

## Elites, Revoluções e Corsários:

A cidade de Buenos Aires na primeira metade do século XIX

Eduardo Sartoretto<sup>1</sup>

**Resumo:** O período compreendido entre o final do século XVIII e o início do século XIX foi marcado por diversos momentos decisivos na História da América Latina. Certamente, os mais característicos foram a invasão Napoleônica e a consequente crise dos Impérios Ibéricos, que juntas culminaram nos movimentos independentistas das duas primeiras décadas do XIX. O artigo a seguir é fruto de uma pesquisa realizada para o desenvolvimento de uma monografia de conclusão de curso e busca realizar a identificação do uso de práticas de corso pelo governo buenairense, durante o processo de independência. O desenvolvimento desse trabalho baseia-se em algumas obras externas sobre o assunto, desenvolvidas pelos historiadores norte-americanos Lauren Benton e Marcus Rediker e os britânicos Peter Linebaugh e Richard Blakemore, bem como na troca de correspondências oficiais entre a Junta Governativa de Buenos Aires e o representante inglês Lord Strangford, durante os anos de 1810 e 1822. Como fonte utiliza-se de um compilado de correspondências oficiais publicado pelo governo argentino, em 1941, intitulado “*Correspondencia de Lord Strangford y de la estación naval británica en el Río de la Plata con el gobierno de Buenos Aires, 1810 – 1822*”.

**Palavras-chave:** Buenos Aires. Independência. Corsários. Elites. Rio da Prata.

**Abstract:** The period between the end of the 18th and the early 19th century was marked by several decisive moments in the history of Latin America. Certainly, the most characteristic were the Napoleonic Invasion and the consequent crisis of the Iberian Empires, which together culminated in the independentist movements of the first two decades of the 19th. The following article is the result of a research conducted for the development of a work of completion of course and seeks to identify the use of privateering practices by the Government of Buenos Ayres, during the process of independence. The development of this work is based on some external works on the subject, developed by American historians Lauren Benton and Marcus Rediker and the British Peter Linebaugh and Richard Blakemore, as well as in the exchange of correspondence Officers between the Junta de Gobierno de Buenos Aires and the English representative Lord Strangford, during the years 1810 and 1822. The source uses a compiled official correspondence published by the Argentine Government in 1941, titled “*Correspondencia de Lord Strangford y de la estación naval británica en el Río de la Plata con el gobierno de Buenos Aires, 1810 – 1822*”.

**Keywords:** Buenos Ayres. Independence. Privateers. Elites. Rio de la Plata.

**Elites, Revolutions and Privateers:  
The city of Buenos Aires in the first half of 19<sup>th</sup> century**

---

<sup>1</sup> Graduado e Licenciado em História pela Universidade de Passo Fundo (UPF), em 2017, tem como área de pesquisa História Colonial, História Marítima, História do Brasil, História da América e Independências da Ibero América. E-mail para contato: [sartorettoeduardo@gmail.com](mailto:sartorettoeduardo@gmail.com)

## A construção política da Cidade de Buenos Aires

O ano de 1810 foi um marco na história de boa parte dos domínios hispânicos na América, isso porque, durante e após esse período, eclodiram diversas manifestações revolucionárias que contrariavam, ao mesmo tempo, o reinado francês sobre a metrópole espanhola e o governo exercido pela Junta Central de Governo Provisório, organizada em Cádiz, na Espanha. Essas manifestações logo se transformariam em movimentos de independência (PIMENTA, 2005). Um dos movimentos mais significativos para o panorama da época, foi a revolução ocorrida em 25 de maio de 1810, na então capital do Vice-Reino do Rio da Prata, Buenos Aires. Por ser uma cidade importante e cobiçada tanto por espanhóis peninsulares, quanto por portugueses, ingleses e americanos que por ali circulavam e conduziam seus negócios, a declaração de um Governo Provisório poderia significar o encurtamento do caminho para a independência, dificultando o acesso aos benefícios que essa região tinha para oferecer, fato que assustava tanto espanhóis, quanto portugueses. (PIMENTA, 2005)

Contudo, conforme aponta o historiador argentino Tulio Halperin Donghi em sua obra *Revolución y Guerra: formación de una elite dirigente en la Argentina criolla*, a revolução de maio de 1810 não pode ser entendida como algo que se deu de maneira espontânea, nem pode ser interpretada como fruto de um sentimento geral de todos os setores da sociedade, mas como uma ideia surgida no seio de um grupo seleto de pessoas (crioulos), que, com a queda do monarca e a consequente insuficiência da política da Junta Central, desenvolveram-se, ao longo dos anos, de modo a destacarem-se junto à política, difundindo, assim, a ideia independentista em meio à toda população (DONGHI, 1994. p. 160-167). Tal fato somente foi possível graças a militarização da província – iniciada entre os anos de 1806 e 1807, com as invasões britânicas dos territórios hispânicos na Região Platina – que possibilitou o enquadramento e a mobilização política das camadas mais pobres da sociedade buenairense do período, bem como a destituição do Vice-rei Baltasar Hidalgo de Cisneros. (RABINOVICHI, 2014)

Para Alejandro Martín Rabinovich ao longo de uma discussão sobre a obra de Halperin Donghi, já mencionada, “[...] los militares patriotas se transformaron rápidamente en el primer estamento del nuevo Estado. Porque en tiempos de una guerra de independencia donde todo estaba en juego, su saber técnico era indispensable y su prestigio era muy superior

al de los demás funcionarios civiles.”<sup>2</sup> (RABINOVICH, 2014. p. 04). A utilização de grande parte da população como milícias, no início do Governo Provisório, foi considerada, por Alejandro e Halperin, como estratégico, uma vez que

En este contexto, la capacidad de convocar a la tropa para dirimir las luchas políticas internas se mostraría rápidamente como decisiva. Los motines, las revoluciones y lo que hoy llamaríamos golpes de Estado pasaron a formar parte del repertorio cotidiano de la vida política facciosa del período. Nadie estaba mejor preparado para estos lances que los altos oficiales militares.<sup>3</sup> (RABINOVICH, 2014. p. 04)

Outro aspecto, que precisa ser levado em conta quando se fala de criação do Governo de Buenos Aires, é a questão do destaque da cidade perante o resto do mundo, principalmente com relação às potências europeias. Em seu trabalho *Buenos Aires y el orden político posrevolucionario: De la Roma republicana a la nueva Argirópolis*, a historiadora argentina Marcela Ternavasio aponta para uma série de mudanças ocorridas em Buenos Aires, desde o período da queda do rei Fernando VII até a instituição da constituição e a criação da federação da Argentina. A autora divide essas mudanças em três etapas: A Roma republicana (entre os anos de 1810 a 1820); A Atenas do Prata (entre os anos de 1820 a 1829); e a Santa Federação (a partir do ano de 1829). Cada uma das etapas diz respeito à um momento específico da política externa e de governo empregada em Buenos Aires. A este trabalho, porém, cabe apenas o primeiro momento apontado por ela.

