresamento desse navio com “seis peças de artilharia, duas de calibre 9 e quatro de calibre 4”, contendo carga de “vinhos e montarias”. *La Gaceta Mercantil* n° 1289, de 13 de março de 1828, tradução nossa.

⁹¹⁴ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 406 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 374.

⁹¹⁵ Há o registro do emprego da *Gervasita* nessas funções pelo menos doze vezes no período compreendido entre 15 de dezembro de 1826 e 10 de março de 1827. Depois disso a embarcação não é mais citada no diário de notícias. F. Lynch, *op. cit.*, tomo I, pp. 121-176, notas de 15, 21 e 26 de dezembro de 1826, de 9, 12, 18, 19 e 23 de janeiro de 1827, de 1º, 2 e 22 de fevereiro de 1827 e 10 de março de 1827.

⁹¹⁶ AGN, III-57-4-5 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 436.

Salado e naufragou uma semana depois de ter sido tomada⁹¹⁷.

Apesar da ausência de outros registros, a constatação desse apresamento tornou necessária a inclusão desse pequeno corsário na presente análise. Não foi realizado nenhum outro registro de entrada no porto de Buenos Aires após 10 de março de 1827 e, como se viu, a presa foi encaminhada para o Rio Salado. Por não terem sido identificadas outras informações sobre esse corsário nas diversas fontes, presume-se que não se tenha salientado no curso - ou que sua atuação tenha sido efêmera - retornando aos transportes fluviais que antes realizava.

Rapido, o único corsário comandado por um criollo

Após ser apreendido pelo corsário *Cometa*, o navio mercante inglês *Dove*, de cento e oitenta toneladas, foi autorizado a armar-se em curso em 17 de junho de 1827⁹¹⁸. A preparação ocorreu no Rio Salado, tendo como armador Martiniano Bonorino e como fiador da operação José Julián Arriola. O navio recebeu a carta de curso nº 151, de 5 de julho de 1827, e armado com um canhão de calibre 12 ficou pronto para partir⁹¹⁹.

O comando foi entregue a José María Piñedo, um experiente corsarista que já havia lutado contra os espanhóis anos antes, e que se licenciou do serviço regular da armada para retornar ao curso⁹²⁰. Antes já havia estado na tripulação do corsário *Sin Par*⁹²¹. Segundo Teodoro Caillet-Bois, ele foi o único criollo a comandar um corsário nessa guerra⁹²².

Com uma tripulação de dezoito homens, partiu do Rio Salado, em 23 de agosto de 1827. Em 1 de setembro, capturou a sumaca *São João*, de noventa e duas toneladas e onze tripulantes, a qual se encontrava fundeada em frente à cidade de Rio Grande, com carregamento de sal e tecidos. A presa chegou em Buenos Aires uma semana depois e

⁹¹⁷ AGN, X-14-5-2.

⁹¹⁸ *La Gaceta Mercantil* nº 969, de 1º de fevereiro de 1827.

⁹¹⁹ AGN, X-4-5-5 e X-14-5-1.

⁹²⁰ T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 333.

⁹²¹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 55, nota de Julio Arturo Benencia.

⁹²² T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 42. Vale recordar que, embora sem nenhuma projeção no curso, a escuna *Libertad del Sud* que fora aprisionada pelo brigue brasileiro *Pirajá*, em 12 de fevereiro de 1826, era comandada pelo portenho Diego Vélez.

foi vendida a José Julián Arriola, que a renomeou como *Correntina*⁹²³.

O cabo de presa que a conduziu até o porto platino, Guillermo Debett, informou que o comandante da sumaca apresada relatou ter saído dois brigues da Bahia, um de quatorze e outro de dez canhões, “armados pelo comércio brasileiro para a defesa contra os corsários argentinos”⁹²⁴. Com a detecção da presença do corsário na costa brasileira, a Marinha Imperial foi advertida e iniciou uma perseguição. Ainda em setembro, o *Rápido* foi alcançado pela fragata *Paula*⁹²⁵, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Candido Francisco Victória, que o apresou ao sul do Rio Grande⁹²⁶.

A fragata chegou ao porto do Rio de Janeiro, no dia 25 do mesmo mês, com o Chefe de Divisão Diogo Jorge Brito e cinquenta e cinco prisioneiros a bordo. O *Rápido* chegou no mesmo dia conduzido pelo Segundo-Tenente Francisco da Costa Gonçalves Cardoso⁹²⁷. Os prisioneiros foram direcionados para uma presiganga da capital do Império, onde segundo Teodoro Caillet-Bois “deram-lhes bom tratamento”⁹²⁸, permanecendo lá até o final da guerra⁹²⁹.

***Triunfo Argentino*, “una muy linda”escuna corsário**

Com intuito de armar mais um corsário, em 11 de junho de 1827, a escuna mercante norte-americana *Montezuma*, de 142 toneladas, foi adquirida por José Julián Arriola e matriculada, no dia 28 do mês seguinte, com o nome de *Triunfo Argentino*. Em Buenos Aires, o navio foi artilhado com cinco canhões de ferro de calibre 8 fornecidos pelo Estado. Figuraram como armadores Martiniano Bonorino e o próprio

⁹²³ AGN, III, caixa 22, IX-34-9-5 e IX-49-3-12. No jornal *Diário Fluminense* encontra-se essa presa com a denominação de “sumaca *São Joãozinho*”. *Diário Fluminense* nº 74, de 28 de setembro de 1827.

⁹²⁴ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 55, nota de 8 de setembro de 1827, tradução nossa.

⁹²⁵ Essa deve ter sido uma das últimas ações da fragata *Paula*, pois somente alguns dias depois, em 2 de outubro de 1827, naufragou nas cercanias de Cabo Frio enquanto perseguia outro corsário, o *Congreso*. *La Gaceta Mercantil* nº 1179, de 25 de outubro de 1827. Lucas Alexandre Boiteux muito bem registrou o referido naufrágio em uma de suas obras, porém relacionou a perda do navio à perseguição ao corsário *Oriental Argentino*. L. A. Boiteux, *Das nossas naus...*, p. 77.

⁹²⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 74, nota de 13 de outubro de 1827, A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 119 e *Diário Fluminense* nº 73, de 27 de setembro de 1827.

⁹²⁷ *Diário Fluminense* nº 74, de 28 de setembro de 1827.

⁹²⁸ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 43.

⁹²⁹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 55, nota de Julio Arturo Benencia.

Arriola, sendo este também o fiador da operação⁹³⁰.

O navio obteve a carta de corso nº 155, datada de 8 de agosto de 1827, mesma data em que foi assinado o contrato de corso⁹³¹. Durante o mês de agosto permaneceu em atividade no entorno da capital portenha⁹³². Em seguida, com cento e vinte homens de tripulação, sob o comando de Juan Francisco Villard, partiu para o seu primeiro cruzeiro⁹³³.

No dia 13 de setembro de 1827, encontrou-se com o brigue *Pampeiro*, nas proximidades das Ilhas dos Alcatrazes, no litoral de São Paulo. O combate durou três horas. A serração e os remos permitiram que conseguisse se evadir. Em um trecho da parte oficial do comandante do brigue *Pampeiro*, Primeiro-Tenente Pedro Ferreira de Oliveira, lê-se:

Com efeito a escuna reconheceu ser navio de guerra, e principiou fazer fogo vivo pela proa, e por isso orcei, e ficou-me a sottavento E. B, e principiou o combate, porém com pouco fruto, porque a serração não permittia fiança nas pontarias: passada hora e meia de fogo, vendo que a escuna projetava querer abordar, deixei a cahir á ré, e quando ella me procurou a alheta de E. B, arribei sobre ella de modo que me ficou com a proa pelo través, e com o fogo que lhe fiz, a puz totalmente em desordem, porque não fez mais fogo com os rodízios, veio-lhe abaixo o Mastareo do Joanete de proa, e mais estrago no aparelho, o que se via quando dava fogo ás peças, principiou logo a por-se em fuga, e eu sempre perseguindo-a, mas a calma, e os remos forão-lhe mais favoráveis, e pôde evadir-se com a serração, e apagando todas as luzes⁹³⁴.

Em virtude de uma comunicação do Capitão do Porto do Rio Salado, sabe-se que no dia 23 de setembro de 1827, o corsário *Triunfo Argentino* fundeou naquele ancoradouro⁹³⁵. Do mesmo modo, por meio de uma informação encaminhada pelo Subdelegado daquele porto ao Capitão do Porto de Buenos Aires, em 14 de outubro de 1827, sabe-se ter ocorrido uma incursão de um lanchão brasileiro com bandeira argentina naquele rio. O referido lanchão havia abordado e tomado o brigue americano

⁹³⁰ AGN, III-27-6-3, X-23-5-7 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 43, nota de Julio Arturo Benencia.

⁹³¹ AGN, X-4-55 e X-14-5-1.

⁹³² F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 76, nota de 15 de outubro de 1827.

⁹³³ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 498.

⁹³⁴ *Diário Fluminense* nº 78, de 3 de outubro de 1827.

⁹³⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 67, nota de 30 de setembro de 1827.

Tuscaloosa, que estava sendo carregado nas cercanias⁹³⁶.

Segundo uma nota do *The British Packet and Argentine News*, nesse episódio “não foi realizada nenhuma oposição por não haver navio de guerra, exceto o corsário *Triunfo Argentino*, que com a maré baixa havia encalhado”⁹³⁷. A partir dessa referência têm-se conhecimento de que no dia 14 de outubro, o *Triunfo Argentino* ainda se encontrava no Rio Salado. E sem condições de partir.

Ainda ao longo do primeiro cruzeiro, segundo escreveu um oficial da escuna corsário *Presidente*, o *Triunfo Argentino* teria se batido com o brigue *Ururau*, próximo a Santos, no dia 14 de setembro⁹³⁸. Pela referência geográfica e temporal não é de descartar que o dito oficial tenha confundido o *Ururau* com o *Pampeiro*. Baseado nesses registros - e sabendo dos estragos ocorridos no combate com o brigue *Pampeiro* - fica fácil inferir que logo depois de combater, o *Triunfo Argentino* mesmo sem ter realizado presa alguma, recolheu-se ao Rio Salado para sanar suas avarias.

A despeito de não terem logrado o retorno almejado, não perderam as esperanças seus armadores. Menos de dois meses depois, em 4 de dezembro, o corsário partiu rumo à costa brasileira para uma segunda jornada⁹³⁹. Dessa feita, o comando foi dado ao francês Augustin Dagrument, com uma tripulação de noventa e cinco homens⁹⁴⁰.

Após essa partida, a escuna corsário necessitou retornar ao Rio Salado, em 21 de dezembro, “por ter rendido o mastro grande, e ser-lhe impossível continuar o cruzeiro”⁹⁴¹. Até aquele momento, declarou ter feito duas presas, das quais uma havia chegado ao destino a salvo. Após os reparos necessários voltou ao mar, tendo retornado dessa segunda fase do cruzeiro em 11 de fevereiro de 1828, quando declarou ter feito oito presas ao todo⁹⁴².

Do total mencionado foi possível identificar cinco navios apresados. Dentre

⁹³⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 43 e 49, notas de 11 e 27 de agosto de 1827.

⁹³⁷ *The British Packet and Argentine News* n° 63, de 20 de outubro de 1827.

⁹³⁸ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 134 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 87-88, nota de Julio Arturo Benencia.

⁹³⁹ *Diário Fluminense* n° 19, de 23 de janeiro de 1828.

⁹⁴⁰ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 499.

⁹⁴¹ Cf. nota contendo as movimentações do porto do Rio Salado, publicada pelo Jornal *Diário Fluminense*. *Diário Fluminense loc. cit.*

⁹⁴² H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 499.

esses, o brigue-escuna *Apanthropia*⁹⁴³, tomado próximo ao cabo de Santa Maria e o brigue *Boitia*⁹⁴⁴, tomado no dia 7 de dezembro, no litoral do Paraná, com carga de madeiras e erva-mate. Esses dois navios foram declarados boas presas e vendidos posteriormente.

Outras duas presas foram perdidas a caminho do Rio Salado. A sumaca *Santo Antônio Voador*⁹⁴⁵, naufragada próximo ao Tuyú e o brigue inglês *George & James*⁹⁴⁶, naufragado próximo ao cabo de Santo Antônio, salvando-se a tripulação. Por fim, a sumaca *Protetora* foi retomada pela Marinha Imperial⁹⁴⁷.

Ainda sob o comando de Dagrumet, o *Triunfo Argentino* saiu para um terceiro cruzeiro, em 29 de março de 1828, com uma carta de corso datada de 12 de novembro do ano anterior⁹⁴⁸. Poucos dias depois, foi perseguida por engano pela escuna *Sarandí*, da marinha republicana, enquanto esta comboiava outros dois navios⁹⁴⁹.

O historiador naval Lucas Alexandre Boiteux credita a esse corsário a captura do brigue inglês *Nestor*⁹⁵⁰ no dia 16 de abril de 1828⁹⁵¹. Este navio foi retomado pela divisão volante brasileira, quando já se encontrava no Rio Salado, cinco dias depois da captura. Esse reapresamento foi informado por um ofício remetido pelo Barão do Rio da Prata ao Ministro Diogo Jorge de Brito⁹⁵².

Depois disso, em 14 de maio, a escuna sofreu uma avaria grave no casco quando

⁹⁴³ AGN, IX-35-1-6, IX-49-3-12 e IX-49-3-13.

⁹⁴⁴ *Idem*, X-14-3-6, X-14-5-2, III, caixa 22 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 113, nota de 20 de dezembro de 1827.

⁹⁴⁵ AGN, III, caixa 23 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 499.

⁹⁴⁶ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 499.

⁹⁴⁷ *Ibidem* e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 399.

⁹⁴⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 161, notas de 1º de abril de 1828.

⁹⁴⁹ *Ibidem*, tomo II, p. 163, nota de Arturo Benencia.

⁹⁵⁰ Posteriormente o *Nestor* foi levado por navios ingleses. O *Jornal do Commercio* noticiou: “A respeito da exposição feita pelo Mestre do Brigue Inglez *Nestor* publicada no *Jornal do Commercio* de 27 do corrente mostrando o tratamento barbaro que elle e a sua gente receberão da equipagem apresadora, a seguinte carta do Consignatario mostrará ainda mais o extravio escandaloso de parte da carga pelos apresadores; e explicará mui naturalmente a razão da sua retomada por hum dos Navios de S. M. B. quando o encontrou fora do Porto. Monte Video 24 de setembro de 1828”. *Jornal do Commercio* nº 370, de 2 de janeiro de 1829. Essa mesma edição do jornal publicou a carta citada no texto, relatando alguns detalhes sobre o episódio do apresamento e suas consequências.

⁹⁵¹ L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 50.

⁹⁵² Ofício publicado na seção “Artigos de Ofício – Província Cisplatina”, do *Diário Fluminense* nº 135, de

navegava na Laguna de Rocha, na costa oriental do Uruguai, tendo a sua tripulação improvisado o concerto⁹⁵³. Seguiu realizando corso e, em 17 de julho, naufragou na costa de Castillos, salvando-se Dagrument e cinquenta homens de sua tripulação⁹⁵⁴.

Os historiadores argentinos creditam a perda do navio a ocorrência de um temporal⁹⁵⁵. A versão brasileira de Lucas Alexandre Boiteux sustenta que a escuna corsário “perseguida pelos nossos cruzadores, atirou-se à costa na altura de Castilhos e ali se perdeu”⁹⁵⁶.

Flor de Mayo, um navio negreiro convertido em corsário

O corsário *Flor de Mayo* era a antiga escuna *Bella Flor*, a qual havia sido capturada pelo corsário *Hijo de Mayo*, do comando de James Harris, em 27 de julho de 1826. Essa escuna encontrava-se em Carmen de Patagones por ocasião do malfadado ataque realizado àquela localidade em março de 1827. Após ter sido julgada boa presa, decidiram empregá-la no corso.

O alistamento da embarcação ocorreu na Vila de Carmen de Patagones, sendo os três canhões nela utilizados provenientes do parque local⁹⁵⁷. O navio teve seu aparelho modificado para brigue-escuna e não ficaram registrados o número da carta de corso, nem o nome do seu proprietário e armador⁹⁵⁸. Lucas A. Boiteux e Hélio Leôncio Martins afirmaram que o próprio James Harris a armou como corsário⁹⁵⁹.

No início de setembro de 1827, o novo corsário estava pronto para partir, tendo como agente de presas Eduardo Fuzier. Zarpou então de Patagones, em 9 de setembro, sob o comando de James Harris e com noventa homens de tripulação⁹⁶⁰. Nesse

17 de junho de 1828.

⁹⁵³ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 499.

⁹⁵⁴ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 204, nota de 23 de julho de 1828.

⁹⁵⁵ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 451. T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 42 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 499.

⁹⁵⁶ L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 48.

⁹⁵⁷ Teodoro Caillet-Bois anotou que esse corsário foi armado com treze canhões. T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 43.

⁹⁵⁸ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 408.

⁹⁵⁹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 393.

⁹⁶⁰ *The British Packet and Argentine News* nº 56, de 1º de setembro de 1827 e H. Rodriguez; P.

cruzeiro, que durou trinta dias, conseguiu somente uma presa (não identificada), a qual foi perdida na barra do Rio Negro ao tentar demandar o porto local⁹⁶¹.

O *Flor de Mayo* saiu ainda para uma segunda jornada. Contudo, existem poucos dados sobre o navio e sua atuação. Apesar disso, com data de 17 de fevereiro de 1828, Alvaro Alzogaray anotou em seu diário a notícia trazida pelo comandante da escuna *Rosa*, James Gibrow, que chegou procedente de Baltimore acossado por uma escuna brasileira. Segundo aquele oficial, “o brigue corsário nacional *Presidente* havia chegado na Ilha de São Bartolomeu e os brigues *Brandsen* e *Flor de Mayo* chegaram em Nova Iorque, havendo o *Brandsen* apresado um brigue de guerra brasileiro de vinte canhões que crê ser o *Cacique*”⁹⁶². Conforme se pode verificar, são notícias que apresentam fundamento no que diz respeito à localização e à cronologia de atuação dos outros dois corsários citados.

Depois disso, os registros encontrados referente ao *Flor de Mayo* são raros. Devido ao fato de ter partido do porto de Carmen de Patagones, as informações não ficaram registradas no diário do porto de Buenos Aires, de Francisco Lynch, exceto por uma nota de 1º de abril de 1828, cujas informações parecem evidenciar o fim de sua atividade.

Apresentou-se neste porto Guillermo Enrique, guardião do brigue-escuna corsário *Flor de Mayo* que saiu de São Bartolomeu no início deste ano, ele que fez três presas e vindo ao largo de Pernambuco foi batido por um brigue e uma escuna inimigos, hora e meia, e tendo sido morto o comandante e ferido o imediato arriaram a bandeira, e estando este (guardião) enfermo e preso em Montevideú, pude escapar do hospital e vir a este porto⁹⁶³.

É difícil confirmar a veracidade da notícia levada ao porto de Buenos Aires pelo suposto guardião do *Flor de Mayo*. Todavia, na hipótese dela ser verdadeira, não há dúvida de que naquela ocasião o navio não era comandado por James Harris, pois o mesmo sobreviveu à Guerra da Cisplatina, vindo a falecer muitos anos depois.

Arguindeguy, *loc. cit.* Uma nota de *La Gaceta Mercantil* cogita que a *Flor de Mayo* saiu juntamente com o corsário *Oriental Argentino*. *La Gaceta Mercantil* n° 1146, de 3 de setembro de 1827.

⁹⁶¹ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 315.

⁹⁶² *Ibibem*, p. 194, tradução nossa.

⁹⁶³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 160, nota de 1º de abril de 1828, tradução nossa.

Há, ainda, registrado no *Diário de Operaciones de la Escuadra Republicana*, uma informação levada pelo Capitão Dinkinson, comandante da escuna norte-americana *Gerônimo and Maria*. Tal oficial chegou ao Rio Salado, no dia 9 de agosto de 1828, procedente de Carmen de Patagones, de onde houvera saído quatro dias antes. Trazia a informação de que o corsário *Flor de Mayo* havia chegado ao porto de Patagones um dia antes de sua partida, proveniente de seu cruzeiro. Segundo Dinkinson, o corsário trazia consigo uma presa, a qual se perdeu ao entrar no Rio Negro⁹⁶⁴.

Amotinado e capturados: as desventuras dos três corsários “*Gobernador Dorrego*”

Notoriamente a ascensão de Manuel Dorrego ao posto de Governador de Buenos Aires e encarregado da guerra, em 1827, ensejou a nomeação de alguns navios corsários em sua homenagem. Como será visto, esses tributos não vieram acompanhados de uma “boa-sorte”. De modo a conservar o mesmo critério de apresentação usado para os demais navios corsários, as três belonaves denominadas “*Gobernador Dorrego*” serão apresentadas pela ordem cronológica do início de sua atuação.

O primeiro corsário a se chamar *Gobernador Dorrego* foi uma escuna de vinte e sete toneladas construída com grande esforço na localidade de Barracas por Andrés Ponce. O seu nome original era *Colombiana*, mas ao ser vendida por Francisco Lozano e Juan García a Miguel Cobian, para emprego no corso, foi renomeada como *Gobernador Dorrego*⁹⁶⁵. A partir daí, recebeu a carta de corso nº 174, datada de 23 de outubro de 1827, firmou contrato e foi artilhada com um canhão de calibre 6 e outro de calibre 4, provenientes do parque nacional de artilharia⁹⁶⁶.

A constituição de uma tripulação para essa escuna foi demorada pela indisponibilidade de marinheiros, com dificuldade conseguiu-se recrutar quarenta e sete homens. A partida para o seu cruzeiro deu-se em 22 de novembro de 1827, sob o comando de Bernard Dupuy⁹⁶⁷.

⁹⁶⁴ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 267.

⁹⁶⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 99, nota de Arturo Benencia.

⁹⁶⁶ AGN, X-14-5-1 e X-5-1-3.

⁹⁶⁷ *La Gaceta Mercantil* nº 1270, 15 de fevereiro de 1828 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 99, nota de 22 de novembro de 1827.

A escuna foi perseguida pelos navios do bloqueio naval brasileiro que lhe causaram sérios danos, obrigando-a a se refugiar na Enseada de Barragán no dia 31 de dezembro de 1827. Encerrava-se a primeira aventura da escuna *Governador Dorrego*, muito avariada e sem ter feito presas⁹⁶⁸.

Depois disso, a escuna corsário foi encaminhada para o local em que foi construída, Barracas, no Riachuelo, de modo a ser reparada. Não só foi consertada, mas também vendida, em 25 de janeiro de 1828, sendo rebatizada novamente de *Colombiana*⁹⁶⁹. O novo proprietário tratou de regularizá-la para continuar a atuação como um navio corsário.

Assim sendo, recebeu a carta de corso nº 190, datada de 30 de janeiro de 1828, e assinou o contrato de corso, com fiança de Carlos Marcet, no dia 7 de fevereiro de 1828. Cinco dias depois zarpu do porto de Buenos Aires, com quarenta e três homens de tripulação sob o comando Gerard Fisher⁹⁷⁰. Segundo Francisco Lynch, “sem ser vista pelos inimigos, pois estes não se moveram e perdeu-se de vista a escuna”⁹⁷¹.

