

O CORSO NAS COSTAS DO BRASIL (1826 – 1828)*

HELIO LEONCIO MARTINS
Vice-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

O Corso – em que consistia?

O CORSO NAS GUERRAS DA INDEPENDÊNCIA DAS NAÇÕES PLATINAS

Desencadeia-se a guerra de corso

Organização dos corsários

Armadores

Patentes de corso

Comandantes e tripulações

Navios e armamentos

Distribuição de butins

Os “ninhos” dos corsários

Números do corso

OPERAÇÕES DO CORSO

CRUZEIRO DO BRIGUE *GENERAL BRANDSEN*

INTRODUÇÃO

Ao ser declarada a guerra contra as Províncias Unidas do Rio da Prata, a Marinha

Imperial estabeleceu o bloqueio do Estuário do Prata e, teoricamente, de toda a costa argentina. O Exército Brasileiro ocupava os principais pontos litorâneos da então chama-

* N.R.: Veja as quatro figuras relacionadas com o artigo na segunda e terceira capas.

da Província Cisplatina – Maldonado, Montevideu, Sacramento, Paisandu – com o flanco marítimo defendido pela Esquadra, a qual também garantia o seu abastecimento. Mas o interior da província estava nas mãos dos rebeldes de Lavalleja, mantendo-se as forças terrestres imperiais e platinas, respectivamente, na fronteira do Rio Grande do Sul e nas margens do Rio Uruguai, ambas preparando-se para entrar em ação.



Fragata *Imperatriz*

Este preparo durou um ano. No início de 1827 argentinos e uruguaios, chefiados pelo General Alvear, rumaram para o norte, no que chamaram “marcha napoleônica”, com o fito de dividir as tropas imperiais, agora sob o comando de Caldeira Brant. Não o conseguiram. Chocaram-se em Passo do Rosário (Ituzaingó), em batalha vencida, segundo opinião mesmo de um historiador argentino,

por quem errou menos, no caso Alvear, pois Caldeira Brant retirou-se. A vitória tática de Alvear, entretanto, não foi seguida por nenhuma ação estratégica, nem pela perseguição do derrotado. Os dois exércitos, sem perdas expressivas, voltaram para seus pontos de partida, prosseguindo os entreveros de fronteira, sem apresentarem resultados definitivos, até se extinguir o “fôlego” dos combatentes e a paz ser um alívio para ambos.

No mar, a reação ao bloqueio foi atividade incessante e agressiva da pequena esquadra do Almirante Brown, o irlandês chefe naval das Províncias Unidas, fustigando em um tipo de “guerrilha naval” as forças bloqueadoras. Esta ação, heróica que tenha sido, a rigor não teve outro efeito além do desgaste da Força Naval do Império e o ônus financeiro que representava mantê-la no Rio da Prata. As corajosas investidas de Brown eram repelidas, talvez com menos êxito do que se esperava da superioridade numérica brasileira, mas justificado pelas dificuldades hidrográficas e meteorológicas existentes no Estuário do Prata, além de sua amplitude, cujo bloqueio tinha que ser efetivado por lentos veleiros.

Nas operações ofensivas da Força Naval platina em Corales, no ataque a Sacramento, em Quilmes, diante de Montevideu, na tentativa de abordagem da Fragata *Imperatriz*, os agressores retiraram-se, sem nada de positivo obterem, ante a reação. Mesmo a aclamada vitória de 11 de junho foi assim considerada por terem as unidades argentinas, abrigadas no fundeadouro de Pozzos, resistido à investida das forças imperiais com navios não apropriados para a ação desencadeada. A completa vitória fluvial de Juncal, no Rio Uruguai, embora tendo valor

estratégico, garantindo o tráfego interior entre as Províncias e Buenos Aires e o abastecimento do exército que lutava na Cisplatina, não afetou o bloqueio do Rio da Prata. Assim, mesmo sendo admiráveis a tenacidade e a habilidade guerreira de Brown, bem utilizando o seu conhecimento da área de operações e os navios de pequeno calado, nem sempre auxiliado devidamente pelos comandantes estrangeiros, pouco efeito teve sua atividade na vida do Império. O bloqueio cada vez mais se apertava. Buenos Aires e as províncias do interior defendiam-se das limitações comerciais e de abastecimento em grande parte graças à reação das potências marítimas da época, que se sentiam prejudicadas com o bloqueio, e o rompiam constantemente.