Segundo Ternavasio, o panorama político buenairense que antecede a revolução era de descaso das autoridades peninsulares, como pode-se perceber na fala a seguir:

Tanto durante las invasiones inglesas como en los acontecimientos sucedidos luego de la crisis de la monarquía entre 1808 y 1810, Buenos Aires pareció comportarse más como epicentro de una gobernación marginal [...] que como capital de un gran virreinato. En esa coyuntura, las autoridades virreinales residentes en Buenos Aires no parecían estar tan preocupadas por gobernar el amplísimo territorio que tenían bajo su tutela como sí en administrar las disputas internas que enfrentaron a los cuerpos coloniales dentro del más reducido perímetro de la ciudad y su entorno más cercano, incluido Montevideo. [...] en primer lugar, que Buenos Aires había sido elevada a la condición de capital hacía apenas treinta años y, en segundo lugar, que a diferencia de las dos grandes capitales virreinales –México y Lima– Buenos Aires exhibía una pobreza –en todas las dimensiones

---

<sup>2</sup> [...] os patriotas militares rapidamente se tornaram o primeiro estamento do novo Estado. Porque em tempos de guerra de independência onde tudo estava em jogo, seu conhecimento técnico era indispensável e seu prestígio era muito superior ao de outros funcionários públicos. (Tradução livre do autor).

<sup>3</sup> Neste contexto, a capacidade de convocar as tropas para resolver lutas políticas internas rapidamente se revelaria decisiva. Os tumultos, as revoluções e o que hoje chamaríamos de golpes de Estado tornaram-se parte do repertório diário da vida política facciosa da época. Ninguém estava melhor preparado para esses conjuntos do que os melhores oficiais militares. (Tradução livre do autor).

imaginables del término— que puede graficarse en un dato contundente: hasta 1776 dicha ciudad contaba solo con un gobernador, un cabildo y cuatro reparticiones oficiales con catorce empleados.<sup>4</sup> (TERNAVASIO, 2012. p. 71-72)

Buenos Aires desenvolveu-se de maneira exorbitante durante o período das Reformas Bourbônicas, apesar do descaso da Coroa. Segundo a autora, a cidade duplicou sua população durante as três décadas em que durou o Vice-Reino, passando de vinte mil habitantes para cerca de quarenta mil, sem contar o fato de que grupos mercantis estrangeiros muito poderosos, após a instituição do Regulamento de Comércio Livre, datado de 1778<sup>5</sup>, acabaram por acrescentar suas riquezas à Província. (TERNAVASIO, 2012)

Em 1810, ao liderar a criação de um governo autônomo em relação à metrópole, as elites crioulas, juntamente com as milícias buenaienses, se precipitaram em empreender um projeto que visava a busca do reconhecimento desse governo, bem como a conquista de seu próprio Vice-Reino, formado pelos demais governos autônomos. Para essa conquista, os revolucionários utilizaram-se das mesmas técnicas utilizadas durante as reformas bourbônicas: centralização do poder, redução dos corpos intermediários e, principalmente, o uso da força militar. Fato que modificou a relação de marginalidade e descaso, vivenciada em Buenos Aires. (TERNAVASIO, 2012)

A partir desse momento, visualiza-se novo dilema na construção do Governo buenaiense: a divisão entre as elites revolucionárias. Gabriel Di Meglio, em seu artigo *Algunas claves de la Revolución en el Río de la Plata (1810 – 1820)*, aponta para a existência de pelo menos dois grupos distintos de pensamento entre as elites crioulas, já no ano de 1810. Um desses grupos era liderado pelo secretário da Junta de Governo Provisório, fundador e dono do jornal buenaiense *La Gaceta*, Mariano Moreno. Assim como Moreno e seu jornal, identificados como radicais pelo autor, o grupo defendia a ideia de desvinculação completa com o soberano espanhol e instauração de uma nova ordem vigente, a fim de promover a reinstalação da liberdade, da razão e da justiça universais. Em contrapartida, o outro grupo era formado e agrupado em torno do presidente da Junta, o comandante dos Patrícios, Cornelio

---

<sup>4</sup> Tanto durante as invasões inglesas quanto nos eventos que se seguiram à crise da monarquia entre 1808 e 1810, Buenos Aires parecia se comportar mais como o epicentro de um governo marginal [...] do que como a capital de um grande vice governo. Naquele momento, as autoridades do vice-reino que viviam em Buenos Aires não pareciam tão preocupadas em governar o vasto território que possuíam sob sua tutela enquanto administravam as disputas internas que enfrentavam os corpos coloniais dentro do perímetro menor da cidade e seus arredores mais próximo, incluindo Montevideú. [...] primeiro, que Buenos Aires foi levada ao status de capital há apenas trinta anos e, em segundo lugar, que, ao contrário dos dois grandes capitais vice-reinóis – México e Lima – Buenos Aires exibia pobreza – em todas as dimensões imagináveis do termo – que pode ser representada em um fato convincente: até 1776 a cidade tinha apenas um governador, um cabildo e quatro departamentos oficiais com catorze funcionários. (Tradução livre do autor).

<sup>5</sup> Legislação que habilitou o comércio legal no porto de Buenos Aires

Saavedra, era contrário às ideias de Moreno, uma vez que acreditava não serem necessárias rupturas maiores do que as que já haviam sido feitas (DI MEGLIO, 2010).

A cisão ocorrida em meio aos revolucionários, originou também uma série de disputas internas pelo poder político de Buenos Aires. Utilizando-se das milícias a seu dispor, em 1811, os saavedristas promoveram uma mobilização popular para a expulsão dos partidários das ideias de Moreno. A prática inaugurada ali, tornar-se-ia corriqueira e característica nos Governos da Província para pressionar e remover os governos considerados inimigos. No mesmo ano, após o fracasso das forças do exército enviadas para ocupar o Alto Peru, a Junta de Governo acabou por ser destituída, sendo substituída, em setembro daquele ano, por um novo Governo, em forma de Triunvirato. (DI MEGLIO, 2010)

O Triunvirato recém-instaurado herdou uma situação bélica cada vez mais complexa. Diante dessa situação, conforme afirma Di Meglio, o Governo foi bastante moderado ao tomar suas posições políticas e, por isso, foi pressionado pelo grupo morenista, que acabou organizando-se de modo a formar a chamada *Sociedad Patriótica*, liderada pelo radical Bernardo de Monteagudo. A Sociedade Patriótica acabou fundindo-se com a *Logia Lautaro*<sup>6</sup> e, em outubro de 1812, derrubou o governo, novamente utilizando-se de uma mobilização de tropas e de membros do baixo povo, criando o Segundo Triunvirato.

Os planos da Logia para o governo era ganhar a guerra contra os inimigos da revolução e, então, declarar a independência absoluta, mantendo o centralismo (DI MEGLIO, 2010). Para tanto, decidiu-se concentrar o poder e substituir o Triunvirato pela figura do Diretor Supremo. O governo da Logia,

En 1813 convocó a representantes de las provincias a un congreso con el objetivo de sancionar una constitución. Esta *Asamblea del año XIII* tomó una serie de medidas importantes: proclamó la libertad de vientres, por medio de la cual todos los hijos de esclavos iban a nacer libres a partir de entonces; suspendió el tributo indígena; dejó de jurar fidelidad a Fernando VII; abolió los títulos de nobleza y la inquisición; prohibió la tortura. Se esperaba que declarara la independencia, pero el cambio de situación en Europa, donde Bonaparte empezó a ser derrotado, hizo que los diputados pausaran la marcha a la espera de qué podía ocurrir.<sup>7</sup> (DI MEGLIO, 2010. p. 271)

---

<sup>6</sup> Uma sociedade secreta criada por alguns oficiais americanos que lutaram contra Bonaparte para no exército espanhol, cujos dirigentes eram Carlos de Alvear y José de San Martín.