Em 15 de fevereiro, a escuna retornou ao porto de Buenos Aires com sua tripulação amotinada⁹⁷². Não se conhece ligação entre os fatos, mas no mesmo dia em que a escuna retornou ao porto da capital, o periódico *La Gaceta Mercantil* publicou uma correspondência contendo um amplo questionamento aos armadores do navio, acusados de venderem ações do corsário após a chegada do primeiro cruzeiro em 31 de dezembro de 1827, o que estaria em desacordo com as regras⁹⁷³.

Em edição posterior do mesmo periódico, os armadores rebateram todas as acusações recebidas⁹⁷⁴. Todavia, a análise da documentação tornou perceptível os litígios existentes entre o comandante, a tripulação e os armadores desse navio. Não há

⁹⁶⁸ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 4 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 437.

⁹⁶⁹ AGN, X-14-9-7 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 437. Alvaro Alzogaray a nomeia de “*Boliviana*”. A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 192.

⁹⁷⁰ *La Gaceta Mercantil* nº 1269, de 14 de fevereiro de 1828.

⁹⁷¹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 136, nota de 12 de fevereiro de 1828, tradução nossa e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 384.

⁹⁷² F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 138, nota de 15 de fevereiro de 1828, H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 404 e T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 4.

⁹⁷³ *La Gaceta Mercantil* nº 1270, de 15 de fevereiro de 1828.

⁹⁷⁴ *Ibidem* nº 1272, de 20 de fevereiro de 1828.

outros registros dessa escuna como corsário, mas em agosto de 1828, era descrita como “escuna nacional *Gobernador Dorrego*” e conduzia oficiais no estuário do Prata⁹⁷⁵. Um bom indício de que tenha sido incorporada à esquadra republicana para o desempenho de atividades de apoio.

O segundo navio corsário denominado *Gobernador Dorrego* foi o já referido brigue-escuna adquirido por César Fournier, em 3 de junho de 1828, na Ilha de Santo Eustáquio. Fournier havia sido enviado aos Estados Unidos em missão especial. Levava algumas cartas de corso em branco e havia se encontrado com o corsário *Presidenta*, do comando de Robert Beazley, ao qual cedeu - ou vendeu - uma de suas cartas para que aquele corsário continuasse a operar, já que a sua documentação estava vencida.

Em sua viagem, Fournier já havia comprado, nos Estados Unidos, uma corveta que denominou *Veinte Cinco de Mayo*, usando, para ela, uma das cartas de corso que trazia. No Caribe, adquiriu também o brigue-escuna *Gobernador Dorrego*. Em 12 de setembro de 1828, a bordo da escuna *Juncal*, o corsário partiu rumo ao Rio da Prata juntamente com os outros dois navios comprados na viagem.

A partir daí as informações são esparsas. César Fournier nunca mais voltou. Segundo consta, foi atingido por um tornado em alto mar, do qual escapou apenas o brigue-escuna *Gobernador Dorrego*, por estar mais afastado. Sabendo do infortúnio dos outros dois navios, o comandante que havia sido designado para o brigue-escuna, Andrés Barriteaud, decidiu continuar atuando, indiscriminadamente, como corsário e pirata no Caribe e nas Ilhas Canárias⁹⁷⁶.

Em 5 de abril de 1829, Barriteaud foi apresado pelo navio de guerra holandês *Valk* e levado para o Suriname onde foi processado e condenado a prisão juntamente com a sua tripulação. As presas conhecidas do brigue-escuna *Gobernador Dorrego* no período que antecedeu seu aprisionamento são o brigue *Lebre* - embargado pelas autoridades holandesas e devolvido aos proprietários - e o brigue *Marquês de Vianna*, capturado nas Antilhas, onde foi saqueado e afundado. A carga desse último foi vendida na Ilha de Tortuga⁹⁷⁷.

⁹⁷⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 212, nota de 19 de agosto de 1828.

⁹⁷⁶ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 382 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 438.

⁹⁷⁷ AGN, IX-49-3-14, X-1-5-7 e X-15-3-7, T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 58 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 438.

O terceiro navio de nome *Gobernador Dorrego* foi a antiga corveta francesa *Mandarine*, de 310 toneladas, adquirida em Buenos Aires por Luis Federico Massat Tossant em julho de 1828⁹⁷⁸. Antes de ser vendido, esse navio ficou detido em Montevideu por quarenta e dois dias, sob suspeita de levar carga de propriedade argentina. Foi liberado após protestos do cônsul da França, no contexto dos contratempos diplomáticos pelos quais passava o Brasil em virtude do bloqueio naval⁹⁷⁹.

Em condições especiais, a corveta passou a ser considerada como navio de guerra argentino destinado ao corso, porém independente da esquadra⁹⁸⁰. Expediram-se ao seus oficiais os despachos que os acreditavam como membro da Armada Argentina, “mas só com o objeto de assim os caracterizar em público”⁹⁸¹. Sua nova nomenclatura: *Gobernador Dorrego*⁹⁸².

Ao longo do mês de julho de 1828, o navio foi sendo preparado. A operação foi afiançada por Miguel de Azcuénaga, tendo como armador Francisco Lozano. Concedeu-se a carta de corso nº 192, datada de 18 daquele mês, e o novo corsário recebeu 16 canhões de calibre 12.

Em meados de agosto, o novo corsário estava pronto para partir⁹⁸³. A tripulação era de cento e cinquenta e dois homens e o comando foi dado ao francês Jean Soulin⁹⁸⁴. Na mesma situação e prontos para zarpar em conjunto estavam também os corsários *General Rondeau e Argentina*.

O *Gobernador Dorrego* suspendeu no dia 19 de agosto, porém a sua partida em

⁹⁷⁸ AGN, IX-49-3-12 e III, caixa 24.

⁹⁷⁹ De fato levava materiais para a Argentina. Após ser liberada por pressão diplomática, chegou a Buenos Aires em 13 de janeiro de 1828, procedente de Montevideu, “ricamente carregada e com doze peças de artilharia montada”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 125, nota de 13 de janeiro de 1828, tradução nossa. Sobre essa questão, em 11 de fevereiro de 1828, o jornal *Aurora Fluminense* noticiou: “Conta-se que o Governo da Republica comprara esta Galera, pelo preço de 80.000 pesos em papel. Nós temos a observar, que o navio Francez , que passou por Buenos-Ayres não he huma Curvetta de Guerra Franceza, como acreditarão os Jornaes desta Cidade, porem sim huma Galera de commercio chamada *Le Mandarin*, que tem a seu bordo artilheria, e que era destinada a uma viagem em torno do Mundo”. *Aurora Fluminense* nº 16, de 11 de fevereiro de 1828.

⁹⁸⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 209-210, nota de Julio Arturo Benencia.

⁹⁸¹ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 439, tradução nossa.

⁹⁸² F. Lynch, *loc. cit.*

⁹⁸³ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 60.

⁹⁸⁴ AGN, X-4-5-5 e X-14-9-7.

comboio com os outros dois corsários foi detectada e avisada aos navios brasileiros por meios de sinais convencionados previamente. Eram os espões do Império que já aguardavam essa saída noturna, um dos principais meios usados para ludibriar o bloqueio naval⁹⁸⁵. O historiador naval argentino Teodoro Caillet-Bois descreveu esse acontecimento.

No meio da tarde os três navios desfraldaram as velas, já que não se via o inimigo; toda a população da Grande Aldeia os observa com interesse e afeição: de imediato já se fazem visíveis qualidades e defeitos; o *Rondeau*, com poucas velas, e depois também o *Argentina*, alcançam facilmente o *Dorrego*, que tem velas duplas. Mantém-se a expectativa na Raia Exterior, ao anoitecer, com um vento fresco de noroeste, singram rio abaixo de vento em popa. Mas logo veem acenderem-se duas grandes fogueiras na costa – traidor alerta ao inimigo — e simultaneamente os brasileiros zarpam no horizonte; com o que os navios argentinos optam prudentemente por regressar⁹⁸⁶.

Segundo Laurio Destéfani, o *Gobernador Dorrego* se retirou de volta ao porto de forma prematura, mas o *General Rondeau* chegou a engajar com os navios brasileiros e sofreu seis baixas antes de se retirar⁹⁸⁷. Outra oportunidade de zarpar era aguardada e ela ocorreu na noite do dia 23 de agosto⁹⁸⁸. Entretanto, somente quatro dias depois, o práctico Juan Tomás e oito navios da esquadra argentina conduziram os três navios corsários até a Ponta de Lara⁹⁸⁹. Lá os navios da esquadra platina ficaram aguardando para o caso de ter de prestar auxílio⁹⁹⁰.

José Fisher, que havia visitado no mesmo dia um dos navios da esquadra argentina, e escuna *Maldonado* no qual se encontrava o Almirante William Brown, havia informado que os corsários sem dúvida “não haviam sido vistos pelos inimigos”⁹⁹¹. O próprio Almirante Brown também havia passado essa informação em

⁹⁸⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 212-214, notas de 19, 20 e 23 de agosto de 1828.

⁹⁸⁶ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 61, tradução nossa.

⁹⁸⁷ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 453.

⁹⁸⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 214, nota de 23 de agosto de 1828.

⁹⁸⁹ *Ibidem*, tomo II, p. 216, nota de 27 de agosto de 1828.

⁹⁹⁰ A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 450.

⁹⁹¹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 215, nota de 25 de agosto de 1828.

documento enviado diretamente da *Maldonado* em 25 de agosto⁹⁹². Não obstante, com o retorno do práctico Juan Tomás a Buenos Aires, em 27 de agosto, soube-se que seis navios brasileiros os perseguiram, embora a longa distância⁹⁹³.

Ocorre que a escuna imperial *Rio da Prata*, do comando do Primeiro-Tenente Joaquim Marques Lisboa, havia-os avistado e comunicou aos demais navios de sua divisão por meio de um foguete⁹⁹⁴. O Capitão do Porto de Buenos Aires registrou em seu diário, no dia 2 de setembro de 1828, o seguinte: “tiveram-se notícias de Montevideu que o Almirante Pinto Guedes, na fragata *Piranga*, havia ido em perseguição do pouco veloz corsário nacional *Gobernador Dorrego*”⁹⁹⁵.

É de convir que o Chefe da Esquadra Brasileira no Rio da Prata via algo de especial na captura desse navio que fora forçado a liberar, anteriormente, por força das decisões diplomáticas, mesmo sabendo que conduzia materiais para o inimigo. Transformado agora em um corsário, nada o podia impedir de capturá-lo. E foi o que aconteceu. A descrição dos acontecimentos referentes à captura do *Gobernador Dorrego* foi melhor detalhada por Lucas Alexandre Boiteux.

Os nossos fizeram-se logo de vela ao rumo de SE. 4 S, e, ao romper d'alva avistaram a barlavento os três vasos inimigos, seguidos de perto pela *Rio da Prata*. Iniciada a perseguição, o *Rondeau* e a *Argentina* abandonaram a corveta e fugiram vergonhosamente a todo pano. O mar era de vagas e o pampeiro soprava com fúria, dificultando os disparos da artilharia. A corveta *Bertioga* (G. Broom), o brigue *Caboclo* (G. Inglis) e a *Rio da Prata* (M. Lisboa) batiam tenazmente o barco argentino, que se defendia com valor na fuga. A *Piranga*, capitania da nossa esquadra, procurando tomar parte no torneio, encalhara num banco e fazia inauditos esforços para safar. Dezesseis horas ininterruptas durava a perseguição e o combate, quando, desanimado e impotente, o capitão Soulin, que dirigia o navio argentino, arriou a bandeira e rendeu-se⁹⁹⁶.

Diante do perigo, os outros dois corsários aproveitaram o seu bom andar para salvarem a própria jornada⁹⁹⁷. Os grandes investimentos que requeria o curso, não os

⁹⁹² AGN, X-14-5-1 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 439.

⁹⁹³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 216, nota de 27 de agosto de 1828.

⁹⁹⁴ L. A. Boiteux, *Nossas campanhas navais...*, vol. 2, p. 50.

⁹⁹⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 218, nota de 2 de setembro de 1828, tradução nossa.

⁹⁹⁶ L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 50.

⁹⁹⁷ A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 450.

impelia a enfrentar os bem armados navios da Marinha Imperial, principalmente em desvantagem de número. Interessava-lhes o lucro e isso só se tornava realidade com a abordagem de navios mercantes, com tripulações menores e menos aguerridas.

O ofício do Almirante Rodrigo Pinto Guedes comunicando a tomada da corveta corsário *General Dorrego* revela perspicácia do chefe naval brasileiro, fazendo-se presente no combate, conforme lhe fora ordenado anteriormente. Além de lamentar por não ter apreendido os três navios corsários que partiram, o teor do documento oficial, que segue abaixo na íntegra, é um misto de parte oficial de combate com repreendas e elogios aos oficiais da Marinha Imperial.

Além disso, o ofício demonstra as dificuldades de navegação com os grandes calados dos navios brasileiros, a desconfianças nas negociações que se sucediam com os representantes platinos, bem como a deficiência nos procedimentos de manutenção do Arsenal de Marinha, à época, e o quanto o cerco se fechava para as operações navais das Províncias Unidas do Rio da Prata naquele final de guerra.

Esta honrada, fiel, e ingénua comunicação de Herrera resolveu-me ir sem demora alguma para defronte de Buenos Aires, ficando a distância de não poderem os inimigos conhecer que eu havia ali chegado, confundindo os navios que levei com os que lá estavam e sem içar insígnia de Almirante. Vítos com disposição de quererem sair de noite, retirei-me com tôdas as embarcações para o canal do meio, e pus atalaias para a parte do oeste. Ao segundo dia vieram as avançadas dizer-me terem visto ao pôr do sol os mastros da corveta e algumas embarcações mais. Fiz-me a vela com tôdas, com vento pelo NO passei o banco Chico, orcei logo para o Sul persuadido de que, vendo-nos encorados no canal do meio, seguiriam saída segura pelo canal do Sul. Com efeito, às 11 ½ já os via a barlavento, fiz sinal de inimigos à vista, porém chegando a três braças e um quarto, tendo a fragata em quasi três e meia, virei já no lodo, e os comandantes não os tendo... viraram. O vento, crescendo, fêz-se muito forte, com êle só podiam os inimigos bordejar, não havia outro rumo a seguir que o de sair do canal. Dei em cheio, arrastando lodo por mais de 30 milhas, a fragata com vento tão forte apenas distava 4 ½ milhas, não navegava, barrava o fundo do Rio da Prata, ao romper do dia repeti o sinal de fôrça de vela, e algum tempo depois vi um brigue, uma escuna, e a corveta *Mandarim*, a quem supunham pôsto o nome de *General Dorrego*: às 4 horas da tarde ficou sendo nossa, com 15 peças montadas, 166 praças, mantimentos para 4 meses, sobressalentes de tudo, e armas de mão novas, lindas e boas: custou ao govêrno de Buenos Aires 230 mil pesos: conservo-a com o nome de *General Dorrego* e dei o comando ao 1.º tenente Augusto Leverger, que é um dos melhores oficiais que tenho na esquadra, e até agora comandou a bombardeira que fica em Montevideu carecida de gurupês e outros consertos. A corveta *Bertioga*, que anda muito bem, foi a primeira que ai chegou e por isso a única que lhe fêz algum fogo; pouco, porque a *Mandarim*, *General Dorrego* logo arriou bandeira, nem

podia resistir se não por temeridade indiscreta, vendo-se cercada por treze embarcações, teve alguns mortos e feridos pelo fogo que a *Bertioga* lhe fêz depois de haver a corveta arriada a bandeira, e que muita vergonha me causou. A falta de inteligência dos comandantes (aliás valiosos, e homens do mar) e ter esta fragata arrastado lodo por mais de seis horas foi causa de não ficarem todos três, principalmente o da corveta *Bertioga*, a quem pela buzina disse a que rumo iam os inimigos, navegando não obstante, de noite com pouco pano que pela manhã estava perto da fragata que arrastou lodo toda noite... êste, e mais ainda por outros comportamentos depois, como se vê da cópia junta, tirei-lhe o comando e o dei ao capitão-tenente Foord Morgelle. O brigue vai armado com 18 caronadas de 18 de alcance e 1 rodízio com peças de 18, e outro na proa com peças de 12 e tem 70 praças. A escuna tem 3 rodízios, 1 na pôpa com caronadas de 18, outro no centro com peças de 18 e outro na proa com peças de 12, e tem 70 praças. A *Piranga*, minutos antes de arriar a corveta a bandeira, desarvorou do mastro da mezena, que está tão pôdre que se desfaz à mão. Meteram aí os outros três novos, e deixar-lhe aquele a ponto de desfazer-se, é grande descuido do Arsenal. O resultado foi caírem os mastaréis da gata sôbre a vêrga grande que partiu ; com aquele peso partiu o da gávea e o mastaréu ; pela falta dêste, partiu a vêrga do velacho, que ficou sem o apôio dos braços, e a de joanete de proa que ficou também o mastaréu. Êste foi o resultado da economia do mastro da mezena. Não são objetos que dêem glórias, mas dão gastos. Três expedições tem projetado Buenos Aires. À primeira à Patagônia a unir-se às embarcações que então lá tinham ficado nossas: queimaram-lhe os navios. A segunda ao Rio Grande, saquear no rio Pelotas a riqueza da Província, que por ordem do Visconde da Laguna aí tinha sido depositada em embarcações sem defesa; tomei-lhes as embarcações. A terceira ia atacar o comboio que vinha do Rio de Janeiro, e devia levar mais as que estivessem no Salado: tomei-lhes a corveta, (e é vergonha não ficarem tôdas três) e cá lhe estou bloqueando o Salado; donde apenas no dia da caça saiu para Buenos Aires uma galera Hamburguesa, que compraram para servir de esquife a Brown. Pelo têrmo cuja cópia vai junta, verá V. Excia. que o brigue *Budget* saiu com pouca carga do Rio de Janeiro para Buenos Aires; e de certo ia comprado pelo govêmo ou com êsse fim, por que partiu daquele pôrto depois da chegada alí dos plenipotenciários. Também tomei, vindo com o mesmo destino, uma escuna forte e linda, já armada, em que Cochrane tinha ido para o Mediterrâneo; pela tripulação soube que dois brigues se estavam armando em Liverpool para Buenos Aires; montavam 7 peças por banda ; mas podiam montar 18. Acabando como comecei os sucessos com os inimigos, e o autógrafo do Presidente Garcia só para incrédulos poderá deixar de ser prova de que êle é traidor à causa. Já lhe fiz elogio com o meu officio relativo aos soldados que o insufficientíssimo José Manoel de Almeida não queria dar até chegar a *Carioca*; mas agora sei que o Presidente foi tão eficaz para ver se o comprometia; porque tinham quebrado a antiga liga: eu não o sabia então: Boa gente para tais ocasiões, e tais lugares! Queira Deus que eu passe só por ter má língua, e não chegue a ser profeta. Bordo da fragata *Piranga*, na Baía de S. Borombom, 5 de setembro de 1828. Ilmo. e Exmo. Sr. Miguel de Souza Mello e Alvim. Barão do Rio da Prata⁹⁹⁸.

⁹⁹⁸ Rodrigo Pinto Guedes [Correspondência]. Destinatário: Ministro da Marinha Miguel de Souza Mello e Alvim. Bordo da fragata *Piranga*, 5 set. 1828. 1 officio. *Apud* Lucas A. Boiteux, *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, vol. 8, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1950, pp. 131-133.

Enquanto os corsários *General Rondeau* e *Argentina* conseguiam prosseguir para o seu cruzeiro, as negociações de paz eram entabuladas. Naturalmente, os navios que estavam a navegar demoravam mais para receber as informações e alguns se mantiveram em ação mesmo após a assinatura do acordo que finalizou a guerra, seja pela falta de conhecimento, seja para extrair os butins que ainda conseguissem⁹⁹⁹. Conforme explicitou o Barão do Rio da Prata em seu ofício, a corveta *Gobernador Dorrego* foi incorporada à Marinha Imperial com o nome de *General Dorrego*. Em 1830, porém, já se encontrava desarmada¹⁰⁰⁰.

A existência de uma quarta embarcação denominada *Gobernador Dorrego*, um baleeiro, foi cogitada por Horacio Rodrigues e Pablo Arguindeguy. Os historiadores argentinos embasaram essa proposição em documentos que se referem a uma demanda judicial atinente a essa pequena embarcação. Esse procedimento teria ocorrido entre 1828-1830¹⁰⁰¹.

Porém, a total ausência de registros referentes a este baleeiro nas entradas e saídas do porto e demais fontes primárias, as evidências encontradas nos relatos dos armadores da escuna *Gobernador Dorrego* em *La Gaceta Mercantil*, a cronologia dos fatos e o nome do reclamante como sendo Luis Federico Massat Tossant, ou seja, o mesmo adquirente da antiga corveta *Mandarine*, permitem inferir que o referido processo esteja relacionado a um baleeiro daquele navio ou mesmo a um prolongamento das controvérsias atinentes à escuna homônima e não a um quarto corsário com o mesmo nome¹⁰⁰².

O bem aventurado *General San Martín*

Em 5 de outubro de 1827, a escuna mercante norte-americana *La Duplicate*, de 139 toneladas e com matrícula de Baltimore, foi adquirida a Jorge Franks por José

⁹⁹⁹ Vale lembrar que o comum atraso das comunicações retardou também a notícia oficial da paz, cuja chegada em Buenos Aires só se deu em 17 de outubro de 1828, quando aportou naquela capital o paquete *Nocton* trazendo o secretário da legação argentina no Rio de Janeiro. T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 367.

¹⁰⁰⁰ L. A. Boiteux, *Das nossas Naus...*, p. 126.

¹⁰⁰¹ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 440.

¹⁰⁰² *Ibidem* e *La Gaceta Mercantil* n° 1270 e 1272, de 15 e 20 de fevereiro de 1828.

Julián Arriola. O navio foi inscrito com matrícula argentina e iniciou-se o alistamento para o curso¹⁰⁰³.

Em 10 de outubro, recebeu a carta de curso nº 175, tendo como armador Martiniano Bonorino e como fiador o próprio J. J. Arriola. O armamento foi fornecido pelo Estado, sendo um canhão giratório de calibre 8 largo e quatro caronadas de calibre 10¹⁰⁰⁴. Com uma tripulação de setenta homens, sob o comando de Samuel Adams, deu vela no dia 10 de novembro, no entanto, só conseguiu burlar o bloqueio dias depois, na noite de 13 de novembro de 1827¹⁰⁰⁵.

Com intuito de praticar o curso, dirigiu-se então ao litoral brasileiro de onde regressou em 12 de janeiro de 1828, tendo declarado doze presas, das quais três foram saqueadas e incendiadas, duas retomadas pelas forças brasileiras, duas liberadas com prisioneiros e cinco remetidas a portos argentinos¹⁰⁰⁶.

Não foram encontradas informações sobre as presas incendiadas e liberadas com prisioneiros. As presas retomadas pela Marinha Imperial são registradas na historiografia argentina como sendo os brigues suecos *Swallow*¹⁰⁰⁷ e *Sevantin*¹⁰⁰⁸, que haviam sido apresados no início de dezembro de 1827, próximo ao Rio de Janeiro.