As autoridades governamentais das Províncias Unidas, entretanto, desde logo perceberam a inevitabilidade do que iria acontecer – e aconteceu: o desgaste progressivo de sua ínfima esquadra e a impossibilidade de recompletá-la. E decidiram repetir atividade com a qual haviam tido valiosa experiência contra os espanhóis das Guerras da Independência – o corso. Não são as operações do corso desenvolvidas em nossas costas especialmente enfatizadas na historiografia naval brasileira existente, mas foram elas que mais nos atingiram. A ofensiva do bloqueio do Prata teve que coexistir com difícil ação defensiva, na proteção e vigilância nas extensas águas territoriais brasileiras, com veleiros lentos, dependentes dos ventos para sua movimentação, de centenas de pequenas unidades comerciais – sumacas na maioria e brigues, pouco maiores, em menor número.

O bloqueio do Rio da Prata mantinha as unidades brasileiras em aparente imobilização, distribuídas pelas linhas bloqueadoras, em contraste com a intensa movimentação dos navios de Brown. Como também não apareciam vitórias radicais que anulassem

rapidamente a resistência inimiga, tais fatos repercutiam no meio político brasileiro negativamente, dando força aos elementos de oposição que argumentavam sobre o desperdício que representava aquela guerra, correndo nosso orçamento com as despesas de manutenção de algumas dezenas de navios no Prata sem grande utilidade, porque não decidiam a guerra. Tinham assim efeito indireto em nossa economia.

Já a guerra de corso, com os numerosos afundamentos das embarcações comerciais, as mercadorias perdidas, a lentidão dos comboios, os saques a estabelecimentos, depósitos e fazendas no litoral, onde os corsários desembarcavam, atingia a economia nacional de maneira direta. Diminuía o abastecimento das comunidades ribeirinhas, as mais importantes do país, com as razias em nossos recursos de consumo e exportação não só devido ao apresamento de navios carregados com produtos essenciais como pela lentidão do tráfego.

Os efeitos dessa ação destruidora do corso, se não aparecem com a devida nitidez na História, são sensíveis nos brados abundantes que se encontram nos arquivos e na imprensa, lamentado as perdas, pedindo providências urgentes que a impedissem ou queixando-se de desabastecimentos perigosos. E o seguro marítimo aumentou 30%, a navegação costeira foi franqueada para os navios estrangeiros, tomaram-se medidas especiais para evitar a fome em alguns locais do Nordeste. O jornal *Aurora Fluminense*, em edição de agosto de 1827, estimou em fabulosa quantia os prejuízos do comércio por causa do corso. Sentiu-se claramente a inflação nos preços.

O relatório do Ministro da Fazenda, Marquês de Queluz, referente a 1827⁽¹⁾, mostra a situação desesperadora que o Brasil passava. Dizia ele que o empréstimo de três milhões

(1) Biblioteca do Ministério da Fazenda – Rio de Janeiro.

de libras, o primeiro feito após a Independência, já se havia esgotado. Outro, no momento, seria difícil conseguir, pois “os especuladores desconfiam da sorte das finanças neste estado de coisas, em que tudo está do avesso do que deveria estar e o Governo é obrigado a despesas extraordinárias urgentes e muito superiores a seus recursos ordinários”. Continuava: “Déficit orçamentário previsto para 1828: 4.919:088\$669; despesas com o Exército: 1.154:990\$725; com a Marinha: 5.609\$362\$726.” Perguntava e respondia: “Que tristes conseqüências vemos na emissão de tal monta? Inflação e enorme subida dos preços das mercadorias em geral. Solução? Impostos e redução dos desperdícios. Empréstimo? Dependendo da amortização dos existentes. Esperança? O fim da guerra.” A situação ficou francamente desvantajosa para o Império. As perdas econômicas juntaram-se os gastos financeiros despendidos com o bloqueio e o combate aos corsários. A crescer o estado permanente de alarme, de insegurança, de desabastecimento em que permaneciam as comunidades costeiras.

O corso – em que consistia?