<sup>7</sup> Em 1813, convocou representantes das províncias para um congresso com o objetivo de sancionar uma constituição. Esta *Assembleia do ano XIII* tomou uma série de medidas importantes: proclamou a liberdade de ventres, pela qual todos os filhos dos escravos nasceram livres a partir de então; suspendeu o tributo indígena; parou de jurar fidelidade a Fernando VII; aboliu os títulos de nobreza e a inquisição; proibiu a tortura. Esperava-se que se declarasse a independência, mas a situação modificada na Europa, onde Bonaparte começou a ser derrotado, fez com que os deputados interrompessem a marcha esperando o que poderia acontecer. (Tradução livre do autor).

Apesar do investimento maciço nas forças militares, o Governo buenairense não obteve êxitos em subjugar os demais governos provisórios para conquistar seu próprio vice-reino. O maior sucesso que as elites buenairenses tiveram foi a conquista da cidade de Montevideú, baluarte contrarrevolucionário do sul do continente, em janeiro de 1814, o que impediu a chegada das tropas espanholas no Rio da Prata. Apesar disso, havia uma forte resistência à dominação buenairense no território montevideano. Liderados por Artigas, desde 1811, um grupo de revolucionários se opunha a qualquer tipo de dominação, em prol de uma independência de fato. Essas ideias exerciam influência para além da Província de Montevideú e, por esse motivo, o autor argumenta que, em 1815, o território revolucionário estava partido em dois (DI MEGLIO, 2010). Sobre isso, Marcela Ternavasio argumenta:

Desde esta perspectiva, el Río de la Plata fluctuó entre 1810 y 1816 entre la autonomía y las propuestas independentistas que solo en la segunda fecha se concretaron al declararse la independencia de las Provincias Unidas de Sud América. [...] La grandilocuente expresión *Sud América*, a la vez que mostraba la afirmación de una identidad americana alentada por las guerras de independencia, reflejaba la profunda incertidumbre respecto a cuál sería la geografía que finalmente quedaría incluida en el nuevo orden político liderado desde Buenos Aires.<sup>8</sup> (TERNAVASIO, 2012. p. 76)

Com a declaração da independência das Províncias Unidas da América do Sul, Buenos Aires garantia um papel de destaque frente aos demais governos revolucionários, entretanto, variáveis como a divergência de ideias, a continuidade das guerras pela independência e a incerteza com relação à distribuição de poder entre os governos que davam forma a esse projeto, acabaram levando-o à falência. Assim sendo, no ano de 1820, o território que compreendia o antigo Vice-Reino do Rio da Prata e as Províncias Unidas da América Latina encontrava-se esfacelado em diversos governos autônomos provinciais, que somente após quatro décadas selariam sua união sob o nome de República Argentina. (TERNAVASIO, 2012)

Nesse sentido, os eventos ocorridos entre os anos de 1810 e 1820 assinalam o fato de que Buenos Aires não conseguiu legitimar-se como a capital de uma ordem centralizada e dominada por ela, apesar de empreender diversos esforços para conquistar militar e politicamente o território do antigo vice-reino. Nem os congressos constituintes, nem as campanhas libertadoras desenvolvidas nas diferentes frentes militares puderam diminuir as

---

<sup>8</sup> Desta perspectiva, o Rio da Prata flutuou, entre 1810 e 1816, entre a autonomia e as propostas independentistas que somente na segunda data se concretizaram ao declarar-se a independência das Províncias Unidas da América do Sul. [...] A grandiloquente expressão *América do Sul*, ao mostrar a afirmação de uma identidade americana encorajada pelas guerras de independência, refletia a profunda incerteza a respeito de qual seria a geografia que eventualmente seria incluída junto à nova ordem política liderada por Buenos Aires. (Tradução livre do autor).

disputas pela soberania derivada da crise monárquica. Um dado comum a toda América hispânica, mas que no caso rio-platense derivou para uma fragmentação sem precedentes após 1820, quando o poder central, representado pelo Diretório, literalmente desapareceu ao ser derrotado pelas forças federais do litoral. (TERNAVASIO, 2012)

### **Sobre marujos, piratas e corsários**

A arte da navegação é quase tão antiga quanto a própria história da humanidade, porém, a evolução mais significativa da relação entre o homem e o mar se dá durante o início da Era Moderna, onde a navegação desempenhou um papel fundamental junto à construção das sociedades – e de seus sistemas políticos e econômicos – da época, graças ao desenvolvimento de técnicas, estudos, materiais e instrumentos mais sofisticados e precisos que auxiliavam o tráfego marítimo. (BLAKEMORE, 2012)

Em seu trabalho intitulado “*Navigating culture: navigational instruments as cultural artefacts, c. 1550–1650*”, o historiador inglês Richard Blakemore discorre sobre a importância da análise da cultura de navegação, a partir do estudo dos objetos produzidos durante o período, para a identificação e estudo do modo de vida das tripulações e marinheiros (BLAKEMORE, 2012). Alguns pontos pertinentes para a compreensão dos sujeitos por ele estudados são apresentados, sendo um desses pontos, a compreensão de navegação difundida pelos homens do mar do período. Segundo Blakemore, para aquelas sociedades

The term ‘navigation’ in the early modern period did not mean only the system of knowledge by which ships were guided at sea, although this appears to have been the word’s primary usage. ‘Navigation’ could also refer to the actual physical movement of a vessel [...] In a more general manner, ‘navigation’ described shipping and trade, and it is in this sense that it appears in various statutes of this period for the ‘continuance’ or ‘encouragement’ of navigation.<sup>9</sup> (BLAKEMORE, 2012. p. 33)

Com o passar do tempo, esse conceito adquiriu novos parâmetros dentro das sociedades marítimas, garantindo um status cada vez maior. Sua associação desde cedo com as atividades militares e com a política dos Estados – através da Marinha, principalmente – também contribuíram para a importância dessa prática.

---

<sup>9</sup>O conceito de ‘navegação’ no início do período moderno não significa apenas o sistema de conhecimento, através da qual navios foram guiados no mar, embora este parece ter sido o uso principal do termo. ‘Navegação’ também poderia se referir ao movimento físico real de um navio [...] De uma maneira mais geral, ‘navegação’ descreve navegação e comércio, e é nesse sentido que ela aparece em vários estatutos deste período para a ‘continuidade’ ou ‘incentivo’ da navegação. (Tradução livre do autor).

A construção dessas sociedades marítimas é definida por Richard Braithwaite<sup>10</sup> e referenciada pelos historiadores Peter Linebaugh e Marcus Rediker, ao longo de sua obra “*A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*”, como *Hidrarquia*, uma forma de organização social promovida através de um conjunto de regras que abarcavam condições de trabalho, recrutamento, castigos, racionamento de víveres, pagamentos e hierarquia nos navios das Marinhas Mercante e Real. (LINEBAUGH; REDIKER. 2008)

Em *A Search of Sovereignty*, a historiadora Lauren Benton, amplia um pouco os horizontes para além das estratégias inglesas e estabelece a ideia de que a criação do Estado Marítimo deu-se como uma estratégia política dos vários Impérios da época para a construção e manutenção de uma Soberania Marítima, ou seja, uma jurisdição própria para os mares que funcionasse como extensão dos domínios desses mesmos Impérios e, assim, estabelecesse ligações e assegurasse o controle das áreas mais distantes, com relação às metrópoles. (BENTON, 2010)

Tal qual acontece com a navegação, as práticas de pilhagem em alto mar também são datadas desde muito cedo na história. Porém, foi a partir da ascensão e expansão dos Impérios europeus e da instituição de um Estado Marítimo, que estas práticas acabaram ganhando maior respaldo dentro das sociedades e, também, das práticas jurisdicionais (BENTON, 2011). Juntamente e graças à instituição de uma Soberania Marítima, aos incentivos às práticas da Marinha Real e às práticas de comércio, deserções e motins, desenvolveu-se um sistema organizacional, adaptando a *Hidrarquia* para os menos favorecidos, possibilitando o surgimento de grupos de marujos autônomos que visavam a obtenção de proveitos por conta e meios próprios (LINEBAUGH; REDIKER. 2008). Utilizando-se principalmente das práticas de pilhagem em alto mar, esses marujos ficaram conhecidos como piratas e, durante algum tempo, foram agregados às hostes reais, através da emissão das chamadas *cartas de corso*<sup>11</sup>, para servir-lhe enquanto a Coroa estivesse em Estado de guerra (BENTON, 2005).