O brigue *Swallow* (bem como o patacho *Sol Dourado* e o brigue francês *General Le Foy*) foram retomados em uma operação realizada pela fragata *Niterói* e três escunas da Marinha Imperial no final do mesmo mês do apresamento¹⁰⁰⁹. O brigue *Sevantin*, uma presa realizada em ação conjunta do *General San Martín*, *Congreso* e *Sin Par*,

¹⁰⁰³ AGN, IX-49-3-12 e III, caixa 23.

¹⁰⁰⁴ *Idem*, X-14-3-6, X-14-5-1 e DEHN, caixa 1315.

¹⁰⁰⁵ *Correo Político y Mercantil de las Provincias Unidas del Rio de la Plata* nº 49, de 16 de novembro de 1827, *The British Packet and Argentine News* nº 67, de 17 de novembro de 1827 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, pp. 92 e 94, notas de 10 e 14 de novembro de 1827.

¹⁰⁰⁶ AGN, X-5-1-3 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, 394.

¹⁰⁰⁷ Em uma nota publicada no periódico *La Gaceta Mercantil* lê-se: “sexta-feira passada ancorou defronte do porto do Salado o bergantim Sueco *Swallow* detido pelo corsário nacional *General San Martín*, por motivo de achar-se carregado de mastreação por conta do Governo Brasileiro. Pouco depois apparecerão huma fragata e trez escunas inimigas, que o tomarão; bem como o bergantim Francês *General Foy*, que tinha encalhado defronte do Rincón de Lopez. A 5 da manhã do seguinte dia se retirarão com direção a Monte-video”. *La Gaceta Mercantil* nº 1233, de 2 de janeiro de 1828, tradução nossa. Essa nota foi reproduzida pelo jornal *Diário Fluminense* dias depois. *Diário Fluminense* nº 19, de 23 de janeiro de 1828.

¹⁰⁰⁸ L. H. Destéfani, “Guerra de curso contra el Brasil...”, p. 280.

¹⁰⁰⁹ *Jornal do Commercio* nº 94, de 24 de janeiro de 1828.

também foi retomado, porém isso ocorreu em outro momento, ao ser alcançado a seis milhas do Rio Salado¹⁰¹⁰.

Das cinco presas que teriam sido encaminhadas para portos argentinos, quatro são conhecidas: a sumaca *Santa Cruz da Bahia*¹⁰¹¹ e o brigue-escuna *Ninfa*, capturados em 20 de novembro de 1827, nas proximidades de Rio Grande, ambos com carga de vinho e sal¹⁰¹²; o brigue inglês *Albuera*¹⁰¹³, capturado em 22 de dezembro de 1827, e a sumaca *São João Batista*, capturada em janeiro de 1828, e que entrou no Rio Salado em 12 de fevereiro de 1828¹⁰¹⁴.

Pouco mais de dois meses depois de seu regresso, o *General San Martín* partiu para um segundo cruzeiro¹⁰¹⁵. Com documentação renovada e aparelho modificado para brigue-escuna, o corsário zarpu de Carmen de Patagones, em 29 de abril, regressando ao Rio Negro em 29 de agosto de 1828.

Uma das principais fontes para o estudo desse cruzeiro é o diário de navegação do próprio corsário, escrito pelo comandante do navio, Samuel Adams, e preservado no *Archivo General de la Nación*¹⁰¹⁶. No retorno da segunda jornada de corso foi declarada a captura de seis presas: o patacho *Amizade Permanente*¹⁰¹⁷, tomado em 22 de maio; a escuna *Aleluia*¹⁰¹⁸, tomada em 26 de junho; a sumaca *Fama do Brasil*¹⁰¹⁹, tomada em 26

¹⁰¹⁰ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 280.

¹⁰¹¹ Ver processo do tribunal de presas, de avaliação e de venda do navio (por duas vezes) em AGN, IX-34-9-6, IX-49-3-12, X-14-5-2 e III, caixa 22.

¹⁰¹² Informações levadas ao porto do Rio Salado pelo cabo de presa Guillermo Crosdal. *The British Packet and Argentine News* n° 70, de 8 de dezembro de 1827 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 106, nota de 6 de dezembro de 1827.

¹⁰¹³ AGN, IX-34-9-7, T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 48 e *The British Packet and Argentine News* n° 127, de 10 de janeiro de 1829. Alzogaray anotou que essa presa continha 600 barris de pólvora de propriedade brasileira e outro carregamento consistindo em 100 caixas de passa de uva, 6 de produtos variados e umas poucas pipas de vinho, entrou em Patagones, “diz-se que será devolvido”. A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 315, tradução nossa.

¹⁰¹⁴ AGN, X-5-1-3 e A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 315. Segundo uma matéria publicada no periódico *The British Packet and Argentine News*, o total de navios apreendidos no primeiro cruzeiro seria de dez, os enviados a portos argentinos quatro e o retorno daquela primeira jornada teria ocorrido em 4 de fevereiro de 1828. Os demais dados não divergem. *The British Packet and Argentine News* n° 83, de 8 de março de 1828.

¹⁰¹⁵ *Ibidem* n° 88, de 12 de abril de 1828.

¹⁰¹⁶ AGN, III-35-4-3.

¹⁰¹⁷ *Idem*, IX-34-9-7, IX-35-4-6 e X-23-7-5.

¹⁰¹⁸ *Idem*, IX-34-9-7, X-23-7-5, IX-35-1-6 e X-5-1-3.

de julho; a sumaca *Delfina*¹⁰²⁰, tomada em 1º de agosto; a sumaca *Restauração*¹⁰²¹, tomada em 9 de agosto e o patacho *São José Triunfante*¹⁰²², tomado em 11 de agosto¹⁰²³.

Além das seis presas declaradas por Samuel Adams, é mencionado no diário de navegação a captura do brigue-escuna *Virtude*, em 1º de junho, e a sumaca *Santo Amaro*, cujos destinos são desconhecidos¹⁰²⁴.

Há dúvida sobre a realização de um terceiro cruzeiro pelo Corsário General *San Martín*. Em virtude da ausência de documentação comprobatória, Hélio Leôncio Martins e Lucas Alexandre Boiteux aventaram a possibilidade da existência de outro navio homônimo a atuar durante a mesma guerra¹⁰²⁵.

Em 17 de outubro de 1828, o jornal *La Gaceta Mercantil* publicou uma nota com informação levada a Buenos Aires pelo corsário *Convención Argentina*, que partira de Carmen de Patagones onze dias antes. A nota informava que “a escuna corsário nacional *General San Martín* havia entrado em Patagones com cinco sumacas presas conduzindo carregamentos gerais”¹⁰²⁶.

Apesar das esparsas informações, consta, de fato, na documentação, a existência de pelo menos outras duas presas relacionadas ao *General San Martín*. A sumaca *Negra*¹⁰²⁷ e outro brigue inglês que teria sido perdido na barra do Rio Negro¹⁰²⁸. Não

¹⁰¹⁹ AGN, IX-34-9-6, IX-34-9-7, IX-49-3-12 e IX-49-3-14.

¹⁰²⁰ *Idem*, IX-34-9-7, IX-35-1-6, IX-49-3-13, IX-49-3-14 e X-213-7-5.

¹⁰²¹ *Idem*, IX-34-9-7, X-23-7-5 e III, caixa 27.

¹⁰²² *Idem*, IX-34-9-7 e IX-49-3-14. O jornal *Diário do Rio de Janeiro* publicou um edital informando sobre a retomada desse navio pelo brigue *Pampeiro* no final de julho de 1828. Isso faz inferir que o mesmo navio tenha sido novamente aprisionado dias depois, em 11 de agosto. *Diário do Rio de Janeiro* nº 25, de 30 de julho de 1828.

¹⁰²³ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 394.

¹⁰²⁴ AGN, III-35-4-3.

¹⁰²⁵ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 394. Não confundir com o já citado corsário *San Martín*, que assim como o *General Lavalleja* esteve ativo desde antes da declaração de guerra, vindo o primeiro a encalhar e ser perdido, no litoral de Sergipe, em fevereiro de 1826.

¹⁰²⁶ *La Gaceta Mercantil* nº 1459, de 17 de outubro de 1828, tradução nossa. Essa informação foi publicada na edição do *The British Packet and Argentine News* do dia posterior. *The British Packet and Argentine News* nº 115, de 18 de outubro de 1828.

¹⁰²⁷ AGN, X-5-1-3, X-23-5-7 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 435.

¹⁰²⁸ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 435, A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 315 e T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 48.

sendo elas fruto do suposto terceiro cruzeiro, devem elas estar ligadas às primeiras ações do corsário.

A grande *Gaviota*, um corsário de seiscentas toneladas

Embora grande em dimensão, a *Gaviota* não obteve resultado proporcional ao seu tamanho. É de convir que além da qualidade da tripulação, o sucesso de um navio corsário estava relacionado a atributos como manobrabilidade e mobilidade, algo bastante difícil de alcançar com um fragata de seiscentas toneladas com propulsão a vela. Ainda assim, desde a sua captura pelas forças argentinas até a tentativa de a resgatar ou destruir, esse navio foi motivo de muitas controvérsias e dissabores para os brasileiros¹⁰²⁹.

Gaviota foi o nome atribuído ao navio quando transformado em corsário. Originalmente ela foi a fragata mercante portuguesa *Condessa da Ponte*, apresada nas proximidades da costa do Rio de Janeiro pelo *Oriental Argentino*, corsário comandado por Pierre D'Autant, em 29 de novembro de 1826.

Na ocasião, o navio foi encaminhado para Carmen de Patagones e julgado boa presa em 26 de abril de 1827. O mestre da *Condessa da Ponte*, José da Silva Amora, juntamente com dois oficiais, vinte e sete tripulantes do navio e outras dezessete pessoas chegaram ao porto do Rio de Janeiro em 11 de dezembro de 1826, a bordo do navio dinamarquês *Antoinelle*¹⁰³⁰.

Após ter sido adquirida por Severino Prudent, a fragata portuguesa foi enviada para San Blas em virtude de seu grande calado¹⁰³¹. Lá a presa passou a ser equipada como corsário¹⁰³². Vale lembrar que em março do mesmo ano de 1827 havia ocorrido o malfadado ataque à Carmen de Patagones cujo resultado redundou na perda de alguns navios, ficando prisioneiros muitos membros da Marinha Imperial.

Em uma ação audaciosa encabeçada por Joaquim Marquês Lisboa (futuro

¹⁰²⁹ A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 443.

¹⁰³⁰ *Diário Fluminense* n° 137, de 13 de dezembro de 1826.

¹⁰³¹ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 26.

¹⁰³² *The British Packet and Argentine News* n° 56, de 1° de setembro de 1827 e *La Gaceta Mercantil* n° 1146, de 3 de setembro de 1827.

Almirante Tamandaré), os militares brasileiros conseguiram tomar o brigue *Ana* em que eram conduzidos. Quando se apresentaram ao Almirante Rodrigo Pinto Guedes informaram-no de ter avistado diversos navios inimigos em preparação durante a passagem pela baía de San Blas, entre eles a *Condessa da Ponte*¹⁰³³.

Na tentativa de retomar a fragata, o Barão do Rio da Prata prontificou uma expedição para enviar à baía de San Blas¹⁰³⁴. Para isso mandou recolher informações em terra sobre “os melhores práticos da costa”¹⁰³⁵, os quais lhe foram apresentados e, posteriormente, acompanharam os três navios brasileiros enviados para a costa patagônica: a corveta *Maceió*, o brigue *Independência ou Morte* e o brigue *Caboclo*¹⁰³⁶.

Assim como a expedição enviada ao Rio Negro essa também não logrou bons resultados¹⁰³⁷. A corveta *Maceió* e o brigue *Independência ou Morte* naufragaram à entrada da baía de San Blas¹⁰³⁸. O único navio a escapar foi o brigue *Caboclo*, tendo salvado quarenta e um homens da tripulação dos outros dois navios¹⁰³⁹. Quarenta homens morreram afogados, outros tantos chegaram à praia nadando, tendo porém caído prisioneiros juntamente com os sessenta e três recolhidos pelo corsário *Gaviota*¹⁰⁴⁰.

¹⁰³³ L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol. 2, p. 373. Segundo Teodoro Caillet-Bois a informação chegou ao Almirante Rodrigo Pinto Guedes por uma escuna inglesa que havia estado em Patagones. T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 26. Entretanto, uma referência contida no ofício nº 245 do próprio Barão do Rio da Prata, datado de 30 de outubro de 1827, confirma a chegada da notícia por meio dos militares da Marinha Imperial. “quando Eyre veio da Patagonia, deu-me parte de estarem armando na Bahia de S. Braz o Navio *Condeça da Ponte*, onde abrirão portas na coberta, e se julgava que a artilheria da *Chacabuco* passaria para elle por estar esta incapaz de concerto”. *Gazeta do Brasil* nº 35, de 26 de setembro de 1827.

¹⁰³⁴ *Correo Político y Mercantil de las Provincias Unidas del Rio de la Plata* nº 51, de 19 de novembro de 1827.

¹⁰³⁵ *Diário Fluminense* nº 119, de 21 de novembro de 1827.

¹⁰³⁶ *Ibidem*.

¹⁰³⁷ *La Gaceta Mercantil* nº 1183, de 30 de outubro de 1827.

¹⁰³⁸ Na sessão “Important Intelligence” do periódico *The British Packet and Argentine News* foi publicado que a razão dos naufrágios dos dois navios brasileiros foi a ocorrência de uma rajada de vento. *The British Packet and Argentine News* nº 65, de 3 de novembro de 1827. Para um maior aprofundamento sobre a participação de cada navio por ocasião da expedição enviada a baía de San Blas sugere-se consultar as partes oficiais dos comandantes dos navios participantes, publicadas em edição do jornal *Diário Fluminense*. *Diário Fluminense loc. cit.*

¹⁰³⁹ *The British Packet and Argentine News loc. cit.*

¹⁰⁴⁰ D. Carneiro, *op. cit.*, p. 219 e *The British Packet and Argentine News* nº 68, de 24 de novembro de 1827.

Segundo informes de Pedro Herveau, comandante do navio argentino *San Ramón*, que se encontrava no porto de San Blas juntamente com o *Gaviota*, o plano dos brasileiros fracassou devido às condições meteorológicas reinantes, as quais alternaram calmarias, temporais e ventos contrários durante os dias da presença da esquadra brasileira naquela região. Apesar da perseguição tenaz de um dos navios imperiais, o *San Ramón* conseguiu escapar, na manhã do dia 20 de outubro de 1827, um dia após a chegada dos navios brasileiros¹⁰⁴¹.

Sendo assim, o *Gaviota* pôde ser prontificado e zarpou para o seu único cruzeiro de curso em 23 de novembro de 1827¹⁰⁴². O navio operou por algum tempo de forma conjunta com os corsários *General Brandsen* e *Cacique*, o que ensejou o envio de uma divisão naval brasileira para combatê-los¹⁰⁴³, entretanto o corsário rumou em direção ao norte.

Nas notícias marítimas do porto do Rio de Janeiro, atinentes ao dia 7 de janeiro de 1828, registrou-se a parte dada pelo mestre do brigue *Tejo*, João Luiz da Roza, que vinha de Cabinda para o Rio de Janeiro, via Bahia, transportando 425 escravos. Disse o referido mestre que na altura de 18° de latitude e 3° de longitude, próximo à Inglaterra, foi tomado pelo corsário *Gaviota*, o qual lhe levou 325 escravos novos e 6 homens da tripulação, além de outros gêneros¹⁰⁴⁴.

O mestre João Luiz da Rocha ainda disse que D'Autant “lhe vendeu o Bergantim por 10.000 pesos, deixando-lhe 99 escravos, dos quaes morrerão mais quatro; e que se demorou na Bahia por andarem na barra huma Corveta e duas Escunas Corsários”¹⁰⁴⁵. Ao que parece, D'Autant vendeu um brigue para o mestre do navio apresado (possivelmente uma presa anterior) para que este pudesse continuar viagem com os escravos que o corsário não quis levar, ou que não tinha condições de sustentar pelo grande número.

¹⁰⁴¹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 85, nota de 29 de outubro de 1827.

¹⁰⁴² Uma nota publicada no periódico *The British Packet and Argentine News* anunciava que “o navio corsário *Gaviota*, Capitão D'Autant, montando 8 canhões e 80 homens, principalmente ingleses e americanos, e o brigue *Oriental Argentino*, capitão Bibois, com oito caronadas de 12 libras, uma longa de 24 libras em pivô, e uma tripulação de 93 homens, ingleses e americanos, partiram da Patagônia dia 23 de novembro em um cruzeiro”. *The British Packet and Argentine News* n° 68, de 24 de novembro de 1827.

¹⁰⁴³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 159, nota de 29 de março de 1828.

¹⁰⁴⁴ *Diário fluminense* n° 7, de 9 de janeiro de 1828.

¹⁰⁴⁵ *Ibidem*.

A referência posterior sobre o *Gaviota* está relacionada com o Caribe, onde aliás deve ter negociado as suas presas e a escravatura transportada nelas. Segundo uma nota publicada no jornal *The British Packet and Argentine News*, o *Gaviota* chegou na ilha de São Bartolomeu no dia 12 de abril de 1828 e de lá deveria seguir para New Norfolk. As referências são vagas, mas há notícias de que o navio aportou em Baltimore para se reabastecer e completar a tripulação¹⁰⁴⁶.

Teodoro Caillet-Bois discorreu sobre um encontro do *Gaviota* com os navios de César Fournier, nas Antilhas, “para acertar futuras operações”¹⁰⁴⁷. Após isso, teria zarpado para operar em conjunto com o *Bolívar*¹⁰⁴⁸, partindo dos Estados Unidos ou do Caribe. Já de acordo com os escritos de Pablo Arguindeguy e Horacio Rodriguez, o navio teria sido afundado pela corveta *Maria Isabel* já em águas brasileiras¹⁰⁴⁹.

Não existem muitos registros sobre a atuação do navio como corsário, porém sabe-se que capturou, em 11 de setembro de 1828, a barca inglesa *Hevellyn*, que viajava de Hamburgo para o Rio de Janeiro¹⁰⁵⁰. O navio inglês foi encaminhado para Carmen de Patagones, onde chegou em 18 de dezembro de 1828, tendo sido julgado má presa. Após o devido processo, a embarcação com sua carga de farinha e couros foi devolvida aos proprietários¹⁰⁵¹.

O fim dado ao *Gaviota* pela corveta *Maria Isabel*, ora como afundamento, ora como apreensão também foi registrado por Lucas A. Boiteux, Hélio L. Martins,

¹⁰⁴⁶ *The British Packet and Argentine News* n° 104, de 2 de agosto de 1828.

¹⁰⁴⁷ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, pp. 49 e 56, tradução nossa. E se ao invés de haver naufragado vítima de um ciclone no Caribe, Fournier tivesse se juntado a D’Autant e retornado à Europa ou rumado para a América do norte depois de realizar algumas razias? Não se pode comprovar ainda tal possibilidade, mas não parece haver razões suficientes para descartá-la.

¹⁰⁴⁸ Uma corveta que havia sido encomendada pela Colômbia e em razão daquele país ter desistido da compra foi adquirida por César Fournier durante sua estadia em Nova Iorque.

¹⁰⁴⁹ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, pp. 410-411. No final de julho de 1828, foi publicada uma matéria do jornal *The British Packet and Argentine News* cujo conteúdo supunha o aprisionamento e envio do corsário *Gaviota* ao Rio de Janeiro. *The British Packet and Argentine News* n° 103, de 26 de julho de 1828. Dias depois, o periódico *La Gaceta Mercantil* publicou uma correção onde lia-se: “é falso que a fragata corsário nacional *Gaviota* havia sido apresada e conduzida ao Rio de Janeiro, conforme foi anunciado há alguns dias. Sabe-se positivamente que o corsário se achava na Ilha de São Bartolomeu em 12 de abril e que devia dar vela de lá para os Estados Unidos”. *La Gaceta Mercantil* n° 1399, de 2 de agosto de 1828, tradução nossa.

¹⁰⁵⁰ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 451 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 393.

¹⁰⁵¹ R. Moreno, *op. cit.*, p. 136.

Teodoro Caillet-Bois e Laurio Destéfani, todavia esse fato carece de confirmação¹⁰⁵². A ausência de documentação que possa patentear o encontro com a corveta *Maria Isabel* e os indícios existentes de que o *Gaviota* tenha atuado em conjunto com o *Bolívar* também podem reforçar a tese de que o navio tenha soçobrado, tal qual se supõe haver ocorrido com os de César Fournier no final de setembro de 1828¹⁰⁵³.

Por fim, uma outra notícia sugere que o navio tenha chegado à baía de San Blas com sua presa em 10 de outubro de 1828¹⁰⁵⁴. Todavia, o último registro seguro de arribada do navio foi o ocorrido no porto de Gustávia, na Ilha de São Bartolomeu, em 12 de abril de 1828, tendo partido uma semana depois¹⁰⁵⁵.

***Níger* - o mais belo brigue a navegar no Rio da Prata**

O *Níger* foi um brigue de 207 toneladas, construído nos Estados Unidos e matriculado em Baltimore. O navio arribou em Buenos Aires com carga geral, em 3 de outubro de 1827, procedente de Montevideu. Juan H. Duffey, seu comandante, estava autorizado a vendê-lo pelos proprietários Pedro Hutson e Daniel R. Wilson. Em 11 de dezembro, o navio foi adquirido por John Halsted Coe pela soma de cento e setenta mil pesos, mas verdadeiramente havia sido comprado por um consórcio corsarista e o próprio estado¹⁰⁵⁶.

Em 21 de dezembro, o brigue *Níger* içou pela primeira vez o pavilhão das Repúblicas Unidas do Rio da Prata, com salva de vinte e um tiros¹⁰⁵⁷. O contrato foi referendado uma semana depois e nele John Coe figurava como armador, com fiança

¹⁰⁵² T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 333, L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 451 e H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 393.

¹⁰⁵³ Como reforço a essa hipótese agrega-se uma nota publicada no *The British Packet and Argentine News*, no início de setembro de 1828, a qual se refere ao *Gaviota* a operar em conjunto com os navios de Fournier: “acrescenta-se, ainda, que uma pessoa respeitável no Rio de Janeiro recebeu uma carta anunciando que a corveta partiu de Nova York em 3 de junho: que ela havia ido para St. Bartholomew’s tinha uma tripulação de 250 homens, era acompanhado por um bom brigue e a escuna *Juncal*, e também se juntou ao navio corsário *Gaviota*”. *The British Packet and Argentine News* nº 199, de 6 de setembro de 1828, tradução nossa.

¹⁰⁵⁴ *Ibidem*, nº 117, de 1º de novembro de 1828.

¹⁰⁵⁵ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 260; H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 411 e *Ibidem*, nº 104, de 2 de agosto de 1828.

¹⁰⁵⁶ AGN, X-49-3-12 e III, caixa 22.

¹⁰⁵⁷ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 113, nota de 21 de dezembro de 1827.

garantida por Ricardo Sutton. O armamento, 10 canhões de calibre 12 e uma boa provisão de fuzis e armas brancas, foi fornecido pelo estado platino¹⁰⁵⁸.