Um navio corsário pode ser definido como unidade naval, com manutenção, armamento e operação a cargo de um particular, que recebia autorização de um país em conflito, através documento chamado⁽²⁾ Patente de Corso para operar sob sua bandeira exclusivamente contra os próprios inimigos, atacando o comércio marítimo adversário mas, eventualmente, depredando estabelecimentos terrestres e mesmo enfrentando navios de guerra. Sustentava-se com o que fosse conseguido com os apresamentos, o que tornava a operação um negócio, com investimentos, dividendos, perdas, etc...Em contrapartida

comprometia-se o armador dos corsários a fazê-los obedecer à regulamentação pre-estabelecida, 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 más, isto é, se teriam sido feitas de acordo com a referida regulamentação ou não.

Tais exigências legais diferenciavam os corsários dos piratas, que agiam por conta própria, sem vinculações com qualquer governo, nem selecionando suas vítimas, sendo divididos os butins entre as tripulações. Eram considerados bandidos do mar, atuando em áreas restritas, cruzadas por navegação portando valiosas cargas, como o Mar da China, o Caribe e certas áreas do Mediterrâneo. No Brasil, há memória de piratas que aguardavam na Ilha Grande e em Cabo Frio os navios carregados que saíam da Guanabara. Nos primeiros tempos não havia muita diferença entre corsários e piratas, sendo estes últimos procurados pelas nações em guerra para operarem a seu lado, o que os tornava corsários. Muitos de seus chefes foram transformados posteriormente em afamados almirantes das Marinhas reais.

Foi a guerra de corso a primeira modalidade das campanhas navais oceânicas, quando as ações bélico-marítimas deixaram de se constituir em complemento dos encontros terrestres ribeirinhos e os governos ainda não dispunham de Marinhas nacionais. A expansão das linhas de navegação com o descobrimento de terras longínquas, as ligações comerciais pelo Atlântico e a disputa do Mediterrâneo com os bérberes do Norte da África fizeram com que o corso assumisse especial importância, mesmo depois da existência das Marinhas governamentais, cujos navios pas-

(2) Este documento recebe também o nome de Carta de Corso. A mais comum denominação, contudo, é a Patente de Corso pelo que a adotamos.

saram também a ter como um desafio estratégico agir contra o tráfego marítimo dos oponentes (até a Segunda Guerra Mundial, com os submarinos...). Mesmo neste último caso, o valor dos apresamentos era parcialmente distribuído pelas guarnições que haviam feito as capturas. O Governo Imperial brasileiro em dezembro de 1823, seguindo orientação estabelecida em alvarás portugueses de 1796 e 1797, autorizou o corso contra os antigos colonizadores. O Almirante Cochrane interpretou que tal autorização justificasse a cobrança relativa à captura dos navios portugueses, regalia existente na Royal Navy quando combatera Napoleão, o que se tornou fonte das desavenças com o Império e das acusações que o acompanham até hoje de "cavador de ouro".

O corso continuou como forma de fazer a guerra naval difícil de ser combatida e, acima de tudo, econômica (daí a preferência que lhe davam as nações mais pobres), pois as despesas bélicas seriam compartilhadas com os armadores particulares. Grandes nomes da guerra no mar, como John Hawkins, Francis Drake, Jean Bart, Duguay Trouin, John Paul Jones, foram, em algum tempo, corsários. Mesmo nosso conhecido Vasco da Gama⁽³⁾ iniciou suas lides marítimas como corsário, atacando os navios franceses que disputavam com os portugueses o transporte de marfim e ouro da África⁽⁴⁾. O Rio da Prata, como entreposto comercial das riquezas do Peru – assim como a Colônia de Sacramento –, sofreu com frequência a visita de corsários de diversas nacionalidades, aí repercutindo as lutas entre as potências europeias. O litoral

brasileiro também conheceu a presença de corsários em seus tempos coloniais – franceses, holandeses, ingleses. A Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, para ocupar o Nordeste, utilizou, além de navios cedidos pelo Governo dos Países Baixos, outros de sua propriedade, realmente corsários⁽⁵⁾.