Nesse sentido, “piracy was an “economic activity” with a “parasitic” nature. Pirates might be imagined as inhuman enemies of all humanity, but seaborne raiding could not exist

---

<sup>10</sup> Richard Braithwaite, ou Braithwait (1588 – 1673), foi um conhecido poeta inglês, que publicou diversos livros durante a primeira metade do século XVII na Inglaterra. Membro de família rica, Braithwaite era um grande apoiador do Parlamento Inglês e desenvolveu o conceito de hidrarquia para definir a conduta dos marinheiros, após perder seu filho para piratas argelinos.

<sup>11</sup> Carta de Corso ou Autorização de Corso é/foi um documento legal emitido por uma Coroa e direcionado a determinado Capitão e/ou tripulação. Esse documento consiste em um contrato entre o Capitão e a Coroa e garante a este e sua tripulação proteção para que possam praticar pilhagens em navios diversos e contrários à bandeira de sua contratante sem sofrer retaliações.

outside of the framework of maritime trade, and the question of authorization and labelling muddied waters considerably.”<sup>12</sup> (BLAKEMORE, 2013. p. 165)

### **Políticas e estratégias adotadas na busca pela soberania do Prata**

A atividade da navegação – e todas as práticas dela derivadas – está intrinsecamente ligada ao desenvolvimento colonial da América ibérica. Afinal, desde a chegada dos europeus ao continente, passando pela descoberta de pedras e metais preciosos nas minas de Potosí, até o desenvolvimento das cidades e das práticas comerciais e o estabelecimento das redes de comércio, o meio mais amplamente difundido de transporte e comunicação, entre as sociedades, foram as frotas de navios, sejam esses da Marinha Real, da Marinha Mercante ou mesmo de profissionais autônomos (CAMARGO, 1996). Assim sendo, essa movimentação náutica foi essencial durante o processo de eclosão das revoluções na América hispânica, bem como para a propagação dos ideais de independências e para a construção dos Estados-Nação latino-americanos. Como podemos observar na fala de Lauren Benton,

To date, historians have noted the connection between the maritime Atlantic and independence movements mainly by highlighting the role of mariners in circulating revolutionary ideas. Sailors developed and carried anti-authoritarian ideas as they confronted the twin forces of impressments and tightening shipboard disciplinary regimes, and jobs on ships provided politically and economically disadvantaged men, including many freed blacks, with opportunities to escape oppression.<sup>13</sup> (BENTON, 2012. p. 03)

Além disso, em *Strange Sovereignty*, a autora salienta que os contemporâneos compreendiam nitidamente que a autoridade política muito dependia do controle dos portos e do comércio que por eles circulava. Nesse sentido, o mundo marítimo configurava-se muito mais amplo, indo além das oportunidades comerciais e constituindo-se como um campo político e jurídico mais vasto para essas sociedades. (BENTON, 2012)

Ou seja, o contexto marítimo teve um enorme significado simbólico e prático no momento da construção de novas políticas para aquelas sociedades em formação durante o período. Os patrocínios à corsários representaram uma maneira de promover e proteger o

---

<sup>12</sup> A pirataria era uma “atividade econômica” com uma natureza “parasitária.” Piratas podem ser imaginados como desumanos inimigos de toda a humanidade, mas incursões por via marítima e a questão da autorização e rotulagem não poderiam existir fora do âmbito do comércio marítimo, das águas enlameadas consideravelmente. (Tradução livre do autor).

<sup>13</sup> Até a data, os historiadores têm notado a conexão entre o Atlântico marítimo e movimentos de independência, principalmente por destacar o papel dos marinheiros em circular ideias revolucionárias. Os marinheiros desenvolveram e levaram ideias antiautoritárias ao enfrentar as forças gêmeas de impressões e apertar regimes disciplinares a bordo, e os empregos em navios forneceram a homens politicamente e economicamente desfavorecidos, incluindo muitos negros libertos, oportunidades de escapar da opressão. (Tradução livre do autor).

comércio, bem como uma estratégia para a desestabilização e, conseqüente, destruição do comércio de inimigos e rivais. Nesse sentido, o corso deve ser entendido no contexto das experiências de reconfiguração da soberania. (BENTON, 2012)

As ideias de soberania difundidas pelas províncias revolucionárias do século XIX, principalmente com sentido de autonomia comercial em relação à metrópole, têm influência direta no sistema de soberania dividida, organizado pela monarquia espanhola, ao longo do século XVI, o qual foi essencial para o desenvolvimento da colonização (BENTON, 2012). Assim, os líderes provinciais e membros das elites crioulas hispano-americanas defendiam a autonomia e buscavam a garantia de seus direitos com relação à condução de uma política externa, ao estabelecimento de um regulamento para o comércio e à organização de forças militares próprias de cada província, sem que, porém, houvesse a necessidade da formação de um ou mais Estados-nação, como o único resultado político viável. Entretanto, a viabilidade dessa formação sempre existiria numa combinação entre as políticas provinciais, ou seja, mesmo sem pertencer formalmente às confederações, as províncias podiam ser agrupadas para fins internacionais, caso houvesse a necessidade, como beligerantes numa guerra civil contra a Espanha. (BENTON, 2012)

Nesse sentido, além de servir como artifício de propagação das ideias de soberania e independência por toda a América hispânica, o patrocínio às práticas de corso, empreendido pelas Juntas de Governo das Repúblicas emergentes, atuaram também como meio de legitimação dessas ideias, ou seja, as elites crioulas buscavam o reconhecimento de suas independências frente às demais nações estrangeiras através da construção de armadas de navios corsários. (BENTON, 2012)

Político e militar da Banda Oriental, José Gervasio Artigas pode ser tomado como exemplo de tal prática, uma vez que o mesmo foi um militante ferrenho da soberania dos povos que, segundo Benton, para a conquista de seus objetivos, promoveu grande incentivo à atividade corsária, através da emissão de cartas de corso em branco, permitindo que todo e qualquer interessado navegasse sob sua bandeira e/ou a utilizasse como justificativa de legitimidade de suas atividades diante dos mais variados tribunais do território americano. Segundo ela, ainda, “Prize proceedings played an important role in providing a measure of legitimacy to the government of the Provincia Oriental at a time when no foreign government had formally recognized it as a sovereign polity.”<sup>14</sup> (BENTON, 2012. p. 20 – 21)

---

<sup>14</sup> Os processos de premiação desempenharam um papel importante ao proporcionar uma medida de legitimidade ao governo da Província Oriental, num momento em que nenhum governo estrangeiro o havia reconhecido formalmente como uma política soberana. (Tradução livre do autor).