Segundo Alvaro Alzogaray, “o *Níger* era o melhor navio da sua classe que navegava no Rio da Prata”¹⁰⁵⁹. Sob o comando de Coe, o navio zarpou de Buenos Aires para o primeiro cruzeiro em 29 de dezembro de 1827. A tripulação era de cento e cinquenta e cinco homens¹⁰⁶⁰. Na noite de 30 de dezembro, o práctico Juan Tomás, perseguido por um brigue brasileiro, deixou-o em águas abertas e retornou¹⁰⁶¹.

A partir de 31 de dezembro, seguiu em direção à costa brasileira chegando até à latitude 8° sul, longitude 24° oeste, isto é, ao norte de Recife. Ao voltar a Buenos Aires, em 3 de março, depois de sessenta e cinco dias, declarou ter feito oito presas¹⁰⁶². Dessas, destruiu duas depois de saqueá-las, enviou uma para o Rio Salado, outras três para outros portos argentinos e duas foram perdidas por motivos diversos¹⁰⁶³.

Em 14 de janeiro, às nove horas da noite, na altura dos Alcatrazes, o *Níger* tentou realizar a abordagem da corveta *Maria Isabel*, do comando do Capitão de Mar e Guerra José Ignacio Maia, que escoltava um comboio de sumacas saídas do porto de Santos, Ilha Grande e Parati¹⁰⁶⁴. O corsário investiu de proa sob a popa da corveta, tendo metido o gurupés por entre a enxárcia da mezena. Ao ficarem presos os navios, intentou uma abordagem.

O corsário chegou a ter vinte e cinco homens no tombadilho da *Maria Isabel*, alguns foram repelidos, outros mortos. Desistiu então da abordagem, virou em roda e afastou-se. A corveta efetuou a mesma manobra, afastou-se e tentou persegui-lo na

¹⁰⁵⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 117 e AGN, X-4-5-3, X-4-5-5 e X-14-5-1.

¹⁰⁵⁹ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 214, tradução nossa..

¹⁰⁶⁰ Julio Arturo Benencia e Laurio Destéfani dão a tripulação como “de uma oficialidade selecionada e 130 tripulantes, na sua maioria ingleses e americanos”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 117, nota de Julio Arturo Benencia e L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 448, tradução nossa.

¹⁰⁶¹ Francisco Lynch escreveu no seu diário, na data de 31 de dezembro de 1827, as palavras que lhe disse o práctico Juan Tomás: “à noite, depois de haver deixado o brigue *Níger* próximo à Ponta do Índio, avistou-o ardendo em chamas, e que imaginava que havia sido incendiado pelos brasileiros”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 118. Um erro de apreciação, pois o *Níger* escapou ao bloqueio e seguiu para o seu cruzeiro.

¹⁰⁶² *The British Packet and Argentine News* n° 83, de 8 de março de 1828.

¹⁰⁶³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 146 nota de 3 de março de 1828.

¹⁰⁶⁴ *Jornal do Commercio* n° 11, de 14 de fevereiro de 1828.

sequência, mas o corsário sumiu na escuridão¹⁰⁶⁵. O *Níger* teve onze mortos e vinte feridos, a *Maria Isabel* teve dois mortos e nove feridos¹⁰⁶⁶.

Uma carta com a versão argentina foi publicada no jornal *The British Packet and Argentine News* em Buenos Aires. Mais tarde, um extrato dessa carta foi republicado no *Jornal do Commercio*. Embora contendo algumas impropriedades¹⁰⁶⁷, a correspondência permite uma melhor análise daqueles acontecimentos ao apresentar alguns pormenores.

Avistamos huma barca inglesa, que nos informou que o Navio a sotavento era a Corveta Brasileira *Maria Isabel* (antigamente o *Fulton*) e que toda sua tripulação consistia em 80 homens, metade negros: o Comandante Coe dirigio-se a sua gente, perguntando se querião dar abordagem. A isto se respondeo com tres vivas, e afirmativamente; depois que o *Niger* demandou a Corveta. A' 8 horas da noite estando mui perto, a Corveta veio a fala perguntando que brigue he este? A resposta "Americano" ao que se replicou "sentido, de não nos cahir a bordo" He o que quero! disse o Capitão Coe, e no momento se lançarão as fateixas a bordo. O primeiro Tenente Godrich; Bartlet, Render e outros mestres de preza, com alguns homens, tentarão saltar a bordo, e entrarão nos botes, porém acharão o Navio cheio de gente, tendo a seu bordo além da tripulação 200 marinheiros e officiaes destinados para outros Navios em Santa Catarina. Capitão Coe estava no gurupés do *Niger* animando sua gente, quando huma balla de 24 cahio quase debaixo de seus pés. Os nossos Marinheiros se battião no castelo de popa, porém não poderão abordar; as fateixas soltarão-se, e o *Niger* cahio a ré. A corveta imediatamente afastou-se; ella comboiava 12 Embarcações, huma das quaes (huma Escuna carregada com assucar), cahio nas nossas mãos. Tivemos 24 homens mortos e feridos, entre os primeiros M. Waterman, Carpinteiro, e homem mui estimável; ferido Bartlet, com huma balla que lhe atravessou o braço; Brown e Godrich, ligeiramente feridos. A ação durou tres quartos de hora, o *Niger* deu fogo com suas peças grandes quando se offereceo ocasião; a Corveta largou diferentes bandas que cortarão e avariarão hum pouco o nosso maçame¹⁰⁶⁸.

¹⁰⁶⁵ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 384 e L. H. Destéfani, "Apogeo y decadencia del corso...", p. 448.

¹⁰⁶⁶ *Diário Fluminense* nº 37, de 14 de fevereiro de 1828. A versão argentina aponta vinte e quatro mortos e feridos do lado platino e omite as baixas brasileiras. *The British Packet and Argentine News*, nº 82, de 1º de março de 1828. Baseado em uma matéria do *Jornal do Commercio*, o novel periódico *Aurora Fluminense* noticiou "que o número de mortos e feridos monta a 62". *Aurora Fluminense* nº 14, de 4 de fevereiro de 1828.

¹⁰⁶⁷ Nomeadamente quanto à existência de duzentos militares que estariam sendo enviados a outros navios em Santa Catarina, quando a corveta efetuava a escolta de um comboio e no rumo do Rio de Janeiro aonde chegou em 13 de fevereiro de 1828.

¹⁰⁶⁸ *Jornal do Commercio* nº 161, de 17 de abril de 1828. Original publicado em língua inglesa no *The*

O cidadão José Joaquim Pena Penalta esteve a bordo do correio *Sete de Janeiro*, um dos navios tomados por John Coe e, segundo ele, fez-se amigo do corsário pela forma como procedeu nas suas abordagens. Em uma carta enviada da Vila de Macaé, em 8 de fevereiro, narrou o apresamento da escuna correio *Sete de Janeiro*, elogiando a atuação de seu comandante. O missivista também narrou a abordagem da corveta *Maria Isabel* realizada pelo *Níger*, tendo desabonado a conduta do comandante da referida corveta e elogiado a do comandante do corsário¹⁰⁶⁹.

Os desdobramentos da publicação dessa correspondência fizeram com que o Ministro da Marinha determinasse a abertura de um inquérito para apurar os procedimentos por ocasião das manobras, da ocupação do convés e sobre a possibilidade de a perseguição ter sido continuada. De acordo com Garcez Palha, o resultado do procedimento demonstrou a boa conduta do comandante da corveta, o qual conseguiu repelir o inimigo e manter o comboio em segurança, exceto pela escuna *Triunfante* que se desgarrou e foi aprisionada posteriormente¹⁰⁷⁰.

British Packet and Argentine News nº 82, de 1º de março de 1828.

¹⁰⁶⁹ *Jornal do Commercio* nº 113, de 16 de fevereiro de 1828. Com sua abordagem liberal moderada, mas de tendência notoriamente antilusófona e de oposição, o novo periódico *Aurora Fluminense* apresentou suas críticas quanto a esse assunto: “He rara a semana, em que não nos chegam noticias de navios apreizados pelos Corsários Argentinos. Ainda ha poucos dias o nosso commercio, perdeu quatro ou cinco embarcações do Rio-Grande, e huma do trafico d’escravos. A nossa Corte he de continuo visitada por aquelles Ladrões do mar, em quanto cá em terra a escassez do metal (ou antes o discredito das notas) e a carestia de todos os generos comestíveis nos amofinão soffrivelmente; pelo que respeita porem ao primeiro flagelo, nós sabemos que alguns navios de guerra se achão empregados em crusar, mas com tanta desgraça, que o inimigo como por encantamento, desaparece sempre diante de seus olhos. Apenas o Sr. Maia, Comandante da Corveta *Maria Isabel* fez a façanha d’escapar gloriosamente ao Brigue Corsario *Niger*, e de apanhar um escalor com cinco marinheiros, com a coadjuvação do Brigue *Pampeiro*; grande feito, por que mereceu a approvação do Governo, e o applauso da Nação. Verdade he que a indignação publica, e a opinião de seus companheiros d’armas o designão, como hum cobarde, e abonão a carta do Sr. Penalta, como verdadeira em todo o seu conteudo; mas o Sr. Ministro da Marinha pensa de diverso modo, e he o que basta. Oh Vergonha!!!”. *Aurora Fluminense* nº 21, de 29 de fevereiro de 1828. Em que pese as reais dificuldades que o curso impunha, às vezes, no afã da crítica, faltava aos editores desse jornal uma verificação mais acurada das informações. No número seguinte, o mesmo periódico noticiou: “Diz que os Exércitos de Buenos-ayres, composto de 9 mil homens, e o do Império de 7 mil estavam á vista hum do outro, só separados pelo Jaguarão; que a cavalaria inimiga havia já passado o rio; que os habitantes em virtude da proclamação do Visconde da Laguna havião abandonado os seus terrenos, passando-se ao Norte; que o exercito Imperial desaprovava a prudencia demoradora do Visconde, e estava contente da actividade de Brown. Hoje deve ter havido huma batalha, talvez decisiva, pois tudo; concorria para isto”. *Aurora Fluminense* nº 22, de 3 de março de 1828. Tratava-se de uma matéria baseada em relato, a qual não condizia com a realidade dos fatos, como bem apontam as fontes do período. De qualquer modo, a oposição estava feita.

¹⁰⁷⁰ José Egydio Garcez Palha, *Ephemerides navaes: ou Resumo dos factos mais importantes da historia naval brasileira desde 1º de janeiro de 1822 a 31 de dezembro de 1890*, Rio de Janeiro, Typographia da Gazeta de Noticias, 1891, p. 20.

O *Níger* também esteve próximo de combater com outro navio brasileiro, o brigue *Pampeiro*. Contudo, aproveitando suas qualidades veleiras, conseguiu se evadir. O jornal *Diário Fluminense* noticiou tais acontecimentos em matéria da edição de 14 de fevereiro de 1828.

O Brigue *Pampeiro* por trez vezes se avistou com o Brigue *Níger*, da Republica de Buenos Ayres: este Brigue que (por ventura guiado de falsas informações) teve a audácia de abordar á Corveta *Maria Izabel*, recusou entrar em lice com o *Pampeiro*, que o perseguio, e que a sua vista lhe tomou hum escaler com hum Official e cinco pessoas, que de terra se recolhião para bordo!¹⁰⁷¹ Este Corsário escapou ao *Pampeiro* por andar tanto como elle, e escapou á Corveta pela obscuridade da noite, e pela guarda do comboio, que vinha a cargo da mesma Corveta , e cuja segurança, segundo o Regulamento, devia preferir a toda outra consideração. Na abordagem perdeu o Corsario 11 mortos, inclusive hum Tenente, 10 mortalmente feridos, e 10 levemente: a Corveta teve 2 mortos, e 9 feridos. A conducta dos Commandantes da Corveta, e do *Pampeiro*, he digna da Augusta Approvação de S. M. I., e do aplauso da Nação¹⁰⁷².

De acordo com Lucas Alexandre Boiteux e Hélio Leôncio Martins, em 26 de janeiro, o *Níger* entrou na Baía da Ilha Grande içando a bandeira imperial. Lá, “tentou um desembarque na Ponta Grossa, encontrou resistência, mas apoderou-se de uma pequena sumaca, incendiou outra e saqueou um iate”¹⁰⁷³.

Em resumo, as presas conhecidas desse corsário foram a já citada escuna *Triunfante*, a qual foi capturada em meados de janeiro, nas proximidades de Santos, com carga de açúcar e café. A escuna foi enviada para o Rio Salado sob o comando do capitão de presa Carlos Larris, sendo perdida no caminho em decorrência de um temporal¹⁰⁷⁴.

A escuna correio *Sete de Janeiro*, apresada em 31 de janeiro, nas proximidades da Ilha Rasa, após ter resistido enquanto pôde com sua única peça de calibre 12 e

¹⁰⁷¹ “Entrou hoje o brigue de guerra *Pampeiro* de cruzar 8 dias; conduz huma Catraia guarnecida por 1 Tenente e 5 marinheiros todos ingleses pertencente ao Corsario denominado *Niger*, o qual andava na costa pirateando, e como julgou que o brigue era Corsario se aproximou para elle”. *Jornal do Commercio* nº 37, de 14 de fevereiro de 1828.

¹⁰⁷² *Diário Fluminense* nº 37, de 14 de fevereiro de 1828 e L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 448.

¹⁰⁷³ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 384.

¹⁰⁷⁴ AGN, IX-34-9-7.

diminuta tripulação. As malas contendo correspondências foram jogadas ao mar antes de ser tomado o navio e a escuna encaminhada ao Rio Salado, sob o comando de Guillermo Bird, entrando naquele porto em 12 de fevereiro¹⁰⁷⁵. A escuna foi declarada boa presa e vendida por Ricardo Sutton a Manuel Platero em 28 de maio de 1828 por oito mil e novecentos pesos¹⁰⁷⁶.

O brigue-escuna *Conde de Suberra*, apresado em 15 de fevereiro, na latitude 24° sul, longitude 41° oeste, com carga de café, açúcar, tabaco e couros. O navio viajava com quinze tripulantes e alguns passageiros, arribou no Rio Salado em 2 de março, sendo inicialmente declarado boa presa em 24 do mesmo mês¹⁰⁷⁷. Diante dos protestos do agente do navio, foi considerado má presa em 8 de maio, iniciando-se um processo que finalizou por declará-lo boa presa em última instância¹⁰⁷⁸.

A sumaca *São José*, capturada próximo à Ilha Grande, com carga de café, fumo e aguardente. Esse navio foi encaminhado ao Rio Salado, mas de acordo com um ofício recebido da província de Santa Catarina pela Secretaria de Estado e Negócios da Marinha, noticiou-se haver “o Capitão de Preza da mesma Sumaca hido espontaneamente entrega-la naquele porto”¹⁰⁷⁹.

A sumaca *Novo Navegante*, também carregada dos mesmos produtos e remetida ao Rio Salado, mas que foi incendiada próximo daquele porto. E a sumaca *União Feliz*, com carga de sal, a qual também havia sido encaminhada ao Rio Salado, mas foi represada pela esquadra brasileira, em 27 de abril de 1828, quando já se aproximava da barra daquele rio¹⁰⁸⁰.

¹⁰⁷⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 137, nota de 14 de fevereiro de 1828. *Diário Fluminense* nº 40, de 18 de fevereiro de 1828. Ver relato sobre o apresamento em: *Jornal do Commercio* nº 113, de 16 de fevereiro de 1828. O comandante do correio *Sete de Janeiro*, segundo-tenente Manoel João Pereira, foi submetido a Conselho de Guerra resultando na sua absolvição. A sentença do conselho de guerra foi publicada no periódico *Diário Fluminense*. *Diário Fluminense* nº 70, de 26 de março de 1828.

¹⁰⁷⁶ AGN, IX-49-3-12, X-14-5-1 e X-22-8-7.

¹⁰⁷⁷ *Diário fluminense* nº 94, de 25 de abril de 1828.

¹⁰⁷⁸ AGN, IX-34-9-5 e III, caixas 22, 23 e 29.

¹⁰⁷⁹ Em 6 de fevereiro de 1828, essa escuna fundeu diante da cidade do Desterro. O capitão da preza, Butelle, declarou que seu nome verdadeiro era tenente John Gramont, da Marinha Imperial, e que fora aprisionado quando da tomada da escuna *Isabel*. Relatou que aceitou embarcar no corsário para ter ocasião de fugir, tendo aliciado a tripulação que o acompanhava na preza a fazer o mesmo. H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 384 e *Jornal do Commercio* nº 161, de 17 de abril de 1828.

¹⁰⁸⁰ “Ilmo. E Exmo. Sr. A Divisão volante chegou hoje do Salado, e traz retomado o Bergantim Brasileiro, *União Feliz*, que havia sahido do Rio de Janeiro para santos, e foi aprezado pelo Corsario *Niger* em 19 de

Uma nota da edição do *Jornal do Commercio* de 22 de março de 1828, publicada por Joaquim Francisco Leal, trouxe a seguinte notícia: “pelos officios ultimamente recebidos do Rio da Prata, consta haverem sido retomados pela nossa Esquadra o Brigue Nacional *União Feliz*, e a sumaca *Viajante*¹⁰⁸¹, achando-se aquelle em Montevideo e esta na Colônia do Sacramento¹⁰⁸².

Ainda sob o comando de John Coe, o brigue *Níger* saiu para um segundo cruzeiro, dessa vez com uma tripulação de cento e trinta homens, incluindo os officiais¹⁰⁸³. O navio partiu às sete da manhã de 23 de março de 1828, armado com um canhão giratório calibre 18 e 10 caronadas de 12. Como “estavam muito carregados os horizontes”¹⁰⁸⁴, Coe esperava não ser avistado pelos brasileiros¹⁰⁸⁵.

No dia seguinte, 24 de março, Francisco Lynch anotou no seu diário de notícias do Capitão do porto de Buenos Aires, a narrativa que lhe chegou sobre tentativa de furar o bloqueio efetuada pelo brigue *Níger*:

O que assina informa ao Capitão do Porto que acabam de chegar três marinheiros do brigue *Níger* e por um deles que está detido no quartel da Falúa, chamado Mariano Amarante, sabe-se o seguinte: que em frente à Enseada se encontrarão com onze navios portugueses com os quais se baterão por mais de três horas, resultando depois disso e estar encalhado o navio, ficar ferido em um braço o comandante Coe, morto o capitão Larrosa e um official ruivo, e mais muitos mortos e feridos que houve na tripulação. E que estando arriada a bandeira foram dezoito indivíduos saltar a um bote e ganhar a costa da Enseada, de onde vem os três referidos marinheiros, ficando ali os restantes: dizem também que os que abandonaram o navio vieram a chegar a barcos inimigos e que o *Caboclo* estava encalhado no

janeiro; fica em Montevideo. Bordo da Fragata Príncipe Imperial, 27 de fevereiro de 1828. Ilmo. e Exmo. Sr. Diogo Jorge de Brito. - Barão do Rio da Prata”. *Jornal do Commercio* nº 143, de 24 de março de 1828.

¹⁰⁸¹ Presa do corsário *Feliz*.

¹⁰⁸² *Jornal do Commercio* nº 142, de 22 de março de 1828 e *Diário Fluminense* nº 44 e 68, de 22 de março e 22 de agosto de 1828.

¹⁰⁸³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 155, nota de 23 de março de 1828.

¹⁰⁸⁴ *Ibidem*, tomo II, p. 156, nota de 23 de março de 1828.

¹⁰⁸⁵ Cf. documento relacionado à presa *Conde de Subserra*, datado de 18 de março de 1828: “O Ministro da Guerra e da Marinha comunicou que o governo nesta data tem por bem declarar o brigue *Níger* pertence à esquadra nacional, porém de nenhuma maneira participará na divisão das presas que forem feitas no novo cruzeiro... Por tudo o que foi dito acima, V. E. imporá que o armador do indicado brigue *Níger* foi D. John H. Coe, sob a fiança que outorgou D. Ricardo Sutton e que o navio não era propriedade do Estado”. AGN, III, caixas 27 e 29 e F. Lynch, tomo II, p. 155, nota de 23 de março de 1828, tradução nossa.

costado do brigue *Níger*. Assinado J. Warnes¹⁰⁸⁶.

Aconteceu que o brigue argentino foi avistado pela Divisão Naval de João das Botas. Na ocasião, James Inglis, comandante do brigue *Caboclo*, a todo pano emparelhou com o navio corsário, intimando-o a se render. Recebeu como resposta uma descarga de artilharia. De acordo com as palavras de Lucas A. Boiteux, “o lenho brasileiro cobriu-se de fumo e descargas tremendas varreram o convés argentino”¹⁰⁸⁷.

Na sequência, obteve o reforço do brigue *Vinte e Nove de Agosto*, do comando de José Lamego Costa¹⁰⁸⁸. Pressionado e duramente atingido também por outros navios da divisão, com grandes avarias, cinco mortos e doze feridos, Coe se rendeu¹⁰⁸⁹.

Além do comandante, caíram prisioneiros seis oficiais, seis capitães de presa e oitenta praças¹⁰⁹⁰. Os prisioneiros argentinos foram encaminhados a Montevideú, tendo John Coe e alguns outros conseguido se evadir posteriormente¹⁰⁹¹. Coe retomou a carreira de corsário e oficial da marinha argentina¹⁰⁹².

A tomada do brigue Corsário *Níger* pela força naval brasileira foi noticiada tanto na imprensa periódica argentina quanto na brasileira. Em 29 de março, o *The British Packet and Argentine News* detalhou o acontecimento em uma matéria que foi republicada na edição de 22 de abril do *Jornal do Commercio*. Esta última versão é a que segue abaixo.

O *Niger* fez-se a vella ás 9 horas da manhã do dia 23 de março, tempo nebuloso, e em pouco tempo estava fora de vista. Ele passou, 1 Curveta, 1 Brigue e 3 Escunas que estavam fundeadas, os quaes suspendendo os ferros depois do *Niger* se achar a sotavento, o demandarão, e abrirão fogo. O vento estava mui ligeiro, e por qualquer motivo que fosse o *Niger* não andava tanto como na primeira viagem. O Brigue *Cabouclo* avançou primeiro seguido pelas outras Embarcações. O *Niger* bateo-se com o Brigue por mais de duas

¹⁰⁸⁶ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 156, nota de 24 de março de 1828.

¹⁰⁸⁷ L. A. Boiteux, *A Marinha Imperial e outros ensaios...*, p. 267.

¹⁰⁸⁸ *Diário Fluminense* nº 85, de 15 de abril de 1828.

¹⁰⁸⁹ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 384.

¹⁰⁹⁰ L. A. Boiteux, *loc. cit.*

¹⁰⁹¹ Uma curiosa correspondência escrita por um dos oficiais do brigue *Níger* a serviço das Províncias Unidas do Rio da Prata foi publicada em maio de 1828. *The British Packet and Argentine News* nº 91, de 3 de maio de 1828.

¹⁰⁹² L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 448.

horas com as peças, e armas de mão, esforçando-se a aproximar-se para dar abordagem, o Corsario porem não respondendo ao leme se achou colocado entre o seu opponente e a terra. O resto da Esquadra Brasileira não fez tentativa alguma para approximar-se mais, porem todas ellas a exceção da Curvetta (onze embarcações) continuarão a dar fogo ao alcance da peça; e se não fosse por esta circumstancia, diz-se, que o *Cabouclo*, certamente teria sido tomado. Algumas das peças do *Niger* forão desmanteladas, e o massame muito injuriado, com mortandade de muita gente da tripulação incluindo alguns officiaes. Elle pouco depois encalhou, e imediatamente entregou-se. Duas bandeiras foram deitadas a baixo por ballas. Desessete da tripulação escaparão, quatorze em hum bote, e trez a nado. O *Cabouclo* igualmente encalhou, porem pouco depois ambos os brigues tornarão a nadar¹⁰⁹³.