A guerra de corso, pela devastação que causava e as dificuldades que apresentava para ser combatida, foi objeto de várias tentativas para limitá-la, como se faz hoje com a guerra química e bacteriológica. Congresso reunido em Paris em 1856, com a presença das maiores potências da época, propôs sua erradicação, proposta aprovada por todos com exceção dos Estados Unidos, Espanha e México, que fundamentaram sua negativa julgando que a abolição do corso favoreceria apenas os países mais fortes. As manifestações, contra o corso, aliás, vinham de muito antes, e continuaram em tratados bilaterais. Em 1675, Suécia e Holanda estipularam que não armariam corsários no caso de guerra entre elas. Em 1767, Rússia e Turquia concordaram no compromisso de não concederem Patente de Corso. O mesmo fizeram a Prússia e os Estados Unidos em 1785 e a França e a Espanha em 1823. Em 1879, apesar de ter assinado a moção proibitória de Paris, o Peru utilizou corsários na guerra contra o Chile. Mesmo as Províncias Unidas do Rio da Prata, como veremos adiante, que vinham armando corsários para atacar o tráfego espanhol desde 1816, em 1821 proibiu-os por pressão dos Estados Unidos, a pedido da Espanha.

Livro publicado no Paraguai, *Primeiras Batalhas contra a Triple Aliança*, de autoria

* N.R.: Veja comentário sobre o livro *Almirante Lord Cochrane – Uma figura polêmica*, do autor deste artigo, na RMB do 2º trimestre de 1997, página 259.

(3) *Vasco da Gama – Biografia* – Genevieve Bouchon – Editora Record – Rio de Janeiro – 1998.

(4) *El Corso Rioplatense* – Horacio Rodríguez Y Pablo Arquindéguy – Instituto Nacional Browniano – Buenos Aires – 1998, apud *Historia de los Piratas en el Rio de la Plata* – Eugenio Gandia, com base em documentação do Arquivo das Índias – Madri.

(5) *História Naval Brasileira* – SDM – 1º Volume – Tomo II – Incursões de Corsários e Piratas nas costas brasileiras – Berger, Pimental Wintz e Max Guedes.

de um senhor Benitez Gregorio, que se diz ter sido plenipotenciário desse país na Europa durante aquela guerra, afirma que, em 1866, alguns sulistas derrotados na Guerra da Secessão, estabelecidos na Europa, propuseram aos representantes do Paraguai receberem Patentes de Corso do Governo paraguaio a fim de, com elas, operar nas imediações das principais cidades litorâneas brasileiras. Tripulações, armamento, munição ficariam por conta deles. Possivelmente os navios seriam adquiridos pelo Paraguai, que receberia metade do valor dos butins conseguidos. É provável que a proposta não tenha interessado a Solano Lopes, o que certamente livrou-nos de sérios embaraços.

Além de ser de difícil neutralização, outro argumento era levantado contra o emprego do corso nas guerras marítimas: ser muito tênue a diferença com a pirataria, principalmente quando o país que o empregava perdia o controle sobre as suas atividades. As guarnições corsárias eram constituídas por aventureiros que não se salientavam pelas virtudes. Na ânsia de obterem lucros, sempre que podiam contornavam a regulamentação a que deviam obedecer, no que os apoiavam, normalmente, os armadores, que esperavam obter melhores retornos dos investimentos. Quando os corsários saíam e chegavam nos 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 evitado. Apesar de tais objeções, protestos, receios, nada impediu que até o século XIX a