Para além do exemplo citado, no trabalho intitulado *Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispanoamericana*, o historiador colombiano Carlos Vidales chama a atenção para a incidência de um grande número de corsários franceses – oriundos das disputas do período revolucionário que ocorreu na França, durante a última década do século XVIII – que encontravam-se em águas de domínio americano durante as revoluções de independência (VIDALES, 1990). Segundo ele, “Todas las guerras que se libraron en la región a lo largo del siglo XVIII y las dos primeras décadas del XIX fueron hechas con el concurso del corso, y Francia participó en todas ellas”<sup>15</sup> (VIDALES, 1990. p. 247 – 248). Os navios de corsários franceses, assim como os outros, nesse caso, contribuía na criação de esquadras que funcionavam tanto para a proteção do território, quanto para a promoção de auxílio em momentos de disputas externas – sejam essas disputas contra os espanhóis, portugueses, ou mesmo contra outras Juntas Governativas –, ou ainda para o desenvolvimento de novas rotas e/ou meios de comércio. (VIDALES, 1990)

Outro autor que concorda com essa visão é o historiador argentino Hernán Asdrúbal Silva. Segundo ele, apesar de ser conhecida como uma atividade predatória, a prática de corso na Região Platina desenvolve-se de modo que deixa a captura de presas para um segundo plano, em prol da construção de seguranças e do estabelecimento de vínculos transatlânticos. (SILVA, 2006)

Nessa lógica,

Engaging indirectly in prize cases involving the capture of ships and their cargo, newly forming Latin American polities indirectly sought – and formally received – legal recognition of a peculiar but important kind by issuing commissions to privateers. They did so even as they were struggling to establish legitimacy in other ways. Such strategies took place alongside other attempts to position emergent polities as entities with capacities for sovereignty that included the conduct of foreign affairs, but without ruling out their absorption into powerful empires. All these efforts rested on an understanding of sovereignty as divisible and of “nationality” as a term with definite meanings within maritime law, connotations somewhat different from those we associate with the formation of nation-states. Even a leader without a navy or the control of a major port understood how to use the conventions of the Atlantic legal regime to accumulate money, militants, and legitimacy. Artigas and others did not simply enter this world by emulating well-established models or, even, by relying on a transnational legal regime based on a shared understanding of natural law or the law of nations. They experimented with political forms, shifting legal significance from the town to the province and searching for ways of grouping provinces into other sorts

---

<sup>15</sup> Todas as guerras que lutaram na região durante o século XVIII e as duas primeiras décadas do século XIX foram feitas com a ajuda do corsa e a França participou de todas elas (Tradução livre do autor).

of internationally recognized entities, and they pursued an array of tactics for establishing international standing. (BENTON, 2012. p. 27 – 28)<sup>16</sup>

Ou seja, a política de patrocínio das atividades de corso foi essencial para a construção das repúblicas da Região Platina, do mesmo modo que a emissão de cartas de corso, desenvolvida pelas elites crioulas e pelos líderes provinciais dessa região, também foi de grande importância para a sobrevivência e o aumento dos navios e tripulações corsárias que circulavam pela América e dependiam de proteção jurídica para poder vender suas presas e manter seus negócios.

### **Tenho a honra de ser seu mais humilde e fiel servidor**

Tendo-se ciência da utilização de práticas de corso pelos governos revolucionários do século XIX, buscou-se monitorar, através da análise das correspondências, como essas práticas eram empregadas dentro do Governo de Buenos Aires. Assim, cerca de 52 cartas foram selecionadas para tal objetivo. Destas, somente cinco delas referem-se diretamente aos termos corso e pirataria (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941. p. 526 – 532; 638 – 640; 640 – 641; 680 – 686; 687), enquanto as demais apontam para o panorama encontrado ali, permitindo a especulação de como se davam essas relações.

Logo nas primeiras correspondências avaliadas é possível identificar um fator característico do período na região: a desconfiança. Em documentos datados entre os dias 05 e 08 de outubro de 1810, apesar do respeito mútuo, os correspondentes representantes de cada governo, não se representam confortáveis, quando uma embarcação suspeita é apreendida em uma base militar buenairense e os tripulantes dessa embarcação são detidos para maiores esclarecimentos (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941). Na carta que inicia o assunto, enviada pelos representantes buenairenses, os mesmos, reclamam da falta de

---

<sup>16</sup> Participando indiretamente em casos de premiação envolvendo a captura de navios e sua carga, a recém-formada política latino-americana indiretamente buscou – e formalmente recebeu – o reconhecimento legal de um tipo peculiar, mas importante, pela emissão de comissões para os corsários. Eles o fizeram mesmo quando estavam lutando para estabelecer legitimidade de outras maneiras. Tais estratégias ocorreram paralelamente a outras tentativas de posicionar as políticas emergentes como entidades com capacidades de soberania que incluíam a condução das relações exteriores, mas sem descartar sua absorção em poderosos impérios. Todos esses esforços descansavam na compreensão da soberania como divisível e de "nacionalidade" como um termo com significados definidos dentro do direito marítimo, conotações um pouco diferentes das que associamos à formação de Estados-Nação. Mesmo um líder sem marinha ou o controle de um grande porto compreendeu como usar as convenções do regime legal atlântico para acumular dinheiro, milícias e legitimidade. Artigos e outros não se limitaram a entrar neste mundo emulando modelos bem estabelecidos ou, mesmo, apoiando-se num regime jurídico transnacional baseado numa compreensão partilhada do direito natural ou do direito das nações. Eles experimentaram formas políticas, mudando o significado jurídico da cidade para a província e procurando maneiras de agrupar as províncias em outros tipos de entidades reconhecidas internacionalmente, e eles prosseguiram uma série de táticas para estabelecer a posição internacional. (Tradução livre do autor).

documentos que comprovem a autorização dada para que esses marinheiros pudessem desempenhar suas funções, como podemos ver no trecho a seguir:

La Junta no há podido persuadirse, que un oficial de la Marina inglesa entre sin licencia del Gobierno á registrar nuestros Buques, con desprecio del Pais y de la autoridad que lo rige, mucho mas cuando se hán franqueado todos los recursos posibles, cuando se hán implorado [...] para persecución y entrega de los desertores, que se há executado puntualmente.<sup>17</sup> (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941. p. 265)

A desconfiança empregada pelos correspondentes pode indicar um ponto importante na compreensão das estratégias políticas empregadas pelo Governo autônomo de Buenos Aires. A licença mencionada ali, pode ser interpretada como uma possível carta de curso, emitida pelos governos para que os marinheiros pudessem apreender, registrar e vender mercadorias e embarcações alheias, em portos aleatórios, sem sofrer punições com isso.

Motivados por essa suspeita relacionada aos agentes externos, o bom convívio entre os súditos da Coroa Britânica e os cidadãos buenaienses também é uma pauta constante nas trocas de correspondências. Para tanto, uma série de regras, criadas pelo Governo buenaiense, pode ser identificada, a fim de evitar problemas. Contrabando, deserções, requisições e regulamentos comerciais são os principais motivos dessas regras. Sendo assim, das cartas selecionadas, cerca de quatro referem-se a suspeitas e/ou denúncias, de casos de contrabando ou medidas tomadas para evitar tal prática.

Na primeira dessas correspondências, enviada ao comandante das forças da Marinha Britânica, a Junta afirma ter recebido denúncias de que alguns navios de pequeno porte da Marinha aliada estavam se posicionado muito próximos da ilha de San Isidro, a qual, “no pudiendo extenderse el zelo de nuestros guardas és muy fácil q.º se hagan introducciones y extracciones clandestinas [...] con fraude enorme de los derechos establecidos, y violacion manifiesta de las Leyes.”<sup>18</sup> (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941. p. 532). Já na segunda correspondência, os representantes do poder de Buenos Aires comunicam as infrações cometidas pelo comandante Montagú Fabián, ao receber e auxiliar prisioneiros em fuga, apontando como resposta à essas infrações uma série de medidas tomadas para a promoção de uma espécie de castigo e para evitar o contrabando de ouro e prata nas aduanas (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941). Finalmente, na última correspondência, o

---

<sup>17</sup> A Junta não conseguiu convencer-se, de que um oficial da Marinha inglesa entre sem licença do Governo para registrar nossos navios, com desprezo do país e da autoridade que o governa, muito mais quando todos os recursos possíveis foram empreendidos, quando foram imploradas [...] a perseguição e a entrega dos desertores, que foi executada pontualmente. (Tradução livre do autor).