Depois disso, o *Níger* foi incorporado à esquadra brasileira onde ainda teve destacado emprego na guerra. Entre outras tarefas, realizou o apresamento do brigue-escuna corsário *Feliz*¹⁰⁹⁴ (em conjunto com o brigue *Caboclo*) e da destruição do corsário *General Brandsen*¹⁰⁹⁵. O *Níger* seguiu em atividade na Marinha Imperial, sendo depois entregue ao serviço aduaneiro, onde estava até 1845¹⁰⁹⁶.

Feliz, o mercante dissimulado

Segundo Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, desde meados de 1826, no Rio Salado, o armador Feliz Alzaga começou a armar o antigo brigue-escuna mercante norte-americano *Arrow* como corsário. Esse fato pode demonstrar o quão cedo começaram a ser desenvolvidas essas atividades naquele local, em que pese a existência de apenas uma estrutura rudimentar inicialmente¹⁰⁹⁷.

Na medida em que as ações estratégicas demonstravam maior viabilidade de emprego daquele porto em relação à Carmen de Patagones, paulatinamente ele foi sendo incrementado e utilizado com maior frequência, até se tornar o destino preferido para o envio das presas dos corsários. Em consequência desse aumento de fluxo, a partir de junho de 1827, o governo designou um “Comandante Militar e subdelegado da Marinha

¹⁰⁹³ *Jornal do Commercio* nº 165, de 22 de abril de 1828. A versão em língua inglesa foi publicada no *The British Packet and Argentine News*, nº 86, de 29 de março de 1828.

¹⁰⁹⁴ L. A. Boiteux, *Das nossas naus*, pp. 41 e 106.

¹⁰⁹⁵ *The British Packet and Argentine News* nº 98, de 21 de junho de 1828 e *Diário Fluminense* nº 11, de 12 de julho de 1828.

¹⁰⁹⁶ L. A. Boiteux, *Das nossas naus*, p. 41.

¹⁰⁹⁷ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 407.

no Porto do Salado”, apesar das dificuldades da entrada daquela barra, entre bancos de areia e baixios¹⁰⁹⁸.

A preparação do *Arrow* como corsário envolveu além do seu proprietário Feliz Alzaga, as fianças dos armadores Juan Pedro Aguirre, Guillermo Ford e Domingo Gallino, este último também denominado agente do navio. Dessa forma, foi-lhe concedida a carta de corso nº 116, de 17 de outubro de 1826, documento este aproveitado de um projeto corsário anterior que não havia se efetivado. O navio foi inscrito em matrícula nacional com o nome de *Feliz*, no dia 1º de dezembro de 1827, e a reabilitação do documento deu-se no final do mesmo mês¹⁰⁹⁹.

O brigue-escuna corsário foi artilhado com onze canhões de calibres variados e recebeu uma tripulação de oitenta homens. Em geral, a documentação existente omite o nome do comandante do navio, todavia quando iniciou uma viagem para Liverpool, no início de dezembro de 1827, o comandante era Daniel Campbell¹¹⁰⁰. Tempos depois, quando o navio foi apresado, o jornal *The British Packet and Argentine News* atribuiu o comando a Donald Campbell¹¹⁰¹.

Apesar de haver indicações nesse sentido, Laurio Destéfani levantou dúvidas sobre a efetiva utilização do *Feliz* como corsário, já que o navio realizava operações comerciais com os Estados Unidos, podendo apresentar-se como *Arrow* em caso de perigo. Por outro lado, o fato de o navio estar muito bem armado por ocasião do seu apresamento pela força naval brasileira aponta pelo menos para uma dupla utilização: para comércio e para o corso¹¹⁰².

A documentação existente no *Archivo General de la Nación* indica que tenha sido um navio de corso¹¹⁰³. Apesar disso, a única presa relacionada ao *Feliz* foi a

¹⁰⁹⁸ L. H. Destéfani, “Guerra de corso contra el Brasil...”, p. 278.

¹⁰⁹⁹ AGN, III, 27-6-3, IX-49-3-10 e H. Rodriguez; P. Arguinguey, *El Corso...*, p. 407.

¹¹⁰⁰ F. Lynch, tomo II, p. 105, notas de 5 e 6 de dezembro de 1827.

¹¹⁰¹ Em uma errata de um número posterior, o *The British Packet and Argentine News* publicou que Campbell apenas estava a bordo como passageiro e que o verdadeiro nome do comandante quando o navio foi apresado era “Allen”. Como permaneceu como prisioneiro em Montevideu e ambas as inteligências acompanhavam assiduamente as repercussões na imprensa, não se pode deixar de supor que essa informação tenha sido um engodo para conseguir a liberação do verdadeiro comandante do navio. *The British Packet and Argentine News* nº 95 e 98, de 31 de maio e 21 de junho de 1828.

¹¹⁰² L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 446.

¹¹⁰³ AGN, IX-49-3-10.

sumaca *Viajante*, assinalada por Lucas Alexandre Boiteux. Este historiador o dá comum um corsário ativo, agregando que o *Feliz* foi um dos poucos que “escapou à vigilância dos nossos cruzadores, continuava a fazer depredadores cruzeiros em nossas águas”¹¹⁰⁴.

Ao tentar retornar ao Rio Salado, o *Feliz* foi capturado pelos navios do bloqueio naval brasileiro¹¹⁰⁵. Uma matéria do jornal *Diário Fluminense* reproduziu as informações enviadas à Corte pelo Almirante Rodrigo Pinto Guedes, as quais detalhavam a captura do referido corsário no dia 24 de maio de 1828.

Por officios ultimamente recebidos do Commandante Da Esquadra do Rio da Prata, consta que hum Brigue Escuna, denominado *Feliz*, que montava 4 peças por banda e hum rodízio de 12, depois de se haver batido por algum tempo, tendo içada a Bandeira de Buenos Ayres, cedeu a abordagem do nosso brigue *Caboclo*. O referido Brigue Escuna quando hia buscar o ponto de poder vencer de noite a entrada de Buenos Ayres, achou a nossa Divisão de Leste perto do Banco Chico, fugio-lhe não o podendo alcançar o *Caboclo*, e apenas acompanhando-o o *Níger*; assim sahio o Canal indo buscar o Salado, onde appareceo de encontro outra Divisão nossa, que ali anda: então tomou o partido de se bater com o *Níger* enquanto os outros não chegavão, julgando poder se escapar aos mais pelo seu andar; mas o *Caboclo* chegou enquanto se batião, abordou-o, e está hoje fazendo parte da Esquadra Imperial¹¹⁰⁶.

Como é de perceber, o ponto alto do curso nessa guerra havia passado. O bloqueio havia se aperfeiçoado e cada vez mais retomava as presas e capturava os próprios corsários. Nas palavras do historiador argentino Ángel Justiniano Carranza, “poucos voltavam, porque geralmente as presas eram recapturadas ou levadas pela sua própria tripulação a portos do Brasil”¹¹⁰⁷. Incorporado à Marinha imperial, o brigue-escuna *Feliz* ainda foi utilizado até agosto de 1835, quando naufragou na altura da Ilha de Touros, no Rio Grande do Norte¹¹⁰⁸.

¹¹⁰⁴ L. A. Boiteux, *Nossas Campanhas Navais...*, vol 2, p. 18 e H. Boiteux, “Os corsários na lucta de 1825-1828”, *Revista Marítima Brasileira*, ano LV, n 1 e 2, jul.-ago. 1935, p. 116.

¹¹⁰⁵ Encontra-se registrado nas Notícias Marítimas do porto do Rio de Janeiro, com data de 1º de agosto de 1828, a chegada da corveta *Carioca*, proveniente de Montevideú, com dezenove dias de viagem. Entre outros passageiros, trazia Daniel Campbel, Capitão do brigue-escuna *Feliz* e dezoito marinheiros do mesmo corsário, remetidos à Repartição da Marinha. *Diário Fluminense* n° 29, de 4 de agosto de 1828.

¹¹⁰⁶ *Ibidem* n° 1, de 1º de julho de 1828.

¹¹⁰⁷ A. J. Carranza, *op. cit.*, tomo 4, p. 452, tradução nossa.

¹¹⁰⁸ L. A. Boiteux, *Das nossas naus...*, p. 107.

***Carlota*, o corsário raptado**

Embora com somente sete toneladas, a baleeira *Carlota* de propriedade de José Clavelli também foi direcionada para o corso. Antes disso, essa embarcação já havia servido para o transporte logístico eventual para a esquadra republicana, mediante fretamento. Para o corso teve como armador Gerónimo Balleto e a fiança da operação dada por Carlos Celone. A baleeira recebeu um canhão de calibre 12 proveniente do parque estatal de artilharia e a carta de corso nº 195, datada de 22 de junho de 1828¹¹⁰⁹.

O pequeno corsário partiu com uma tripulação de dezesseis homens, sob o comando de seu proprietário, no dia 30 de junho de 1828¹¹¹⁰. Evidentemente, pelo seu porte e tripulação a zona de atuação seria o estuário do Rio da Prata e os braços dos demais rios da região. No dia 7 de julho, a *Carlota* tomou a escuna *Monte Alegre*, em Sauce, na Banda Oriental, com carregamento de carvão e alguns pacotes despachados de Montevidéu para Colônia¹¹¹¹. A presa tinha quatorze homens de tripulação e foi conduzida pela captora para Buenos Aires¹¹¹².

No dia 23 de julho, a baleeira corsário zarpu novamente em direção à costa da Banda Oriental onde já havia conseguido capturar uma presa. Para essa segunda jornada, sua carta de corso foi atualizada para a de nº 196, com data de 29 de junho de 1828, diferenciando-se da carta de corso designada para o corsário *Constante*. O objetivo dessa segunda empreitada era desembarcar e saquear algum ponto daquela costa.

Dois dias depois, José Clavelli foi surpreendido com o sequestro de sua baleeira

¹¹⁰⁹ AGN, X-4-5-5 e X-14-9-7. Por algum motivo desconhecido, o número e a data de expedição da carta de corso da baleeira corsário *Carlota* coincidem com os mesmos dados da escuna corsário *Constante*. Para a segunda partida da *Carlota* foi concedida a carta de corso nº 196.

¹¹¹⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 197, nota de 30 de junho de 1828.

¹¹¹¹ *The British Packet and Argentine News* nº 101, de 12 de julho de 1828. A descrição detalhada da carga da escuna *Monte Alegre* era a seguinte: “1600 quintais de carvão, 3 fardos com 66 dúzias de lenços, 50 quintais de..., 2 canhões de calibre 4 com munições, 2 arrobas e meia de pólvora, 7 fuzis, 8 pistolas, 50 cartuchos, 2 pares de sapatos femininos, 11 dúzias e meia de sapatos masculinos, 3 dúzias de..., 34 camisetas de lã, 3 dúzias de chapéu de lã e 30 libras de fio de sapateiro”. *La Gaceta Mercantil* nº 1382, de 11 de julho de 1828, tradução nossa.

¹¹¹² F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 199, nota de 8 de julho de 1828. Essa captura rendeu longas disputas em virtude das reclamações do dono da escuna *Monte Alegre*. Inicialmente foi considerada boa presa, em segunda instância má presa e por fim novamente boa presa. A escuna apresada foi vendida em outubro de 1828. AGN, IX-49-3-14, IX-34-9-7, IX-49-3-12 e III, caixa 256.

corsário¹¹¹³. O Capitão do Porto de Buenos Aires anotou o que disse Clavelli quando regressou à capital portenha.

Apresentou-se neste porto o Sr. José Clavelli, comandante da baleeira corsário *Carlota*, e deu a seguinte notícia: que no dia 25 do passado, achando-se no Arroio do Rosario, Banda Oriental, saltou a terra com doze marinheiros, deixando dois homens de serviço no baleeira e depois de estar em terra por uma hora tomando carne, quando tratou de voltar a bordo se encontrava sem a baleeira, havendo sabido depois que foi encaminhada para Colônia, levando-se a carta de corso, despachos, armamento e tudo mais quanto havia a bordo¹¹¹⁴.

Este acontecimento irá justificar a existência de outro pequeno corsário que José Clavelli preparou: *Venganza de la Carlota*¹¹¹⁵.

Venganza de la Carlota, o retorno de José Clavelli

Esse segundo corsário de José Clavelli, de nomenclatura bastante sugestiva, era um baleeiro recém construído para o corso por Juan Cambiaso¹¹¹⁶. A embarcação foi matriculada em 9 de setembro de 1828, e, já no dia seguinte, deu vela em busca de presas e supostamente com vontade de fazer juz ao nome¹¹¹⁷.

Mais uma vez o comando estava a cargo de José Clavelli, no entanto a tripulação foi aumentada para vinte e dois homens. A carta de corso nº 196, que havia sido levada junto com a baleeira *Carlota*, foi reestabelecida para emprego na *Venganza de la Carlota*, com validade de dez meses¹¹¹⁸.

Além do corso, Clavelli tinha por missão cumprir uma determinação do Ministro da Guerra e da Marinha. Não se conhece o teor de tal incumbência, tampouco se foi realizada, mas a ordem do ministro para o Comandante Geral era de que Clavelli iria

¹¹¹³ *La Gaceta Mercantil*, nº 1401, de 5 de agosto de 1828.

¹¹¹⁴ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 208, nota de 3 de agosto de 1828, tradução nossa.

¹¹¹⁵ De acordo com Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, os dois guardas passaram-se para o lado brasileiro, entregando a baleeira em Colônia. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 380. Laurio Destéfani disse que a *Carlota* foi “apresada pelos corsários a serviço do Brasil”. L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 457. Nada se encontra sobre esse corsário nas fontes brasileiras.

¹¹¹⁶ AGN, III-27-6-5.

¹¹¹⁷ *Idem*, IX-49-3-12 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 220, nota de 10 de setembro de 1828.

¹¹¹⁸ AGN, X-4-5-5 e X-14-9-87.

“viajar para fazer um serviço importante”¹¹¹⁹.

Ao corsário *Venganza de la Carlota* é creditada a captura do cúter *Voador*¹¹²⁰ em 22 de setembro de 1828 e do bote *Netuno*¹¹²¹, vendido em agosto de 1830 por \$200¹¹²². Na data da apreensão o acordo de paz já havia sido assinado no Rio de Janeiro e em breve a notícia iria chegar a Buenos Aires.

Em dezembro de 1828, a sociedade Feliz Alzaga y Medrano anunciava um grande leilão a ocorrer na rua de La Florida nº 18 em Buenos Aires. Dentre os inúmeros produtos e cascos de diversas presas de corsários, ofertava-se o cúter *Voador*, presa da *Venganza de la Carlota* “completamente aparelhado” e o próprio baleeiro corsário *Venganza de la Carlota* “com todas as suas munições e utilidades”¹¹²³.

Frutos da subscrição pública: *General Rondeau* e *Argentina*

Na segunda quinzena de agosto de 1828, partiu de Buenos Aires uma divisão naval mista (dois navios do governo e um particular) com intuito de realizar curso na costa do Brasil¹¹²⁴. Eram os navios *Gobernador Dorrego*, *General Rondeau* e *Argentina*. Conforme exposto, o *Gobernador Dorrego* foi apresado pelos navios do bloqueio naval brasileiro, enquanto tentava passar por ele. Os outros dois navios, no entanto, puderam sair para realizar um cruzeiro.

Enquanto o *Gobernador Dorrego* havia sido adquirido com recursos privados, a compra do brigue *General Rondeau* e da escuna *Argentina* foi possível graças aos resultados de uma subscrição pública levada a cabo pelo Almirante William Brown anteriormente¹¹²⁵. Em meados de 1828, entabulavam-se as últimas negociações para o

¹¹¹⁹ AGN, III-27-6-5 e F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 220, nota de Arturo Benencia, tradução nossa.

¹¹²⁰ AGN, IX-35-1-6, X-22-8-6, L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del curso...”, p. 457 e *La Gaceta Mercantil* nº 1498, de 4 de dezembro de 1828.

¹¹²¹ AGN, IX, 49-3-14.

¹¹²² Duzentos pesos.

¹¹²³ *La Gaceta Mercantil* nº 1502, de 10 de dezembro de 1828, tradução nossa.

¹¹²⁴ Cf. asseverou Teodoro Caillet-Bois, “essa medida, contrária às recentes promessas oficiais, voltava a debilitar a esquadra e foi duramente criticada, como também foi a designação de Coe para o comando do belo brigue *Rondeau*, pois Coe era relativamente novo na Marinha”. T. Caillet-Bois, *Historia Naval Argentina...*, p. 363, tradução nossa.

¹¹²⁵ Além desses dois navios, foram adquiridos com fundos da subscrição pública a *Nueva Veinte Cinco de Mayo* (ex-fragata dinamarquesa *Matilde*) e o brigue-escuna *Convención* (ex-*Unidense*). *Ibidem*, p. 362.

acordo que iria dar fim à guerra e a alta cúpula argentina imaginava manter o impulso do corso para conseguir condições de paz mais favoráveis.

Nesse contexto, desenvolveu-se um plano: os corsários da divisão mista ao mesmo tempo em que depredavam o comércio naval brasileiro, deveriam procurar pelos navios de César Fournier, que havia ido aos Estados Unidos na escuna *Juncal*. Encontrando-o, deveriam se unir a ele e os navios adquiridos na América do Norte (e Central), e juntos praticarem uma grande operação de corso no litoral brasileiro¹¹²⁶.

Fournier imaginava ainda mais. Enquanto rumava para os Estados Unidos, tomou vários navios mercantes pela costa brasileira. Em um trecho de um ofício encaminhado por ele ao armador Francisco Trelles, datado de 13 de outubro de 1827, lia-se o seguinte: “que todos saibam que hoje teríamos uma fortuna enorme, caso Buenos-Aires tivesse feito o que fez o Brasil, declarado seus portos em estado de bloqueio, teríamos arruinado o comércio deste país”¹¹²⁷.

Fournier era um grande inimigo do Império, mas não foi concretizado nem o seu plano de raptar o Imperador e nem o bloqueio dos portos. O próprio corsário, não pôde retornar da sua jornada, supostamente tendo naufragado após ser alcançado por um ciclone, nas Antilhas, no segundo semestre de 1828¹¹²⁸.

Quanto à possibilidade de bloqueio naval argentino, não havia navios para isso. A subscrição para compra até mesmo de navios para reforçar o corso bem demonstra as condições que se encontrava a economia argentina. Com peculiaridades inerentes a cada país, a guerra sufocava ambos os contendores. Retornemos, então, ao cruzeiro do *General Rondeau* e do *Argentina*.

Com os recursos obtidos pela subscrição pública, idealizada pelo Almirante William Brown, foi possível obter quatro navios. Um deles era o brigue mercante norte-americano, de 210 toneladas, *Allison*. Esse navio foi comprado pelo Estado em 11 de julho de 1828 e se tratava de um dos melhores vasos adquiridos¹¹²⁹.

¹¹²⁶ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 453.

¹¹²⁷ César Fournier, [Correspondência]. Destinatário: Francisco Trelles. Bordo do brigue *Congreso* no litoral do Rio de Janeiro, 13 out. 1827. 1 ofício. *Apud* T. M. da Silva, *op. cit.*, vol. 3, pp. 201-202, tradução nossa.

¹¹²⁸ Teodoro Caillet-Bois, “César Fournier”, *Boletín del Centro Naval*, ano XLVIII, tomo XLVIII, n. 486, jan.-fev., 1931, pp. 667-668.

¹¹²⁹ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 199, nota de Julio Arturo Benencia.

Após ter sido inscrito na matrícula nacional argentina com o nome de *General Rondeau*, não foi fácil encontrar marinheiros para esse navio. De acordo com Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, foi necessário “recrutamentos forçados e o alistamentos dos marinheiros previa o pagamento de \$100¹¹³⁰ a cada inscrito”¹¹³¹.

Somente com o emprego de tal expediente foi possível completar a tripulação de cento e vinte homens¹¹³², recaindo o comando para John Halsted Coe, o ex-comandante do corsário *Níger*, que após perder o seu navio e ser aprisionado em Montevideú, conseguiu escapar e voltar às forças navais argentinas¹¹³³. O armamento instalado no *General Rondeau* foi um rodízio de calibre 18 e seis de calibre 12 em cada bordo¹¹³⁴. No dia 15 de agosto de 1828, incorporou-se à esquadra republicana em Los Pozos¹¹³⁵. Estava pronto para partir em conjunto com os demais.

Outro navio adquirido com recursos da subscrição pública argentina foi a escuna mercante francesa *Hydre*. Esse navio havia arribado em Buenos Aires em 1º de junho de 1828 e em 9 do mês seguinte já arvorava a bandeira republicana¹¹³⁶. Com o nome de *Argentina*, a nova aquisição foi artilhada no Riachuelo de Barracas, em Buenos Aires, onde recebeu três rodízios, sendo um de calibre 6 na proa, um de calibre 18 à meia nau e outro de calibre 8 na popa¹¹³⁷.

Conforme ocorria com o *General Rondeau*, entre meados de julho e de agosto de

¹¹³⁰ Cem pesos.

¹¹³¹ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 430, tradução nossa.

¹¹³² Entre os membros da tripulação encontrava-se o guarda-marinha Antonio Somellera, de apenas quinze anos, o qual, após trinta e seis anos, escreveu interessantes memórias de sua participação no cruzeiro de quatro meses do corsário *General Rondeau*. Essas memórias foram publicadas ao longo de seis números da *Revista Buenos Aires* em 1865. As edições da referida revista são as seguintes: A. Somellera, “Recuerdos Marítimos...”, tomo VI, ano II, n. 22, fev. 1865, pp. 209-232; *Ibidem*, tomo VI, ano II, n. 24, abr. 1865, pp.528-536; *Ibidem*, tomo VII, ano II, n. 25, mai. 1865, pp. 83-94; *Ibidem*, tomo VII, ano III, n. 26, jun. 1865, pp. 186-191; *Ibidem*, tomo VIII, ano III, n. 29, set. 1865, pp.14-27 e *Ibidem*, tomo VIII, ano III, n. 31, nov. 1865, pp. 347-353. Em 1930 as memórias de Somellera foram republicadas pela Biblioteca del Oficial de Marina, de Buenos Aires. Antonio Somellera, “De los tiempos heroicos, la última campaña naval de la guerra con el Brasil”, *Biblioteca del Oficial de Marina*, vol. X, 1930.

¹¹³³ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 211, nota de Julio Arturo Benencia.

¹¹³⁴ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 405 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 430.

¹¹³⁵ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 211, nota de 15 de agosto de 1828.

¹¹³⁶ *Ibidem*, tomo II, p. 199, nota de 9 de julho de 1828.

¹¹³⁷ *Ibidem*, tomo II, p. 211, nota de Julio Arturo Benencia e F. Eleta, *op. cit.*, p. 142.

1828, a escuna foi recebendo marinheiros para tripulá-la¹¹³⁸. Chegou a um efetivo de oitenta homens, tendo como comandante William Granville¹¹³⁹. No dia 14 de agosto, a *Argentina* suspendeu e se direcionou a Los Pozos para aguardar o momento da partida, a qual se daria conjuntamente com os corsários *General Rondeau* e *Gobernador Dorrego*¹¹⁴⁰.

Conforme foi apresentado no estudo do corsário *Gobernador Dorrego*, houve uma tentativa frustrada de saída dos três navios corsários no dia 19 de agosto. Na segunda tentativa, poucos dias depois, resultou o aprisionamento da corveta corsário *Gobernador Dorrego* pela Marinha Imperial. Seguiram então rumo à costa do Brasil o *General Rondeau* e a *Argentina*.

Os dois corsários operaram em conjunto em alguns momentos do início do cruzeiro, encaminhando duas presas para a Argentina nesse período: a sumaca *Ulisses*¹¹⁴¹ e a escuna *Heroína*¹¹⁴², ambas capturadas próximo ao Rio Grande. Esses navios faziam parte de um comboio proveniente do Rio de Janeiro¹¹⁴³.

No Rio de Janeiro, o mestre do Brigue *Preguinho*, Manoel Firmo de Oliveira, que chegava de Rio Grande após dezoito dias de viagem, trouxe informações sobre a atuação dos dois corsários na barra daquela cidade. O registro nas notícias marítimas do porto do Rio de Janeiro foi realizado da seguinte maneira:

Diz o mestre que nos dias 3 e 4 de setembro apareceu na barra do Rio Grande o Brigue *General Rodive*, e huma Escuna Corsário de Buenos Ayres, e aprezarão os Patachos *Heronia*, *Flor da América* e a Sumaca da Bahia, *Doris*, que mandarão para Buenos Ayres; meterão no fundo huma Polaca, e roubarão o Bergantim *Conceição Imperador*, no qual mandarão a gente para Rio Grande; e que faltavão mais 7 ou 8 embarcações do comboio¹¹⁴⁴.

¹¹³⁸ O Capitão do Porto de Buenos Aires registrou em seu diário em 1º de agosto de 1828: “receberam-se vinte e nove homens recrutados, quinze dos quais embarcaram no brigue *Rondeau* e quatorze na escuna *Argentina*”. F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 207, nota de 1º de agosto de 1828.

¹¹³⁹ No período 1817-1818, já havia comandado o corsário *Intrépido*, durante a Guerra de Independência contra a Espanha. Na guerra contra o Brasil, comandou, anteriormente, o brigue *República*.

¹¹⁴⁰ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 211, nota de 14 de agosto de 1828.

¹¹⁴¹ AGN, IX-34-9-7, IX-35-1-6, IX-49-3-14 e X-22-8-5.

¹¹⁴² *Idem*, IX-34-9-7, IX-35-1-5 e X-22-8-5 e A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 282.

¹¹⁴³ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 405 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 371.

¹¹⁴⁴ *Diário Fluminense* nº 91, de 17 de outubro de 1828.

Como se vê, o mestre do brigue *Preguinho* noticia a abordagem de cinco navios (três capturados, um afundado e um liberado com prisioneiros). Tal informação coaduna com os escritos de Antonio Somellera quando em suas memórias evidenciou certa decepção por só haverem apresado três navios¹¹⁴⁵. Somellera anotou que o carregamento dos três navios apresados foi concentrado em apenas um, o qual foi encaminhado para a Argentina. Os outros dois foram afundados¹¹⁴⁶.

Naquela circunstância, os dois corsários foram perseguidos e se engajaram em combate com navios da Marinha Imperial. Segundo Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, “a *Argentina* sofreu baixas e danos de importância, o que obrigou Granville a repará-los de emergência em Carmen de Patagones e, depois, terminá-los em Buenos Aires”¹¹⁴⁷. Por lá, o comandante da *Argentina* teve notícia do fim da guerra e encerrou sua participação no corso.

O *General Rondeau*, que seguia no mar, não recebeu tal informação e prosseguiu em direção ao norte fazendo o seu cruzeiro e tentando encontrar os navios de César Fournier. Ao longo do trajeto pela costa brasileira, tomou e afundou outros navios, tendo liberado as tripulações¹¹⁴⁸. Ademais, parlamentou com alguns navios norte-americanos e teve um encontro com a *Nau Pedro I*, na costa do Rio de Janeiro. Os dois navios se aproximaram e trocaram algum canhoneio¹¹⁴⁹. Aproveitando a sua maior mobilidade, o corsário afastou.

Nas memórias do Guarda-Marinha Antonio Somellera, que se encontrava a bordo do *General Rondeau*, há alusão a esse breve combate: “intencionalmente ou não, eles nos enganaram, pois sua tripulação ultrapassava quinhentos homens, e nosso comandante compreendeu que seria temerário levar a cabo o seu propósito”¹¹⁵⁰. Com a

¹¹⁴⁵ A. Somellera, “Recuerdos Marítimos..., tomo VI, ano II, n. 22, fev. 1865, p. 224.

¹¹⁴⁶ AGN, IX-35-16, IX-49-3-14 e X-22-8-5. Com data de 14 de setembro de 1828, Alzogaray anotou o seguinte no seu *Diário de Operaciones de la Escuadra Republicana*: “Chegou ao Salado o brigue-escuna *Flor da América*, presa do brigue de guerra nacional *General Rondeau* e da escuna *Argentina*, os quais estavam em frente à Rio Grande e acabavam de tomar mais três navios de um comboio”. A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 282, tradução nossa.

¹¹⁴⁷ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 371, tradução nossa. Laurio Destéfani relatou que a escuna *Argentina* chegou em Carmen de Patagones no dia 6 de outubro de 1828 e que no referido combate perdeu o mastro do traquete. L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso..., p. 455.

¹¹⁴⁸ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 371.

¹¹⁴⁹ A. Somellera, “Recuerdos Marítimos..., tomo VI, ano II, n. 24, abr. 1865, p. 528.

¹¹⁵⁰ *Ibidem*, p. 534, tradução nossa.

liberdade e confiança das próprias memórias, o Guarda-Marinha relatou o que pensavam seus companheiros: “se estivéssemos juntos com a escuna *Argentina*, essa linda fragata seria nossa”¹¹⁵¹.

No litoral do sudeste brasileiro, o *General Rondeau* apresou o brigue dinamarquês *Brodstroer*¹¹⁵², que vinha da cidade do Porto para o Rio de Janeiro com carga de vinhos, aguardente e outros produtos diversos. Outras presas conhecidas do corsário ao longo de seu cruzeiro foram a sumaca *Santa Cruz*¹¹⁵³, a sumaca *Vilse*¹¹⁵⁴, a sumaca *Lealdade*¹¹⁵⁵ e a sumaca *São Joaquim Viajante*, que foi saqueada e liberada, mas depois conduzida a Buenos Aires pela fragata francesa a *Le Camoen*¹¹⁵⁶.

Além dessas presas, o *General Rondeau* tomou em conjunto com o corsário *General Brandsen* a sumaca *Catalina*¹¹⁵⁷ e o iate *Providência*¹¹⁵⁸. O corsário ainda encontrou, na Bahia, um navio negreiro, tendo liberado os escravizados em canoas. Seguiu então no rumo norte até a foz do Amazonas e em seguida para as Antilhas, na busca por Fournier e seus navios. Sobre esse período do cruzeiro há a seguinte informação nas memórias de Somellera.

Dirigimo-nos a Trinidad, detendo-nos a cruzar alguns dias entre as costas desta grande ilha e as outras mais das Antilhas, em busca dos navios do comandante Fournier sem haver conseguido nenhuma notícia pelos navios neutros com quem falamos, a não ser que haviam ocorrido grandes e repetidos temporais nas costas da Flórida, os quais haviam afundado muitos navios¹¹⁵⁹.

É provável que o naufrágio em virtude de tais tempestades tenha sido a causa do desaparecimento de César Fournier, na escuna *Juncal*, e do outro navio que o

¹¹⁵¹ A. Somellera, “Recuerdos Marítimos...”, tomo VI, ano II, n. 24, abr. 1865, p. 535, tradução nossa.

¹¹⁵² A apreensão desse navio deu origem a um processo que mais tarde considerou apenas uma parte da carga como boa presa. O navio e o restante da carga foram devolvidos e os donos indenizados. AGN, IX, 34-9-5.

¹¹⁵³ *Idem*, III, caixa 24.

¹¹⁵⁴ *Idem*.

¹¹⁵⁵ *Idem*, IX-49-3-14.

¹¹⁵⁶ *Idem*, IX-34-9-7 e X-23-7-5.

¹¹⁵⁷ *Idem*, IX-34-9-6.

¹¹⁵⁸ *Idem*, IX-34-9-6 e IX-49-3-14.

¹¹⁵⁹ A. Somellera, “Recuerdos Marítimos...”, tomo VII, ano III, n. 26, jun. 1865, p. 191, tradução nossa.

acompanhava após tê-lo adquirido nos Estados Unidos, a corveta *Veinte Cinco de Mayo*. Sobre a decisão de John Coe de desistir da busca e mudar o rumo, Somellera recordou: “já perdida a esperança de encontrar o que buscávamos e reinando os ventos do quarto quadrante, dirigimo-nos a cruzar o turbulento oceano em demanda da costa ocidental da África”¹¹⁶⁰.

Nas proximidades da costa angolana tomaram um navio que detinha a bordo sessenta escravizados jovens. Passaram-nos para o *General Rondeau*, queimaram a presa e seguiram de volta para o rumo oeste, destinando-se novamente para o litoral sudeste brasileiro. Realizada a travessia do oceano, seguiram no sentido sul, em direção ao Rio da Prata, fazendo algumas outras presas no caminho¹¹⁶¹.

Consta publicada no *Diário Fluminense* de 13 de novembro de 1828, uma carta do Tenente-Coronel Lopo da Cunha Deça e Costa, governador das Villas de S. Sebastião e Bella da Princeza. No rico relato dessa correspondência, em que o assunto principal é a chegada naquele local da sumaca *Nova Sociedade*, uma presa do *General Rondeau* sublevada e retomada, encontram-se a alusão ao ataque do corsário a um comboio escoltado pelo brigue *Pampeiro*.

Desse comboio, além da sumaca *Nova Sociedade*, teria sido tomada a sumaca *São Joaquim*, encaminhada para Buenos Aires; a lancha *Viva Maria* e a lancha *Penha Pequena*, ambas saqueadas e afundadas¹¹⁶². Além disso, uma sumaca da Bahia teria sido liberada com prisioneiros. A transcrição integral da carta publicada segue abaixo.

Illust. E Excel. Sr. Neste momento entrou no Porto das Villas do meu Commando a Sumaca *Nova Sociedade*, a qual diz a gente que vem a seu bordo, sahira do Porto do Rio de Janeiro para Campos em 2 do corrente mez, no Comboio do Brigue *Pampeiro*¹¹⁶³. Esta Sumaca e mais 4 embarcações do

¹¹⁶⁰ A. Somellera, “Recuerdos Marítimos...”, tomo VIII, ano III, n. 29, set. 1865, p. 15, tradução nossa.

¹¹⁶¹ *Ibidem*, p. 19.

¹¹⁶² Em circunstanciada comunicação ao Ministro da Marinha, o Capitão-Tenente Pedro Ferreira de Oliveira, comandante do brigue *Pampeiro*, responsável por conduzir o comboio, relatou as dificuldades em manter o grupo de navios unido em virtude do procedimento de alguns mestres de sumacas e lanchas mercantes. Entre os navios que relacionou como desobedientes às ordens do comboio naquela ocasião, estavam as lanchas *Penha* e *Viva Maria*, que mais tarde seriam afundadas pelo corsário *General Rondeau*. *Diário Fluminense* nº 71, de 27 de março de 1828.

¹¹⁶³ Em suas memórias, Antonio Somellera registrou o momento em que a tripulação do *General Rondeau* avistou o brigue *Pampeiro*. Enquanto tentavam verificar se era um navio mercante ou de guerra, o comandante e o imediato teriam dito: “sim, é de guerra. Não pode ser outro que o brigue *Pampeiro*”, pois “tinham notícias de suas boas condições de veleiro”. A. Somellera, “Recuerdos Marítimos...”, tomo VIII,

mesmo Comboio forão apreçadas na altura de Cabo Frio pelo Brigue Argentino *Rondeau*, cujo Brigue meteu a bordo desta Sumaca o Capitão de preza D. Guilherme Basston, e trez Marinheiros conjuntamente com seis Marinheiros Brasileiros, pertencentes parte á dita Sumaca, e parte á Lancha *Virgem Maria*, cujos nomes constão da relação inclusa¹¹⁶⁴. O Marinheiro Sebastião Pereira, pertencente á tripulação da dita Sumaca conjuntamente com os cinco Marinheiros Brasileiros prisioneiros, que se acharão a bordo da dita Sumaca, se levantarão valorosamente na noite do dia 15 do corrente, e matando dous dos ditos Marinheiros aprezadores, prenderão o Capitão de preza, e hum Marinheiro Hespanhol, cujos dous prisioneiros ficam presos na cadeia desta Villa. O Marinheiro Sebastião foi gravemente ferido no acto do levante, o qual fica em terra tratando-se com todo o cuidado e humanidade. Mandei para bordo da dita Sumaca huma Guarda Militar competente, para evitar qualquer extravio no carregamento, que existe a seu bordo. O Proprietario desta Sumaca, diz a Tripulação, que he Antonio Garcia, morador nos Campos, que era o Mestre da mesma. Esta Sumaca fica conservada em custodia neste Porto, até que V. Ex., ou o Vice-Presidente desta Província de determinem o que devo praticar a respeito da mesma. Dizem os Marinheiros represadores, que do Comboio a que esta Sumaca pertencia, forão tomadas a Lancha *Penha Pequena* e *Ave Maria*, as quaes depois de roubadas, forão á pique; e mais assim forão tomadas a Sumaca *São Joaquim*, que fizerão seguir para Buenos Ayres, e huma Sumaca da Bahia, que derão aos prisioneiros depois de roubada. Vem a bordo da dita Sumaca 38 escravos novos, e vários volumes; os escravos 24 pertencem ao carregamento da dita Sumaca, e 9 pertencem ao carregamento da Lancha *Penha Pequena*. Deus Guarde a V. Ex. muitos anos. Quartel do Governo das Villas de S. Sebastião, e Bella da Princeza, 23 de outubro de 1828. Illust. e Excel. Sr. Miguel de Souza Mello e Alvim. Lopo da Cunha Deça e Costa, Tenente-Coronel e Governador das Villas de S. Sebastião e Bella¹¹⁶⁵.

Associando a cronologia dos acontecimentos acima relatados à chegada do

ano III, n. 29, set., 1865, p. 22. O brigue *Pampero* havia sido argentino até ser tomado pela corveta *Maria Isabel*, do comando de Theodoro de Beaurepaire, em 27 de março de 1827. Incorporado à Marinha Imperial, o navio foi renomeado como *Pampeiro* e passou a desempenhar uma série de importantes atividades, entre elas um grande número de escoltas aos comboios do litoral brasileiro e da costa leste da África. Pela cronologia dos fatos, a escolta do comboio atacado pelo *General Rondeau* foi a última comissão do brigue *Pampeiro*, pois em 20 de outubro de 1828, portanto somente três dias antes da data em que foi redigida a carta acima transcrita, o brigue naufragou na costa do Espírito Santo, conforme noticiado pelo jornal *Diário Fluminense*. *Diário Fluminense* nº 135, de 10 de dezembro de 1828.

¹¹⁶⁴ Conjuntamente à referida correspondência, o Tenente-Coronel Lopo da Cunha Deça e Costa, Governador das Villas de S. Sebastião e Bella encaminhou a relação dos prisioneiros e aprezadores que vieram a bordo da sumaca represada *Nova Sociedade*. De acordo com as informações do referido governador eles eram o Marinheiro brasileiro Sebastião Pereira e os escravos Antonio, Miguel e João (pertencentes à tripulação da sumaca *Nova Sociedade*); Marinheiros brasileiros Manoel José e Antonio dos Santos (pertencentes à tripulação da presa afundada, lancha *Virgem Maria* ou *Ave Maria* ou *Viva Maria*) e Capitão de Preza prisioneiro Guilherme Basston e o Marinheiro espanhol Thomaz de Aquino (restantes da tripulação de presa pertencente ao brigue corsário *General Rondeau*). *Diário Fluminense* nº 113, de 13 de novembro de 1828.

¹¹⁶⁵ *Ibidem*.

General Rondeau ao estuário do Rio da Prata, ocorrida em 31 de outubro de 1828, presume-se que logo após ter atacado o comboio, o corsário tenha se dirigido para a Argentina. Ao chegar de volta ao seu país, o corsário não encontrou nenhuma resistência, afinal, a guerra havia acabado desde o final de agosto¹¹⁶⁶.

De acordo com os registros das memórias de Somellera, apresaram ao longo de todo o cruzeiro vinte e três navios, dos quais dez foram encaminhados à Argentina e os outros treze foram liberados, afundados ou incendiados¹¹⁶⁷. Indentificaram-se, no entanto, apenas os supra-relacionados.

No apagar das luzes – *Federal*, um corsário em ação após o acordo de paz

Em 17 de novembro de 1827, chegou em Buenos Aires procedente da Ilha de Santa Helena, o navio mercante norte-americano *Richard G. Cox*, de 126 toneladas¹¹⁶⁸. Alguns dias depois da chegada, o navio foi vendido a Cristóbal Bosch, mantendo a mesma nomenclatura inicialmente, mas mudando para *Federal* logo em seguida¹¹⁶⁹. O agente do navio, Guillermo Ford, manteve-se no exercício da função, logo realizando uma viagem comercial para Londres¹¹⁷⁰.

Após o retorno, o *Federal* foi destinado a realizar viagens comerciais ao Rio Salado e à Carmen de Patagones, condição mantida até junho de 1828, quando decidiram utilizá-lo para o corso. A princípio Cristóbal Bosch apresentou uma reclamação na justiça, pois se opunha a usar o navio como corsário. Esse incidente foi solucionado com um acordo entre Bosch e Ford, mantendo este último como agente da operação e Mariano Baudrix como armador¹¹⁷¹.

Na sequência, o *Federal* obteve a carta de corso nº 206, datada de 22 de agosto de 1828, e foi assinado um contrato de corso com data de 8 de setembro e validade de quatro meses. O navio foi artilhado com três canhões de calibre 12 e o comando

¹¹⁶⁶ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 405.

¹¹⁶⁷ A. Somellera, “Recuerdos Marítimos...”, tomo VIII, ano III, n. 31, nov. 1865, p. 352.

¹¹⁶⁸ F. Lynch, *op. cit.*, tomo II, p. 104, nota de 3 de dezembro de 1827.

¹¹⁶⁹ AGN, III, caixa 22.

¹¹⁷⁰ F. Lynch, *loc. cit.* e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 405.

¹¹⁷¹ AGN, IX-49-3-12, X-4-5-5 e DEHN, caixa 1316.

entregue a Guillermo H. Taylor¹¹⁷², com mais 59 homens entre ingleses e americanos¹¹⁷³.

A partida para o cruzeiro se deu no dia 9 de setembro, com o acordo de paz já tendo sido assinado no Rio de Janeiro. Segundo Teodoro Caillet-Bois, “teve a má sorte de que a notícia de paz chegasse justamente quando estava pronto para empreender seu cruzeiro, pois no dia 10 de setembro, andava ele voltejando em frente aos bloqueadores”¹¹⁷⁴. E a notícia oficial da assinatura do Acordo Preliminar de Paz chegou de Montevideú no dia 11.

Mesmo com tal notícia, o corsário não se deteve e resolveu seguir em frente, partindo rumo ao Atlântico Norte. No caminho, em 20 de setembro, apresou o brigue *Caridade*, que saía da Bahia com mercadorias para adquirir escravos na África. O navio foi encaminhado com a respectiva tripulação de presa, porém em vias de naufragar, arribou na ilha de São Martim, salvando-se grande parte das pessoas que transportava¹¹⁷⁵. Em Buenos Aires esse apresamento já havia sido declarado boa presa, ainda assim gerou um grande processo que se estendeu pelos anos seguintes¹¹⁷⁶.

No dia 7 de dezembro de 1828, deteve o brigue norte-americano *Nimphy*, confiscando noventa e seis pacotes de mercadorias e bens de propriedade brasileira¹¹⁷⁷. Em seguida dirigiu-se ao porto de Gustávia, na ilha sueca de São Bartolomeu. Ao saber dos acontecimentos, o cônsul americano reclamou a devolução das mercadorias enviando o navio de guerra USS *Erie*. Como as autoridades locais não quiseram entregar os produtos, o navio americano apreendeu o *Federal*, no porto, em uma noite de temporal¹¹⁷⁸.

Na sequência, seguiram na busca por Guillermo Taylor, que se encontrava na ilha de São Martim. Chegando lá, os norte-americanos solicitaram às autoridades da ilha a entrega do comandante do *Federal*, tendo como justificativa o fato dele ser cidadão

¹¹⁷² Norte-americano que havia sido imediato de George De Kay no corsário *General Brandsen*.

¹¹⁷³ AGN, IX-49-3-12 e X-42-2-4.

¹¹⁷⁴ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 63, tradução nossa.

¹¹⁷⁵ H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 406.

¹¹⁷⁶ AGN, IX-34-9-6 e X-42-6-3.

¹¹⁷⁷ L. H. Destéfani, “Apogeo y decadencia del corso...”, p. 455. Rodriguez e Arguindeguy registraram a data do apresamento como 28 de outubro de 1828. H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 406.

daquele país e por saber, por ocasião do confisco das mercadorias, que a paz já havia sido celebrada, notícia que ele mesmo havia levado à São Bartolomeu¹¹⁷⁹.

Com isso, Taylor e os membros de sua tripulação foram presos e os navios levados para os Estados Unidos. O incidente diplomático resultante dessa questão ainda existia em 1830¹¹⁸⁰. Como se percebe, o curso no “apagar das luzes” não foi bem sucedido para o *Federal*, pois além de suas duas presas gerarem pleitos judiciais, o navio foi arrestado e a tripulação somente foi liberada após o pagamento de uma indenização¹¹⁸¹.

Outros corsários de menor relevância

É bom lembrar que um grande número de cartas de corso foram emitidas e não foram usadas. Tratam-se de projetos corsários mal sucedidos, seja por falta de recursos para implementá-los, seja pelo extravio das cartas encaminhadas para outros locais em virtude da perda dos navios que as transportavam ou por outras razões.

Além disso, existiram projetos menores, com o uso de pequenas embarcações, sobretudo para o curso fluvial. Tanto essas últimas quanto outros corsários que não fizeram presas: que foram logo tomados pelos navios brasileiros, que naufragaram ou tiveram problemas a bordo que ensejaram o cancelamento da campanha, englobam-se em um grupo de navios de menor relevância, sobre os quais são encontradas algumas poucas alusões.

A respeito de algumas dessas unidades corsárias não é possível encontrar mais que a citação de seu nome, o que chega a suscitar a dúvida sobre a sua real existência. Para outros casos as referências são tão parcas a ponto de impedir o desenvolvimento de uma trajetória. De qualquer forma, diante da significativa amostragem alcançada, a ausência de detalhamento sobre esses corsários de menor relevância não comprometem

¹¹⁷⁸ T. Caillet-Bois, “Los corsarios...”, p. 63.

¹¹⁷⁹ *Ibidem*, p. 64.