<sup>18</sup> Não podendo ser estendido o zelo de nossos guardas, é muito fácil fazer introduções e extrações clandestinas [...] com enorme fraude dos direitos estabelecidos e violação manifesta das Leis. (Tradução livre do autor).

Governo buenairense comunica ao comandante Montagú Fabián a apreensão realizada de ouro e prata, carregados, de maneira clandestina, por um marinheiro da Marinha Britânica, solicitando o empenho do destinatário em promover a repressão de tal ato, fato que é prontamente atendido na carta resposta enviada pelo comandante ao Governo buenairense (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941).

As deserções, além de discutidas, eram veemente combatidas por ambos os Governos, que se acudiam na busca e apreensão de desertores, considerando o ato uma afronta tanto às leis da Marinha, quanto às leis da cidade de Buenos Aires. Entretanto, essas práticas apresentam-se como um caso mais complexo para interpretação, uma vez que elas servem como ponte de ligação entre os pontos até aqui apresentados e as práticas de pilhagem em alto mar desenvolvidas como estratégia política do Governo buenairense.

No dia 21 de outubro de 1810, o comandante Ramsay, da Marinha Britânica, escrevia aos membros da Junta de Governo de Buenos Aires, afirmando que:

me ha manifestado que los oficiales españoles encargados de dirigir el alistamiento de una marina destinada á proteger la capital contra los buques de Montevideo, incitan á desertar de sus barcos, pára entrar á servir al Gobierno de Buenos Aires, á los marineros ingleses que se encuentran en este río á consecuencia del comercio permitido entre la Gran Bretaña y las Provincias gobernadas por Su Excelencia.<sup>19</sup> (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941. p. 279 – 280)

Após relatar as denúncias feitas à ele diariamente, o comandante reforça seu descontentamento dizendo que “para una gran potencia marítima, como Inglaterra, ninguna ofensa puede ser más hondamente sentida, ni de ninguna se tomará nota más particularmente, que de la seducción de sus marineros para apartarles del servicio de su patria; especialmente en un período como el presente” e continua, ao dizer que “algunas de las desersiones que se han producido han sido llevadas á efecto acompañadas con actos de piratería ó robos”<sup>20</sup> (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941. p. 280), exemplificando seu argumento o comandante aponta para

---

<sup>19</sup> [...] me foi dito que os oficiais espanhóis encarregados de dirigir o alistamento de uma marinha destinada a proteger a capital contra os navios de Montevideú, incitam à desertar de seus navios, para entrar para o serviço do Governo de Buenos Aires, aos marinheiros ingleses que se encontram neste rio como resultado do comércio permitido entre a Grã-Bretanha e as Províncias governadas por Sua Excelência. (Tradução livre do autor).

<sup>20</sup> [...] para um grande poder marítimo, como a Inglaterra, nenhuma ofensa pode ser mais profundamente sentida, nem mais digna de nota, do que a sedução de seus marinheiros para removê-los do serviço de seu país; especialmente em um período como este (Tradução livre do autor). [...] algumas das deserções que ocorreram foram realizadas acompanhadas de atos de pirataria ou roubos. (Tradução livre do autor).

el caso del buque “Mary Anna” comandado por D. Juan Peacock, cuyo bote fué robado por un aprendiz irlandés, y otro individuo forastero. El tal aprendiz fué visto después en una casa pública y detenido por la guardia, después de una pendencia que se produjo con este motivo y en que fue bastante maltratada la parte contraria al culpable. Sin embargo, el aprendiz fué puesto en libertad al día siguiente por orden del Gobierno y enviado á bordo de un buque español, que se hallaba en Balizas, tolerándose que ingresase en la Marina. A los pocos días apareció en tierra completamente indiferente á las consecuencias del latrocinio que había cometido.<sup>21</sup> (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941. p. 280 – 281)

Ao fim da carta, o comandante apresenta convicção de que seu relato seria suficiente para promover atitudes de investigação por parte do Governo buenairense, uma vez que esse visava a manutenção da boa relação com a Grã-Bretanha.

As informações contidas na carta apresentam alguns fatores importantes para a compreensão da ideia de legalidade e ilegalidade na incidência de práticas de pilhagem em alto mar, na Região Platina, durante o período. Na argumentação em que Ramsay estabelece ligações entre as deserções e as práticas de roubo e pirataria, é possível identificar as concepções da Marinha Britânica a respeito da ilegalidade e legalidade de práticas marítimas. Aliando essa argumentação aos conteúdos de outras cartas, sobre contrabando e roubos em geral, e ao exemplo dado pelo comandante, também é possível atestar a ideia proposta pelos historiadores Lauren Benton e Richard Blakemore, a respeito da dubiedade do termo “pirataria” – cuja definição, segundo os mesmos, dependia do ponto de vista de quem estivesse olhando (BETON, 2011; BLAKEMORE, 2013). –, uma vez que os fatos apresentados pelo comandante, foram considerados uma afronta à Coroa Britânica, enquanto, implicitamente exposto na carta, eram tidos como normais para os buenairenses que recrutavam os marinheiros.

Outro ponto importante está na acusação proferida por Ramsay, que, embora tenha sido negada pelas autoridades buenairenses, oferece possibilidades para a interpretação sobre como eram estabelecidas as ligações entre o Governo e os marinheiros corsários. Essa interpretação pode ser justificada com base na exemplificação oferecida pelo próprio capitão (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941).

As questões apontadas até aqui ficam mais evidentes, ante outra troca de correspondências. Em uma carta, datada do dia 22 de setembro de 1815, o capitão da Marinha

---

<sup>21</sup> [...] o caso do navio "Mary Anna" comandado por D. Juan Peacock, cujo barco foi roubado por um aprendiz irlandês e outro indivíduo estranho. O aprendiz mais tarde foi visto em uma casa pública e detido pelo guarda, depois de uma pendência que ocorreu com esse motivo e em que o partido oposto ao culpado foi maltratado. No entanto, o aprendiz foi lançado no dia seguinte por ordem do governo e enviado a bordo de um navio espanhol, que estava em Balizas, tolerou entrar na Marinha. Em poucos dias apareceu em terra completamente indiferente às consequências do latrocínio que havia cometido. (Tradução livre do autor).