¹¹⁸⁰ H. L. Martins; L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 392.

¹¹⁸¹ Há no *Archivo General de la Nación* farta documentação sobre o incidente diplomático gerado pela questão do aprisionamento do brigue *Nymph*, incluindo a informação do cônsul John M. Forbes sobre o apresamento do *Federal*, a libertação dos prisioneiros do corsário mediante o pagamento de indenização e o sumário do Tribunal de Presas. AGN, IX-34-9-6, X-5-1-3 e X-42-6-3.

os resultados deste estudo.

Mesmo assim, buscou-se classificar sumariamente as unidades corsárias enquadradas nas situações supramencionadas. Desse modo, encontraram-se com cartas expedidas para o estrangeiro, portanto de atuação duvidosa por falta documentação comprobatória, os corsários: *Alejandro*, *Baqueano*, *Cerro Largo* e *Tapalque*. Além desses, o *Peruano*. Porém, este último certamente esteve em ação, já vez que foi apresado pela corveta *Maria Isabel*, em 9 de julho de 1828, a cinquenta léguas de Cabo Frio¹¹⁸².

Relacionados ao curso fluvial e com poucas informações a respeito encontraram-se referências aos corsários *Atención*, *Arrogante*¹¹⁸³, *Aventura*, *La Sagaz*, *Provinciano Oriental* e *Hijo del Rayo* (a lancha da sumaca *Belisário Feliz*, apresada pelo corsário *Rayo Argentino*). Ainda nessa mesma modalidade de curso, mas também executando serviço de cabotagem: *Anabela* e *Minerva* (ex-sumaca *Santa Cruz Brasileira*, também presa do corsário *Rayo Argentino*).

Encontraram-se ainda citações eventuais nas referências sobre o *Bravo Coronel Olavarria* (que enfrentou motim a bordo do que resultou o fuzilamento de quatro marinheiros), *Buenos Aires* (possivelmente o mesmo corsário *Bonaerense*), *Concepción*,

¹¹⁸² Segundo uma nota nas notícias marítimas do porto do Rio de Janeiro, o comandante da corveta *Maria Isabel*, John Pascoe Grenfell, conduzia “o bergantim colombiano denominado *Peruano*, ao qual encontrou com bandeira inglesa, 6 peças, armas, pólvora e 22 pessoas de tripulação, a 50 léguas ao mar de Cabo Frio”. *Diário Fluminense* nº 10, de 11 de julho de 1828. Em sua parte sobre o apresamento, datada de 9 de julho de 1828, Grenfell escreveu: “tem a seu bordo 23 barris de pólvora, que pertence á carga, e se dirigia a Buenos Ayres em direitura, tendo sahido de Liverpool com destino para Gibraltar, á vista dessas circunstancias tomei posse delle, e o trago comigo para ser julgado conforme as Leis”. *Ibidem*, nº 11, de 12 de julho de 1828. Como se vê, um navio bem armado para o mero transporte de mercadorias. De qualquer sorte, em conformidade com a legislação da época e o estado de guerra, o transporte de gêneros para Buenos Aires já justificava a apreensão pelos navios brasileiros. Dos 22 tripulantes do *Peruano*, 16 eram ingleses, os quais foram postos em liberdade no dia 15 de julho, menos de uma semana depois de chegarem ao Rio de Janeiro. *Diário Fluminense* nº 24, de 20 de julho de 1828.

¹¹⁸³ Muito embora o lanchão *Arrogante* tenha sido referido como uma embarcação fretada para aviso e transporte de autoridades, e, somente a partir de julho de 1828, para o curso nos diversos afluentes do Rio Paraná, foram publicadas notas nos jornais *Diário Fluminense* e *Diário do Rio de Janeiro*, em agosto de 1826, em que um brigue português denominado *Sucesso*, proveniente da cidade do Porto, anunciava ter sido abordado “na latitude 7° e longitude 18°, a oeste de Londres, na data de 18 de julho, por um corsário de nome *Arrogância* o qual dizia ser de Buenos Aires e examinou toda a carga e os papéis do bergantim para ver se era brasileiro e se trazia armamento. Vendo que era embarcação portuguesa levou somente vinho e cebola e disse que andava pela região outro corsário de seis peças por banda e um rodízio, cuja tripulação era de muita gente de todas as nações”. A semelhança de nomenclatura permite associá-los, porém a cronologia, o pequeno porte do navio e a ausência de outros registros abarcam dúvidas que não permitem patentear a ligação entre ambos. *Ibidem* nº 42, de 21 de agosto de 1826, *Diário do Rio de Janeiro* nº 15, de 18 de agosto de 1826 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 372.

Congreso (escuna), *Correo*, *Fortuna*, *Fructuoso Rivera*, *General Necochea* (capturado pela *Marinha Imperial*)¹¹⁸⁴, *Liguria*, *Luisa*, *Patagones* (lanchão), *Salado*, *San Ramon*, *Unión* e *Virgen del Carmen*.

Conforme referido anteriormente, esses corsários não se salientaram. Alguns foram apresados, outros naufragaram, outros cancelaram a operação por diversos motivos e alguns deles sequer devem ter passado de um projeto não executado. Espera-se, dessa forma, que as unidades corsárias de maior evidência tenham sido analisadas neste apêndice. O apêndice B, apresentado na sequência, trata-se de um resumo deste primeiro suplemento. Nele são demonstrados os quantitativos das tripulações, as presas identificadas e o destino de cada navio corsário analisado.

¹¹⁸⁴ A. Alzogaray, *op. cit.*, p. 315.

APÊNDICE B – Quadro resumo de corsários platinos atuantes e presas identificadas na Guerra da Cisplatina

Navio corsário	Tripulação	Nº de presas	Presas identificadas/Situação	Observações /Destino do corsário
Brigue <i>Guillermo</i>	75	1	Iate <i>Pensamento Feliz</i>	O corsário foi renomeado como <i>General Lavalleja</i> ¹ .
Brigue <i>San Martín</i> (ou <i>De la Patria</i>)	-	2	Sumaca <i>Melania</i> ² (AD) Sumaca <i>Aurora</i> ³	Naufragou na Barra de São Francisco, na costa de Sergipe, em fevereiro de 1826.
Brigue <i>General Lavalleja</i>	80 a 120	20-23	Brigue <i>São José Diligente</i> Brigue <i>São Miguel Constante</i> (R) Brigue <i>Felicidade</i> Escuna <i>Elisa Ann</i> ⁴ (L) Escuna <i>Andorinha</i> Brigue <i>Bemvindo</i> (R) Sumaca <i>Santa Cruz Brasileira</i> Sumaca <i>Palma</i> (R) Sumaca <i>Melania</i> ⁵ (AD) Sumaca <i>Aurora</i> ⁶ Patacho <i>São José Triunfante</i> (SL) Sumaca <i>Flor do Brasil</i> (SL) Brigue-escuna <i>Emília</i> (SL) Sumaca <i>Nova Carolina</i> Galera <i>Maria José</i> Escuna <i>Triunfo do Brasil</i> (SL)	O navio corsário realizou 2 cruzeiros: o primeiro durou até 20 de janeiro de 1826 e o segundo até julho do mesmo ano, quando foi perdido após encalhar nas proximidades do Cabo de Santo Antonio.
Escuna <i>El Gaucho</i>	25	1	Escuna <i>Independência</i> (BP)	-
Faluca	25	3	Balandra <i>Cipriana</i>	O corsário foi renomeado

¹ Para efeito da separação das presas entre *Guillermo* e *General Lavalleja* (que se tratava do mesmo navio) considerou-se a mudança de nome a partir da partida de Buenos Aires em 8 de novembro de 1825 (muito embora a mudança oficial de denominação tenha ocorrido posteriormente, pois a sua carta de curso provisória, de nº 92, é datada de 22 de março de 1826 - tendo sido tornada definitiva e revalidada em 1º de julho do mesmo ano). Desse modo, todas presas do mesmo brigue corsário a partir de 8 de novembro de 1825 foram creditadas ao *General Lavalleja*. Essa decisão se deu pelo acesso às informações a respeito da partida do navio e pelas trazidas pelos tripulantes das próprias presas, a partir de novembro, os quais chegavam ao porto alegando terem sido saqueados ou tomados pelo corsário “*Lavalleja*”.

² Capturada em ação conjunta com o brigue corsário *General Lavalleja*.

³ Capturada em ação conjunta com o brigues corsário *General Lavalleja*.

⁴ Somente abordada e liberada sem ser saqueada. Em Buenos Aires, o comandante desse navio reclamou pelos maus tratos recebidos da tripulação do navio corsário.

⁵ Capturada em ação conjunta com o brigue corsário *Guillermo*.

⁶ Capturada em ação conjunta com o brigue corsário *Guillermo*.

Republicano			Escuna <i>Dragão</i> ⁷ (BP) Cúter <i>Natividade</i>	como <i>General Lavalle</i> em julho de 1827.
Faluca General Lavalle	11	1	Escuna <i>Hazard</i>	Após ter abandonado o curso, a embarcação foi capturada por 2 baleeiras brasileiras, em abril de 1828, e encaminhada para Colônia.
Lugre Republicano Argentino	20	2	Lanchão <i>General Lecor</i> (BP) Balandra <i>Itati</i> (BP)	Abandonou o curso e foi empregado para suprir necessidades logísticas.
Lanchão Republicano Argentino	-	3	Balandra <i>Nossa Senhora de Carmem</i> (BP) Balandra <i>Santo Antonio</i> (BP) Balandra <i>Correntina</i> (BP)	-
Escuna Patagones	25	2	Patacho <i>Pojuca</i> ⁸ (R) Brigue-escuna <i>Paquete Pernambuco</i>	Em 23 de setembro de 1827, o corsário combateu com o brigue <i>Imperial Pedro</i> , sendo tomado e incorporado à Marinha Imperial.
Brigue- Escuna Ituzaingó	-	10	Brigue <i>Marquês de Nazareth</i> (BP) Sumaca <i>Conceição Feliz</i> (BP) Brigue <i>Tamega</i> [POR] (MP) Brigue <i>Novo Despique</i> [POR] (BP) Brigue <i>Honor</i> (BP)	Aprendeu outras 3 sumacas: 1 (SA) e 2 (P). O corsário naufragou na barra do Rio Negro após regressar de seu cruzeiro ⁹ .
Canoa Ituzaingó	5 a 15	1	Balandra <i>Dolores</i> ¹⁰	-
Lugre Hijo de Mayo	36 a 40	2	Iate <i>Murmurador</i> (BP) Escuna <i>Bella Flor</i> (BP)	O corsário naufragou na barra do Rio Negro em 15

⁷ Tomada por meio de uma ação conjunta dos corsários *Republicano*, *Ituzaingó* e *Recompensa* ao atacar um comboio em julho de 1827. Desse ataque resultou também a apreensão das balandras *Dolores* (canao corsário *Ituzaingó*) e *São Martim* (corsário *Recompensa*). No final do mesmo mês do ataque, a escuna *Dragão* e a balandra *Dolores* foram reapreendidas por meio de uma ação de retomada brasileira em Rosário Oriental. Historiadores argentinos mencionaram que essas duas embarcações foram mais uma vez retomadas posteriormente.

⁸ Encaminhado para Carmem de Patagones e transformado no corsário *Honor*. Em 22 de abril de 1828, esse corsário foi alcançado pela fragata *Príncipe Imperial* e rendeu-se. Após isso, foi incorporado à Marinha Imperial.

⁹ Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy consignam ao *Ituzaingó*, apesar de chegarem ao Rio Salado somente em abril e maio de 1828, portanto em um período bem posterior ao fim do cruzeiro desse corsário, o apresamento do brigue *Juliana*, da escuna *Francisca*, e das sumacas *São Vicente Ferrer*, *Felicidade*, *Las Herbas* e *Desengano Feliz* (esta última sequestrada pela tripulação da presa) H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, pp. 447-448.

¹⁰ Era uma embarcação argentina que havia sido tomada por forças brasileiras anteriormente. Foi apresada pela canoa corsário *Ituzaingó* em ação conjunta com os corsários *Republicano* e *Recompensa* no início de julho de 1827, da qual resultou também a captura das balandras *Dragão* e *São Martim*. Uma ação de retomada realizada pelas forças brasileiras em Rosário Oriental, no final de julho de 1827, retomou a escuna *Dragão* e a balandra *Dolores*. Historiadores argentinos registraram que a balandra *Dolores* e a escuna *Dragão* foram novamente capturadas pelas forças platinas posteriormente.

				de dezembro de 1827.
Brigue Oriental Argentino	100	8	Barcaça <i>Leão</i> (BP) Barca <i>do Porto</i> (BP) Barcaça <i>São Francisco</i> (BP) Brigue <i>Bom Sucesso</i> (BP) Escuna <i>Imperatriz</i> (BP) Escuna <i>Chiquinha</i> (BP) Fragata <i>Condessa da Ponte</i> (BP) Sumaca <i>Ânimo Feliz</i> (BP)	Perseguido por navios da Marinha Imperial, o corsário encalhou no Banco de São Tomé, no litoral do Rio de Janeiro, a tripulação conseguiu salvar-se, mas foi aprisionada (5 oficiais e 25 praças). Alguns, posteriormente, fugiram da presiganga.
Baleeira Uria	18	1	Balandra <i>Mosquita</i> (BP)	De efêmera atuação no curso, retornou ao serviço de transporte e cabotagem.
Escuna Estrella del Sud	33 a 35	1	Sumaca (não identificada)	Apreendido pela canhoneira <i>Grenfell</i> nas proximidades do Cabo de Santa Maria e encaminhado para Montevideu em 21 de agosto de 1827.
Lanchão Veinte Uno de Septiembre	35	6	6 iates (não identificados)	Em 18 de janeiro de 1828, as 2 embarcações que realizavam o curso na Lagoa Mirim foram amotinadas e entregues às forças brasileiras, em Jaguarão, juntamente com os 6 iates apresados e demais equipamentos.
Brigue Revenge	-	11-13	Brigue <i>Carolina</i> (BP) Escuna <i>Esperança</i> (BP) Escuna <i>Pilar</i> (BP) Sumaca <i>Rosalía</i> (BP) Iate nº 23 (BP)	Outras 3 sumacas (A), 3 (LP) e 1 brigue (II).

<p>Brigue Congreso</p>	<p>113</p>	<p>24-27</p>	<p>Sumaca <i>Aparição Brasileira</i> (BP) Sumaca <i>Bom Jesus</i> (BP) Sumaca <i>Nossa Senhora do Cabo</i> (BP) Sumaca <i>Melania</i> (BP) Sumaca <i>Teiro</i> (BP) Brigue <i>Visconde de São Leopoldo</i> (BP) Sumaca <i>Dois Amigos</i> (BP) Brigue <i>São José Tenerife</i> (SA) Fragata <i>Benvinda</i> Brigue <i>Novo Brioso</i>¹¹ (BP) Sumaca <i>Santo Antônio Brilhante</i> Sumaca <i>Senhora da Penha</i> (SI) Sumaca <i>Santo Estêvão Brasileiro</i> (SI) Canoa <i>Santo Antônio e Animas</i> (SI) Sumaca <i>São José do Lape</i> (SA) Sumaca <i>Conceição Feliz</i> (SI) Sumaca <i>Feliz Independência</i> (SI) Sumaca <i>Vera Cruz</i> (SA) Barçaça <i>Bonfim</i> (SA) Barçaça <i>Garatéia</i> (SA) Barçaça <i>São José</i> (SA) Barçaça <i>Santa Ana Feliz</i> (SA) Fragata <i>Fortunata Palermitana</i> (BP) Brigue <i>Armonia dos Anjos</i> (II)</p>	<p>Outras 2 sumacas (possivelmente uma delas fosse a sumaca <i>Nova Conceição</i>, incendiada) e um bote sem nomenclatura. De todos os navios apresados, pelo menos 14 foram afundados. Ao regressar ao Rio da Prata, o corsário foi perseguido pelos navios da Marinha Imperial e encalhou na Enseada de Barragán, em 6 de dezembro de 1827, sendo incendiado juntamente com o brigue <i>Armonia dos Anjos</i>.</p>
<p>Escuna Juncal</p>	<p>45</p>	<p>5</p>	<p>Brigue <i>Paulista</i> Brigue <i>Santista</i></p>	<p>Apresou também outros 2 brigues não identificados, sendo 1 deles inglês, além de uma sumaca (SA). A escuna corsário não mais regressou, possivelmente naufragou ao ser alcançada por um ciclone, no Caribe, em 30 de setembro de 1828.</p>

¹¹ Capturado em conjunto com a escuna corsário *Bonaerense*.

Lugre Hijo de Julio	35 a 42	7	Sumaca <i>Lilia</i> (BP) Sumaca <i>Penha de Santos</i> (BP) Sumaca <i>Ana Maria</i> (BP) Sumaca <i>Amélia</i> (BP)	Há registro do apresamento de outras 2 sumacas, as quais não chegaram a nenhum porto argentino. Presume-se que uma delas tenha sido a sumaca <i>Princesa Leopoldina</i> . O corsário saiu para um terceiro cruzeiro e foi apresado pela corveta <i>Maria Izabel</i> juntamente com uma sumaca (não identificada) que havia tomado. Depois disso foi transformado em um corsário fluvial brasileiro.
Escuna Sarandí	90	13	Brigue <i>Defensor Perpétuo</i> (BP) Sumaca <i>Santa Rita</i> (SI) Sumaca <i>Bonfim</i> (SI) Sumaca <i>Nossa Senhora do Cabo</i> (LP) Sumaca <i>São Manoel Brasileiro</i> (P) Sumaca <i>Pilar</i> (R) Sumaca <i>Brasileira</i> (BP) Sumaca <i>Ezequiel</i> (LP) Brigue <i>Estrela do Cabo</i> (P) Sumaca <i>Santa Cruz</i> Brigue <i>Camões</i>	Mesmo sendo um navio de guerra, a escuna <i>Sarandí</i> realizou dois cruzeiros de corso durante a guerra. Estima-se que tenha apresado 9 navios mercantes durante a campanha com a <i>Chacabuco</i> e 4 em seu segundo cruzeiro em 1828.
Corveta Chacabuco		6	Escuna <i>Urania</i> Brigue <i>Nova Piedade</i> [POR] (L) Sumaca <i>Primeiro de Setembro</i> (BP) Brigue <i>Medea</i> (P) Escuna <i>Ann</i> [ING]	Ao regressar à Carmem de Patagones o comandante do navio declarou ter feito 6 presas, porém somente 5 foram identificadas. Arruinado, o navio foi retirado de atividade.
Escuna Las Damas Argentinas	40	2 (houve outras não identificadas)	Brigue <i>Carraboo</i> Brigue <i>Peru de Nantucket</i>	Esse corsário não atuou no litoral brasileiro. O navio foi aprisionado pelo HMS <i>Victor</i> , no Caribe, e julgado como pirata. Durante o processo se descobriu que o <i>Las Damas Argentinas</i> havia tomado outras presas (não identificadas). 28 membros da tripulação do navio foram condenados à pena capital.

Lugre Cometa	20 a 30	6	Cúter <i>Dove</i> [ING] Escuna <i>Nossa Senhora de Carmen</i> Sumaca <i>Joana Maria</i> (BP) Sumaca <i>Inês Maria</i> (BP) Balandra <i>Congreso</i> Escuna <i>Virgem de Carmen</i>	O corsário foi tomado em 19 de março de 1827 e retomado uma semana depois. A partir daí desempenhou serviços logísticos e participou do combate ao corso fluvial brasileiro.
Escuna Unión Argentina	45	5	Sumaca <i>Flor do Porto</i> (BP) Sumaca <i>Santa Rita</i> (BP) Sumaca <i>Flor do Rio</i> Sumaca <i>Flora</i> (P) Brigue <i>Estrela do Cabo</i> (P)	Foi transformado no corsário <i>Federal Argentino</i> . No primeiro cruzeiro sob a nova denominação foi perseguido por navios da Marinha Imperial, chocou contra um casco submerso e foi incendiado por sua tripulação enquanto os brasileiros se aproximavam.
Escuna General Mansilla	53	6	Sumaca <i>Nova Firmeza</i> (BP) Sumaca <i>Ninfa Veloz</i> (BP) Sumaca <i>Conceição Scenna</i> (BP) Brigue <i>Prontidão</i> (BP) Sumaca <i>Triunfo Navegante</i> (BP) Sumaca <i>Alexandrina</i> (BP) Lancha <i>Santa Anna</i> (SL)	Durante o cruzeiro o comandante do corsário passou para uma das presas (a sumaca <i>Alexandrina</i>) e enviou o <i>General Mansilla</i> com a carga capturada para Buenos Aires. Seguiu o corso na então “sumaca <i>General Mansilla</i> ”. Em Buenos Aires, a antiga escuna <i>General Mansilla</i> foi transformada no corsário <i>Constante</i> .
Sumaca General Mansilla (ex-Alexandrina)	40 a 70	14	Sumaca <i>Maria Luísa</i> (BP) Sumaca <i>Penha Vitória</i> (SA) Lancha <i>Espírito Santo</i> Sumaca <i>Pensamento Feliz</i> (R) Sumaca <i>Americana</i> Patacho <i>Sol Dourado</i> (R) Sumaca <i>Santo Antonio Brioso</i> (SL) Brigue-escuna <i>Voador</i> (BP) Escuna <i>Maria Isabel</i> (BP) Fragata <i>Dom Domingo</i> (BP) Fragata <i>Matilde</i> (DIN) (BP) Sumaca <i>Aleluia</i> (SA)	Tais presas são resultantes de três cruzeiros que realizou o corsário. No segundo, houve ainda 2 presas (SL). A sumaca <i>General Mansilla</i> foi perseguida pela Marinha Imperial, encalhou e foi incendiada pela sua tripulação, em frente à Igreja de Magdalena, em 30 de dezembro de 1827.

Escuna Constante	49	3	Correio <i>de Montevideu</i> (BP) Sumaca <i>Fama</i> (BP) Brigue <i>Sociedade Feliz</i> ¹² (AD)	O último cruzeiro da escuna <i>Constante</i> durou de junho a dezembro de 1828 (após o final da guerra). É possível que tenha feito presas, as quais não foram identificadas.
Baleeira Recompensa	7	1	Balandra <i>São Martin</i> ¹³ (BP)	Transformada no pequeno corsário <i>La Constante</i> em agosto de 1828. Não realizou presas, pois a guerra havia chegado ao fim.
Lugre Margarita	18	2	Escuna <i>Triumpho Navegante</i>	O corsário tomou ainda uma sumaca não identificada. Naufragou após uma explosão, no litoral de Santa Catarina, sendo a tripulação presa e conduzida para o Rio de Janeiro.
Escuna Sin Par	70 a 127	26	Sumaca <i>São José Americano</i> (BP) Sumaca <i>Europa</i> (BP) Sumaca <i>Nova Flora</i> (BP) Sumaca <i>Lealdade</i> (BP) Sumaca <i>Sociedade Feliz</i> (BP) Sumaca <i>Conceição Valente</i> (SA) Sumaca <i>Boa Esperança</i> (SA) Brigue <i>Pujante</i> (I) [parcialmente] Sumaca <i>Brasileira</i> (LP) Brigue <i>Africano</i> (II) Sumaca <i>Primavera</i> (BP) Brigue <i>Ana (EUA)</i> (BP) Brigue <i>Novo Despique</i> [POR] (L) Sumaca <i>Conceição Flora</i> (BP)	O corsário realizou três cruzeiros. No primeiro declarou ter apreendido 9 navios, sendo 5 encaminhados ao Rio Salado, 3 (SA), 1 (LP). No segundo declarou ter apreendido 13 navios, sendo 6 encaminhados a portos argentinos, 5 (SA) e 2 (LP). Do terceiro cruzeiro são conhecidas somente as 4 últimas presas, alusivas a este corsário descritas na

¹² Há indícios de que esse navio que foi apresado e, posteriormente, entregue pelo capitão de presa em Santa Catarina, tenha sido tomado pela escuna *Constante*, porém essa informação carece de um estudo mais aprofundado. *Diário Fluminense* nº 4, de 5 de janeiro de 1828.