Britânica, C. Montagú Fabián, escrevia ao representante do Governo buenairense, repassando informações recebidas do ministro britânico estabelecido na América Portuguesa, acerca da reclamação do comandante do navio espanhol *N. Sr.<sup>a</sup> de Montesserat*, apresado pela Corveta *Zefir*, comandada pelo capitão Dom Thomas Taylor. Segundo o comandante do navio apresado,

la presa se tomó baxo el carácter supuesto de un Navio de S. M. B. al mismo tiempo que el pabellon Britanico era manifiesto como el Nacional y haciéndome ver la necesidad de que el Gobierno de Buenos Ayres; diese una satisfaccion, si saliese verdadera la insinuacion (aunque parece dudosa) que Tayler tiene su comisión o patente, y que no esté, como parece mas verosímil, autorizado á ninguna depredacion piratica.<sup>22</sup> (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941. p. 529)

Como resposta, o Governo se pronuncia no dia seguinte, afirmando que

efectivamente D.<sup>n</sup> tomas Tailor está completam.<sup>te</sup> autorizado, y patentado en curso con arreglo á las ordenanzas q.<sup>e</sup> rige en la Nacion Española [...] q.<sup>e</sup> no há variado este Gobierno, [...] y q.<sup>e</sup> tiene todas las instrucciones convenientes para no ofender los derechos de gentes [...], sugetandose á las practicas recibidas universalmente, y exerciendo sus agresiones contra los únicos.<sup>23</sup> (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941. p. 530)

O Governo salienta, ainda, que Taylor não se excedeu em suas ações e que as confirmações da tripulação podem ser vistas como desrespeito ao seu capitão, uma vez que nunca se havia recebido, de lugar algum, reclamações sobre esse. Por último, a Junta ordena não reiteração da posse do navio apresado ao seu comandante e solicita a retirada das reclamações. (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941)

Por essas correspondências, novamente fica evidente o prevalectimento do ponto de vista sobre o ato da pilhagem. Assim sendo, graças à visível proteção fornecida ao corsário pelo Governo buenairense, é possível cogitar o posicionamento desse governo frente a esse tipo de prática. Tal como salienta a historiadora Benton em sua obra, o patrocínio dessas práticas é o fator legitimador das mesmas (BENTON, 2011).

Isso também é perceptível em outras cartas, trocadas entre o dia 04 e 06 de junho de 1820, onde o comandante Hardy, da Marinha da Sua Majestade Britânica, expõe ao Governo

---

<sup>22</sup> [...] a presa foi tomada sob o suposto caráter de um navio de S.M. B. ao mesmo tempo em que a bandeira britânica era manifesta como nacional, fazendo-me ver a necessidade de que o Governo de Buenos Aires; desse uma satisfação, se a insinuação surgiu verdadeira (embora pareça duvidosa) de que Taylor tem sua comissão ou patente, e que não esteja, como parece muito provável, autorizado qualquer depredação pirática. (Tradução livre do autor).

<sup>23</sup> [...] efetivamente, Don tomas Taylor está completamente autorizado e patenteado em curso de acordo com as ordenanças que regem a Nação Espanhola [...] que não mudou este Governo, [...] e que tem todas as instruções convenientes para não ofender os direitos das pessoas [...], se sujeitando às práticas recebidas universalmente e exercendo suas agressões contra os únicos

uma conversa que teve com o Barão de Laguna, na qual esse último dizia ter sofrido ataques de pirataria efetuados por um súdito inglês de nome Ross (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941). O comandante afirma que o suspeito

dio la vela de el Puerto de la Ensenada en el dia prim.<sup>o</sup> de Marzo ultimo; y habiendo sido informado que esta persona es Subdito ingles y q.<sup>e</sup> se halla actualmente en esta Ciudad, no pudiendo descubrir si en aquel tiempo tenia autoridad legal p.<sup>r</sup> el Gov.<sup>no</sup> de las Provincias p.<sup>a</sup> apresar Buque Portugues alg.<sup>n</sup>; y considerando q.<sup>e</sup> este acto es de tal naturaleza que exige la mas escrupulosa investigacion, y q.<sup>e</sup> los delinquentes sean severamente castigados arreglado a las Leyes de todas las Naciones civilizadas, y para la seguridad en general de todas las personas en su navegacion, me veo precisado a solicitar que en caso que dicho Ross no tubiese comision p.<sup>r</sup> este Gov.<sup>no</sup> debe ser conciderado como Subdito inglés, en qual tendra V. E. la bondad de ordenar su prisión, y sea remitido a la Custodia de el Oficial que/tenga yo a bien nombrar p.<sup>a</sup> recibirse de el, con el objetivo de formarle su Proceso – p.<sup>r</sup> el crimen q.<sup>e</sup> ha cometido; pero si en caso se hallase en servicio de estas Provincias espero q.<sup>e</sup> las mismas medidas seran tomadas p.<sup>r</sup> ese Gov.<sup>no</sup> p.<sup>a</sup> traehrlo ante Just.<sup>a</sup> p.<sup>r</sup> haber cometido un acto de Pirateria en este Río.<sup>24</sup> (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941. p. 681 – 682)

Ao final do documento, o comandante envia uma cópia da reclamação feita pelo Barão de Laguna em forma de carta. Como resposta, o Governo de Buenos Aires compromete-se com a captura e o castigo de Ross, o qual chama de um verdadeiro pirata, mediante as acusações que lhe são feitas pelo Barão de Laguna, em sua nota. (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941)

Outra correspondência, anterior à essa, traz novas informações a respeito do recrutamento e da função que os corsários exerciam junto ao Governo buenairense. Através de uma série de relatos feitos e enviados entre o dia 01 e 16 de agosto de 1817, o comandante Bowles remete ao Governo buenairense “p.<sup>a</sup> el conoim.<sup>to</sup> de V. E. los Documentos relativos al Saqueo del Berg.<sup>n</sup> Ingles Union cerca de las Islas Canarias p.<sup>r</sup> un Buque armado q.<sup>e</sup> según la Declaraciones navegaba con Patente de éste Gob.<sup>no</sup>”. sugerindo o envio de uma comissão composta por D. Manuel Pinto e D. N. Dol, precedida pelo Ministro da Guerra “para q.<sup>e</sup> se adbitre la indemnisation [...] ó medida combeniente en este asunto y el medio mas oportuno á

---

<sup>24</sup> [...] deu a vela do Porto de la Ensenada no primeiro dia de março passado; e tendo sido informado de que esta pessoa é um súdito inglês e que está atualmente nesta cidade, não podendo descobrir se, naquele momento, tinha autoridade legal do Governo das Províncias para apresiar qualquer navio português; e considerando que este ato é de tal natureza que exige a investigação mais escrupulosa, e que os criminosos sejam severamente punidos arranjados pelas Leis de todas as Nações civilizadas, e para a segurança em geral de todas as pessoas em sua navegação, eu preciso para solicitar que no caso de Ross não ter comissão por este Governo, ele deve ser considerado como súdito inglês, no qual a Sua Excelência terá a bondade de ordenar a sua prisão, e ser enviado à Custódia do Diretor que / eu gostaria de nomear para recebê-lo, com o objetivo de formar seu Processo – pelo crime que cometeu; mas se, no caso de estar a serviço destas Províncias, espero que o mesmo governo tome as mesmas medidas para levá-lo à Justiça por ter cometido um ato de pirataria neste rio. (Tradução livre do autor).

impedir la renobacion de estos hechos de Pirateria q.<sup>e</sup> atacan al sistema y mínan la opinion”<sup>25</sup> (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941. p. 638). Como contestação, o Governo alega estar em acordo com as exigências feitas e disposto a providenciar para que tais incômodos não ocorram novamente. O Secretário da Guerra, ainda, envia ao assessor britânico uma carta na qual refere-se a documentos oficiais em que

consta haberse expedido en favor del Sarg.<sup>to</sup> Mayor retirado de la Marina Nacional D.<sup>n</sup> Tomas Taylor: seis Patentes en blanco p.<sup>a</sup> igual numero de Corsarios q.<sup>e</sup> este propuso armar en los Estados Unidos de Norte América, vajo la calidad de q.<sup>e</sup> dichos corsarios se entendiesen y considerasen en la clase de buques de grra. del Estado con su oficialidad (*de*) tal, titulados el 1.<sup>o</sup> el 25 de Mayo su Patente N.<sup>o</sup> 50 – [...] 2.<sup>o</sup> El Civico N.<sup>o</sup> 51. 3.<sup>o</sup> El Mendozino N.<sup>o</sup> 52; 4.<sup>o</sup> El Cotagaita N.<sup>o</sup> 53. 5.<sup>o</sup> El Patriota. N.<sup>o</sup> 54. y 6.<sup>o</sup> El Santafecino N.<sup>o</sup> 55.<sup>26</sup> (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941. p. 640 – 641)

Sobre as patentes de corso, o mesmo afirma que “El termino de cada uno de las expresadas Patentes debe ser el de un año contado desde el dia de la salida de los Buques de los Puertos en q.<sup>e</sup> en el caso de conciderarse combeniente prolongar su duración se verificaria p.<sup>f</sup> nuevas y especiales comisiones del Gob.<sup>no</sup>”<sup>27</sup> (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, 1941. p. 641).

Por meio dessas últimas correspondências, pode-se identificar a estratégia de recrutamento de corsários buenaienses, realizada mediante a liberação das patentes de corso, em branco, tal como fez Artigas durante o período revolucionário (BENTON, 2012), entregues pelos representantes do Governo para os navegantes interessados em obter lucros por meio de pilhagem.

## Considerações finais

---

<sup>25</sup> [...] para o conhecimento de V. E. os Documentos relacionados ao Saque do Bergantim Inglês Union, perto das Ilhas Canárias, por um navio armado que, de acordo com as declarações, navegava com Patente deste Governo (Tradução livre do autor). [...] para que se arbitre a indenização [...] ou a medida apropriada neste assunto e o meio mais oportuno para impedir a renovação desses atos de pirataria que atacam o sistema e prejudiquem a opinião (Tradução livre do autor).

<sup>26</sup> [...] foi emitido a favor do sargento major da Marinha Nacional Don Tomas Taylor: seis patentes em branco para o mesmo número de Corsairs que ele propôs armar nos Estados Unidos da América do Norte, sob a condição de que os referidos corsários se entendessem e considerassem na classe de navios de guerra do Estado com sua oficialidade (*de*) tal, intitulados o 1.<sup>o</sup> El 25 de Mayo, sua Patente N.<sup>o</sup> 50 – [...] 2.<sup>o</sup> O Civico N.<sup>o</sup> 51. 3.<sup>o</sup> O Mendozino N.<sup>o</sup> 52; 4.<sup>o</sup> O Cotagaita N.<sup>o</sup> 53. 5.<sup>o</sup> O Patriota. N.<sup>o</sup> 54 e 6.<sup>o</sup> O Santafecino N.<sup>o</sup> 55. (Tradução livre do autor).

<sup>27</sup> O prazo de cada uma das Patentes acima mencionadas deve ser de um ano a partir da data de partida dos Navios dos Portos, no caso de considerar-se adequado prolongar a sua duração seria verificado por novas e especiais comissões governamentais (Tradução livre do autor).

Como visto até aqui, a estrutura político-administrativa e social da América como um todo, mas principalmente da América espanhola, modificou-se por completo entre as décadas finais do século XVIII e o início do século XIX. Na região do Rio da Prata, não foi diferente. Os eventos ocorridos já durante o ano de 1806, e que se sucederam ano após ano, foram de extrema importância para o surgimento das elites crioulas que encabeçaram as revoluções de 1810. Durante todo o processo revolucionário americano, identificou-se uma série de conflitos travados entre os mais diversos atores contemporâneos ao período. Mediante a situação de intensa beligerância vivida, principalmente, durante o período compreendido entre os anos de 1810 e 1820, nos governos autônomos da Hispano América e, para esse trabalho, no governo de Buenos Aires, as práticas de corso, mostram-se, antes de tudo, como atividades políticas e de guerra, que visavam legitimar os movimentos revolucionários, fato que fica bastante evidente através da argumentação apresentada pelos representantes buenaireses nas cartas analisadas.

Por último, atestou-se as ideias expostas por outros pesquisadores da História Marítima, constatando que as relações e a nomenclatura dada ao praticante da pilhagem variavam conforme o patrocínio, ou a falta dele, dado à esse. Assim sendo, na Buenos Aires do século XIX, assim como na Europa do século XVII, o ladrão patrocinado era protegido pelas leis, como corsário, enquanto o que não detinha a posse das cartas de corso, era julgado por elas, como pirata.

## Referências

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. **Correspondencia de Lord Strangford y de la estación naval británica en el Río de la Plata con el gobierno de Buenos Aires, 1810 – 1822**. Buenos Aires: Guillermo Kraft Ltda., 1941.

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

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

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

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

BLAKEMORE, Richard. Navigating culture: navigational instruments as cultural artefacts, c. 1550-1650. **Journal for Maritime Research**. v. 14. n. 1. p. 31 – 44. 2012.

BLAKEMORE, Richard. The Politics of Piracy in the British Atlantic, c. 1640-1649. **International Journal of Maritime History**. v. 25. n. 2. December. 2013.

BLAKEMORE, Richard. Thinking outside the gundeck: maritime history, the royal navy and the outbreak of British civil war, 1625-1642. **Historical Research**, v. 87, n. 236. p. 251-274. May, 2014.

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

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. **História Marítima**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1980.

DI MEGLIO, Gabriel. Algunas claves de la Revolución en el Río de la Plata (1810 – 1820). **Estudios Ibero-Americanos**. PUCRS. v. 36, n. 2, p. 266-287, jul./dez. 2010.

DONGHI, Tulio Halperin, **Revolución y guerra: formación de una elite dirigente en la Argentina**. Buenos Aires: Siglo XXI, 1994.

KÜHN, Fábio. Rivalidades Ibéricas no Sul da América Portuguesa (1762 – 1801). In: NEUMANN, Eduardo Santos. GRIJÓ, Luiz Alberto. (Org.). **O Continente em armas: uma história da guerra no sul do Brasil**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010.

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. **A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na Crise do Sistema Colonial (1777 – 1808)**. 2. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1993.

PIMENTA, João Paulo G. Com os olhos na América espanhola: a independência do Brasil (1808 – 1822). **Cadernos do CHDD**. Brasília, DF. v. 4. n. Especial. p. 03 – 22. 2005.

PIMENTA, João Paulo Garrido. **Estado e nação no fim dos impérios ibéricos no prata (1808 – 1828)**. São Paulo: Hucitec, 2006.

PRADO, Fabrício. A presença luso-brasileira no Rio da Prata e o Período Cisplatino. In: NEUMANN, Eduardo Santos. GRIJÓ, Luiz Alberto. (Org.). **O Continente em armas: uma história da guerra no sul do Brasil**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010.

RABINOVICH, Alejandro M. Primero guerra, luego revolución. Halperin Donghi y el proceso de militarización del Río de la Plata. **Anuario Facultad Ciencias Humanas**. n. 11. v. 11. p. 01 – 06. Diciembre. 2014.

SILVA, Hernán Asdrúbal. EL curso rioplatense de fines del XVIII y principios del XIX. Una actividad sui generis. COLOQUIO DE HISTORIA CANARIO AMERICANA, 17, Gran Canaria. **Anais**. Espanha: 2006.

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

VIDALES, Carlos. Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispanoamericana. **Caravelle: L'Amérique latine face à la Révolution française**. n. 54. p. 247 – 262. 1990.

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

*Recebido em 26 de outubro de 2019*  
*Aprovado em 09 de fevereiro de 2020*