¹³ Tomada por meio de uma ação conjunta dos corsários *Recompensa*, *Republicano* e *Ituzaingó* ao atacar um comboio no Rio da Prata em julho de 1827. Desse ataque resultou também a apreensão das balandras *Dolores* (canoa corsário *Ituzaingó*) e escuna *Dragão* (corsário *Republicano*). No final do mesmo mês do ataque, a escuna *Dragão* e a balandra *Dolores* foram reapreendidas por meio de uma ação de retomada brasileira em Rosário Oriental. Durante a fuga após o ataque ao comboio, a balandra *São Martin* dirigiu-se a Los Pozos navegando sobre os bancos de areia enquanto era perseguida. Por ter tomado rumo diferente, escapou da ação de retomada levada a cabo em Rosário Oriental.

			Sumaca <i>Boa Viagem</i> Sumaca <i>Vigilante</i> (L) Sumaca <i>Conceição</i> (L) Brigue <i>Novo Despique</i> [POR](LP) Escuna <i>Leopard</i> [EUA] (SL) Lancha <i>São Benito</i> (SA) Sumaca <i>Cochrane</i> (BP) Brigue <i>Leal Português</i> [POR] (AD) Sumaca <i>São Lourenço Voador</i> (SA) Brigue <i>Fiel Portuense</i> [POR]	lista ao lado.
Escuna Empresa	70	8	Sumaca <i>Cecília</i> (R) Brigue <i>Paquete do Rio</i> [POR] (BP) Brigue <i>Suspiro</i> (BP) Brigue <i>Jovem Carolina</i> (BP) Brigue-Escuna <i>Zefir</i> (BP) Brigue-escuna <i>Cilosna</i> (MP) Brigue <i>Silvano</i> (MP) Lugre (não identificado)	Após o fim da guerra este navio corsário foi vendido.
Brigue- escuna Ocho de Febrero	85	1	Brigue-escuna <i>Residente</i>	Após ser perseguido, o navio encalhou nos baixios de Arregui e foi capturado pelas forças navais brasileiras em 30 de maio de 1828.
Brigue Vencedor de Ituzaingó	110	9	Brigue <i>Daphne</i> ¹⁴ [ING] (AD) Fragata <i>Gertrudes Whillelmina</i> ¹⁵ [ALE](R)(MP) Brigue <i>Concórdia</i> [ING](E) Sumaca <i>Flor do Pilar</i> (I) Brigue <i>Huskinsson</i> [ING] (MP) Brigue <i>Triunfo da Amizade</i> [POR] (BP) Sumaca <i>São Manuel Viajante</i> ¹⁶ (BP) Brigue <i>Delfim</i> [POR] (R)	Outros 2 presas podem ter sido conduzidas para a venda no Caribe. O corsário foi renomeado como <i>Libertador Bolívar</i> .
Brigue Libertador Bolívar	71	8	Sumaca <i>Nova União</i> (BP) Sumaca <i>Leônidas</i> (BP) Galera <i>Gaspee</i> [ING] (MP) Brigue <i>Ânimo Grande</i> Brigue <i>Adamastor</i> (BP) Brigue <i>Willem der Erst</i> [HOL] (AD) Sumaca <i>Bela União</i> (BP)	O navio teve a carta de corso cancelada, por má conduta, em 28 de julho de 1828.
Escuna	60	14	Brigue <i>São José</i>	Das 14 presas, 7 foram

¹⁴ Apreendido em conjunto com o corsário *Presidenta*.

¹⁵ Apreendido em conjunto com o corsário *Presidenta*.

¹⁶ O produto da venda dessa presa foi dividido com o corsário *Rayo Argentino*, conforme decisão judicial.

Vengadora Argentina			Sumaca <i>Flor de Campos</i> (AD)	encaminhadas para portos argentinos (quatro não chegaram por serem P ou R). 6 (I) e 1 (E). O navio foi renomeado como corsário <i>Rayo Argentino</i>
Escuna Rayo Argentino	75	12	Brigue <i>Orestes</i> (BP) Sumaca <i>Belisiário Feliz</i> (II) Sumaca <i>Santa Cruz Brasileira</i> (BP) Sumaca <i>São Manuel Viajante</i> ¹⁷ (BP) Brigue <i>Ruth</i> [EUA](MP) Fragata <i>Maria</i> [HOL] (SL) Sumaca <i>Nossa Senhora das Dores</i> Sumaca <i>São Luís</i>	Das 12 presas do único cruzeiro, encaminhou 6 para portos argentinos, 6 (SA). O navio foi renomeado como corsário <i>Cazador</i> , tripulado por 38 homens. Enquanto era perseguido pelo brigue <i>Caboclo</i> encalhou e perdeu-se.
Iate General Brown	51-70	10	Sumaca <i>Boa Fé</i> (BP) Escuna <i>Rio Lima</i> (I) Escuna <i>Sucesso</i> (BP) Escuna <i>Maria Teresa</i> (R) Brigue-Escuna <i>Cotin</i> (AD) Brigue <i>Imperador do Brasil</i> (AD) Brigue <i>Triunfo da Inveja</i> (AD) Sumaca <i>Guillermina</i> (R) Sumaca <i>Nova Sociedade</i> (AD)	No primeiro cruzeiro declarou ter apreendido e enviado a portos argentinos 5 presas. No segundo cruzeiro, apresou também 5 navios. Por considerar a presa brigue-escuna <i>Cotin</i> superior, o comandante do <i>General Brown</i> , Augusto Larsen, afundou o seu navio e seguiu o curso na referida presa renomeada como <i>Convención Argentina</i> com tripulação de 56 homens. Em junho de 1827, a tripulação amotinada assassinou seu comandante e entregou o navio na Bahia, juntamente com os Brigues <i>Imperador do Brasil</i> e <i>Triunfo da Inveja</i> .
Escuna Convención Argentina	14	1	Brigue <i>Ann</i> [ING]	O corsário foi apresado pelo navio inglês HMS <i>Forte</i> em 22 de agosto de 1827.
Lanchões	36	3	Escuna <i>Dezenove de outubro</i> (R)	Trataram-se de dois

¹⁷ O produto da venda dessa presa foi dividido com o corsário *Vencedor de Ituzaingó*, conforme decisão judicial.

Convención Argentina			2 iates lenheiros (não identificados)	corsários atuantes na Lagoa Mirim. Um dos dois lanchões foi perdido após um motim em 14 de abril de 1828.
Brigue Presidenta	80 a 110	11 a 33	Sumaca <i>São José Vencedor</i> (BP) Sumaca <i>Medusa</i> (P) Brigue <i>Corradino</i> [ESP] (MP) Brigue <i>Daphne</i> ¹⁸ [ING] (AD) Fragata <i>Gertrudes Whillelmina</i> ¹⁹ [ALE] (R) (MP)	Das 10 presas do primeiro cruzeiro, 9 não chegaram a portos argentinos. Sendo 1 (N), 3 (P), 2 (SA), 2 (LP) e 1 (AD) ou (R). Envolvido no tráfico de escravos, há informação de que este navio tenha feito muitas outras presas, sobretudo na África e no Caribe; porém não foi possível confirmar o que se diz nos relatos. O corsário foi aprisionado e julgado em Curaçao por autoridades holandesas. Como resultado, o navio e as presas foram retidos e a tripulação expulsa daquela região.
Brigue Presidente	80 a 120	22	Brigue <i>Sucesso</i> [POR] (II) Iate n° 23 (R) Sumaca <i>Esperança Fortuna</i> (I) Sumaca <i>Novo Navegante</i> (P) Brigue <i>Boa Herança</i> Sumaca <i>José Salvador</i> (BP) Sumaca <i>Felicidade</i> (P) Sumaca <i>Gratidão</i> (P) Sumaca <i>Flor de Te</i> (BP) Escuna <i>Eclipse</i> (LP) Sumaca <i>Boa Noa</i> (LP) Escuna <i>General Lecor</i> (I) Fragata <i>Santisa</i> (I) Brigue <i>Ururau</i> (I) Brigue <i>General Le Foy</i> [FRA] (R) Brigue <i>Fortuna</i> Fragata <i>Cometa</i> Brigue <i>Golfinho</i> (BP)	Dos 12 navios apresados no primeiro cruzeiro, 6 foram encaminhados para portos argentinos, 4 (I) e 2 (LP). Em seu segundo cruzeiro tomou 3 navios, sendo 2 (I) e 1 (R). Referente ao terceiro cruzeiro são conhecidas 7 presas. Durante essa última jornada, o corsário combateu com o HMS <i>Black Joke</i> , na costa da África, em agosto de 1828, e foi apreendido. Posteriormente foi perdido no mar, a caminho de Serra Leoa.

¹⁸ Apreendido em conjunto com o corsário *Vencedor de Ituzaingó*.

¹⁹ Apreendida em conjunto com o corsário *Vencedor de Ituzaingó*.

			Brigue <i>Bom Jesus</i> (P) Brigue <i>Bozado</i> (SI) Brigue <i>Perfection</i> [ING] (SL) Brigue <i>Hosse</i> [POR]	
Brigue General Brandsen	119	28	Escuna <i>Maria Isabel</i> (P) Sumaca <i>Bom Jesus</i> (LP) Brigue <i>Santo Antônio Vencedor</i> (SL) Sumaca <i>Nova Pastora</i> (SI) Brigue <i>Novo Despique</i> [POR](L) Brigue <i>Invencible</i> [POR] (MP) Fragata <i>Príncipe Real</i> [POR] (L) Sumaca <i>Trajan</i> [POR] (L) Brigue <i>Princesa</i> (E) Brigue <i>Aurora</i> (E) Brigue <i>Flor da Verdade</i> Sumaca <i>Minerva</i> (LP) Sumaca <i>Estandarte Venturoso</i> Sumaca <i>Faísca</i> (P) Sumaca <i>Santana</i> (LP) Sumaca <i>Saudade do Sul</i> (SL) Sumaca <i>São José</i> (LP) Sumaca <i>Santo Antônio Valoroso</i> (SL) Escuna <i>Santa Cruz</i> Brigue <i>Cacique</i> (BP) Brigue <i>Tritão</i> Brigue <i>Holly</i> [EUA] (L) Brigue <i>Héctor</i> (SL) Brigue <i>Sacramento</i> [POR] (MP) Brigue <i>Resolução</i> [POR] (SL) Brigue <i>Cooperação</i> ²⁰ (BP) Barca <i>George Canning</i> ²¹ (ING) (SL) Brigue <i>Elisa</i> [ING] (SL)	Apesar de um número bem superior de abordagens, o corsarista declarou ter feito 16 presas em seu cruzeiro. Descontava, evidentemente, aquelas que não foram encaminhadas para portos argentinos, as que se evadiram e as que foram negociadas na América Central. O fim do corsário <i>General Brandsen</i> se deu ao retornar de seu cruzeiro, em 16 de junho de 1828, quando foi avistado pelos navios da segunda divisão da esquadra brasileira no Rio da Prata. O navio foi perseguido, encalhou e foi incendiado. De Kay e alguns membros de sua tripulação conseguiram escapar em um escaler.
Escuna Bonaerense	70	15	Brigue <i>Novo Brioso</i> ²² (BP) Sumaca <i>Conceição de Maria</i> ²³ (BP) Sumaca <i>Vencedora</i> (P) Sumaca <i>Herculana</i> (P) Sumaca <i>Boa Notícia</i> (BP) Sumaca <i>Nova Trindade</i> (BP) Brigue <i>Fanny</i> (BP)	Ao regressar do primeiro cruzeiro o comandante do corsário declarou ter realizado 8 presas, sendo 3 remetidas para portos argentinos, 3 (A), 2 (SL). Para o segundo cruzeiro

²⁰ Tomado em conjunto com o brigue *Cacique*, que havia sido apesado anteriormente.

²¹ Essa abordagem foi realizada pelo brigue *Cacique*, onde se encontrava, temporariamente, George De Kay.

²² Capturado em conjunto com o corsário *Congreso*.

²³ Abandonada pela tripulação de presa e conduzida ao porto pela Canhoneira n° 3. Posteriormente esta última requereu e recebeu uma parte do produto da venda da presa.

				foram declaradas 7 presas, das quais remeteu 3 a portos argentinos, 2 (SA), 1 (LP) e 1 (P). O destino ulterior do corsário é desconhecido.
Bote Gervasita	-	1	Sumaca <i>Esperança</i> (P)	Possivelmente retornou ao transporte fluvial e de cabotagem.
Cúter Rapido	18 a 55	1	Sumaca <i>São João</i> (BP)	O corsário foi apreendido pela fragata <i>Paula</i> em setembro de 1827.
Escuna Triunfo Argentino	95 a 120	8	Brigue-escuna <i>Apanthropia</i> (BP) Brigue <i>Boitia</i> (BP) Sumaca <i>Santo Antônio Voador</i> (P) Brigue <i>George & James</i> [ING] (P) Sumaca <i>Protetora</i> (R) Brigue <i>Nestor</i> [ING] (R)	Perseguido por navios brasileiros ou simplesmente vítima de “fortuna do mar”, o corsário encontrou seu fim na costa de Castillos em 17 de julho de 1828.
Escuna Flor de Mayo	90	1 a 3	-	Este corsário fez algumas poucas presas (não identificadas) e perdidas. Há poucos registros de sua atuação. É provável que tenha retornado de um segundo cruzeiro, chegando em Carmen de Patagones, em 4 de agosto de 1828.
Brigue-escuna Gobernador Dorrego	-	2	Brigue <i>Lebre</i> (MP) Brigue <i>Marquês de Vianna</i> (SA)	Atuando como pirata após a perda da escuna <i>Juncal</i> e da corveta <i>25 de Mayo</i> . Em 5 de abril de 1828, esse navio foi apresado pelo navio holandês <i>Valk</i> e encaminhado para o Suriname, onde sua tripulação foi julgada e condenada à prisão.
Escuna General San Martín	70	18	Brigue <i>Swallow</i> [SUE] (R) Brigue <i>Sevantin</i> [SUE] (R) Sumaca <i>Santa Cruz da Bahia</i> (BP) Brigue-escuna <i>Ninfa</i> (BP) Sumaca <i>São João Batista</i> (BP) Patacho <i>Amizade Permanente</i> Escuna <i>Aleluia</i> (BP) Sumaca <i>Fama do Brasil</i> (BP) Sumaca <i>Delfina</i> (BP) Sumaca <i>Restauração</i> (BP) Patacho <i>São José Triunfante</i> (R) Brigue-escuna <i>Virtude</i>	O corsário certamente realizou dois cruzeiros. Há dúvida quanto a ocorrência de um terceiro. Ao retornar da primeira jornada declarou ter realizado 12 presas, sendo que 5 foram remetidas a portos argentinos, 3 (SI), 2 (R), 2 (LP). No segundo cruzeiro apreendeu 6 navios.

			Sumaca <i>Santo Amaro</i> Brigue <i>Albuera</i> [ING] (MP) ²⁴ Sumaca <i>Negra</i> (BP)	
Fragata Gaviota	-	2	Barca <i>Hevellyn</i> (MP) Brigue <i>Tejo</i>	-
Brigue Níger	130 a 155	8	Escuna <i>Sete de Janeiro</i> (BP) Escuna <i>Triunfante</i> (P) Brigue-escuna <i>Conde de Subserra</i> (BP) Sumaca <i>São José</i> (AD) Sumaca <i>Novo Navegante</i> (I) Sumaca <i>União Feliz</i> (R)	O corsário declarou ter realizado 8 presas no primeiro cruzeiro, sendo 4 encaminhadas para portos argentinos, 2 (SI) e 2 (P). Após sair para um segundo cruzeiro, em 23 de março de 1828, o navio foi interceptado e, após violento combate, tomado pelos navios brasileiros, sendo incorporado à Marinha Imperial com a mesma nomenclatura.
Brigue- Escuna Feliz	80	1	Sumaca <i>Viajante</i> (R)	O corsário foi capturado por navios da Marinha Imperial, em 24 de maio de 1828, sendo a ela incorporado com a mesma nomenclatura.
Baleeira Carlota	16	1	Escuna <i>Monte Alegre</i> (BP)	A baleeira corsário foi raptada e entregue às forças brasileiras, em Colônia, no dia 25 de julho de 1828.
Baleeira Venganza de la Carlota	22	2	Cúter <i>Voador</i> (BP) Bote <i>Netuno</i>	Com o fim da guerra, a baleeira corsário foi posta à venda.
Brigue General Rondeau	120	23	Escuna <i>Heroína</i> ²⁵ (BP) Patacho <i>Flor da América</i> (BP) Sumaca <i>Doris</i> Sumaca <i>Ulisses</i> ²⁶ (BP) Brigue <i>Conceição Imperador</i> (LP) Brigue <i>Brodstro</i> ²⁷ [DIN] (MP) Sumaca <i>Santa Cruz</i> Sumaca <i>Vilse</i> Sumaca <i>Lealdade</i> (BP)	Segundo consta nas Memórias de Antonio Somellera, foram apresados 23 navios ao longo do único cruzeiro deste corsário. Desses, 10 teriam sido remetidos a portos argentinos e os outros 13 (A), (LP) ou (I).

²⁴ O Tribunal de Presas declarou o navio má presa, porém a carga nele existente foi considerada como boa presa.

²⁵ Capturada em conjunto com a escuna corsário *Argentina*.

²⁶ Capturado em conjunto com a escuna corsário *Argentina*.

²⁷ O Tribunal de Presas declarou o navio má presa, mas a carga nele existente como boa presa.

			Sumaca <i>São Joaquim Viajante</i> ²⁸ (SL)(BP) Sumaca <i>Catalina</i> (BP) Iate <i>Providência</i> (BP) Sumaca <i>Nova Sociedade</i> (AD) Lancha <i>Virgem Maria</i> (SA) Lancha <i>Pequena Penha</i> (SA) Sumaca da Bahia (não ident.) (LP)	
Escuna Argentina	80	2	Escuna <i>Heroína</i> ²⁹ (BP) Sumaca <i>Ulisses</i> ³⁰ (BP)	Apresou a escuna <i>Heroína</i> em conjunto com o <i>General Rondeau</i> . Entrou em combate com navios imperiais no sul do Brasil e saiu avariada. Ao retornar à Argentina para concertos, soube da paz e não mais saiu a corso.
Brigue Federal	60	2	Brigue <i>Caridade</i> (BP) Brigue <i>Nimphy</i> [EUA] (L)	Atuante após o final da guerra, o corsário foi detido, no Caribe, pelo navio norte-americano USS <i>Erie</i> .

Fonte: Elaboração do autor com base nas informações do Apêndice A e em H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*

Legenda:

[ALE] navio alemão, [DIN] navio dinamarquês, [ESP] navio espanhol, [EUA] navio norte-americano, [FRA] navio francês, [HOL] navio holandês, [ING] navio inglês, [POR] navio português e [SUE] navio sueco.

(AD) Amotinado e Devolvido, (BP) Boa Presa, (E) Evadido, (I) Incendiado, (IA) Incendiado e Afundado, (II) Interceptado e Incendiado, (L) Liberado, (LP) Liberado com Prisioneiros, (MP) Má Presa, (P) Perdido, (R) Retomado, (SA) Saqueado e Afundado, (SI) Saqueado e Incendiado e (SL) Saqueado e Liberado.

²⁸ Depois de saqueada e liberada essa embarcação foi encontrada pela fragata *Le Camoens*, da França, que a conduziu para Buenos Aires. A sumaca foi declarada boa presa e vendida. Posteriormente, o produto da venda foi repartido entre a referida fragata que a conduziu e o corsário que a tinha saqueado e liberado por estar “muito apodrecida”. AGN, IX-34-9-7, X,23-7-5 e H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 431, tradução nossa.

²⁹ Capturada em conjunto com o brigue corsário *General Rondeau*.

³⁰ Capturada em conjunto com o brigue corsário *General Rondeau*.

APÊNDICE C – Quadro cronológico de atuação das unidades corsárias platinas no período 1825-1828

1825	1826												1827												1828												
	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N
Guiller	Gal. Lavalleja																																				
	El Gaucho																																				
	Republicano												Gal. Lavalle																								
	Republicano Argentino (lugre)																																				
	Republicano Argentino (lanchão)																																				
	Escudero												Paragones																								
													Ituzaingó (brigue-escuna)																								
													Ituzaingó (bote)																								
	Hijo de Mayo																																				
	Oriental Argentino																																				
	Uria																																				
	Estrela del Sud (escuna)																																				
	P. Bandarra																																				
	Veinte y Uno de Septiembre																																				
													Venganza																								
																									Congreso												
																									Juncal												
	Hijo de Julio																																				
	Sarandí																								Sarandí												
	Chacabuco																																				
													Las Damas Argentinas																								
													Cometa																								
													Unión Argentina												Federal Argentino												
													Pampera																								
													Gal. Mansilla (escuna)												Constante												
	Gal. Mansilla (sumaca)												Gal. Mansilla (sumaca)												Gal. Mansilla (sumaca)												
																									Constante												
																									Recompensa												
													Margarita																								
													Sin Par																								
																									Empresa												
																									Empresa												
																									Ocho de Febrero												
																									Unión												
													Vencedor de Ituzaingó												Libertador Bolívar												
	Vengadora Argentina												Rayo Argentino												Cazador												
													Gal. Brown												Gal. Brown												
																									Convención Argentina (brigue-escuna)												
													Convenció																								
																									Convención Argentina (lanchões gêmeos)												
	Presidenta												Presidenta																								
	Presidente												Presidente												Presidente												
													Gal. Brandsen																								
													Cacique																								
	Boaerense												Boaerense																								
	Gervasita																																				
													Rapido																								
													Triunfo Argentino												Triunfo Argentino												
													Flor de Mayo																								
													Gobernador												Gobernador Dorrego (escuna)												
																									Gobernador Dorrego (brigue-escuna)												
																									Gobernador Dorrego (corveta)												
													Gal. San Martín												Gal. San Martín												
																									Gaviota												
																									Niger												
																									Feliz												
																									Carlota												
																									Venganza de la Carlota												
																									Argentina												
																									Gal. Rondeau												
																									Federal												

Fonte: Elaboração do autor, 2023.

ANEXO A - Portos, bases navais e Tribunais de Presas



Fonte: F. G. Duarte, *op. cit.*, p. 616.

ANEXO B – Modelo de Carta de Corso expedida pelas Províncias Unidas do Rio da Prata contra o Brasil



Fonte: H. Rodriguez; P. Arguindeguy, *El Corso...*, p. 363.