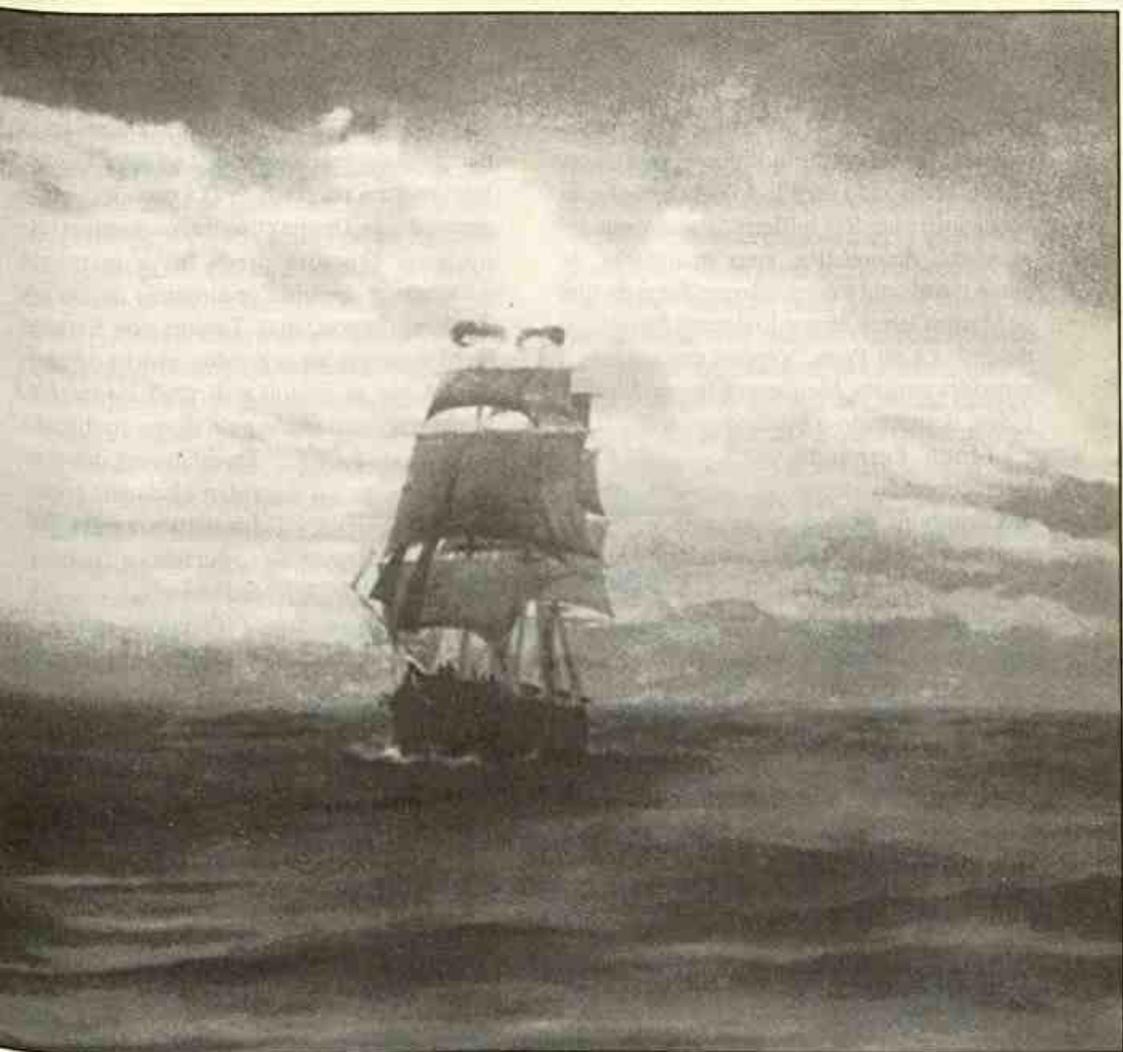
presença de corsários fosse uma constante nas guerras navais. E o conceito estratégico do ataque às linhas de navegação comercial do inimigo continuou no Século XX, sendo mesmo ponto forte nas campanhas alemãs nas Primeira e Segunda Guerras Mundiais, se bem que empregando apenas navios da Marinha nacional e submarinos.

O CORSO NAS GUERRAS DA INDEPENDÊNCIA DAS NAÇÕES PLATINAS*

O estuário do Prata — já nos referimos — foi teatro de freqüentes ações corsárias. Já os colonizadores espanhóis as combatiam, como fizeram em 1743, opondo-se à tentativa de invasão feita por um esquadrão de nove navios chefiados por um aventureiro britânico, MacNamara, patrocinado pela Companhia das Índias Ocidentais. Foi repelida, sendo os agressores incendiados e morto MacNamara. A seguir, mudanças nas alianças européias transformaram os franceses em inimigos e contra eles passaram a combater corsários hispânicos.

A legislação a que estes obedeciam apoiava-se em regulamentação antiga, como *Las Siete Partidas de Afonso el Sabio* datada do século XIII ou *Las leyes de India*, elaboradas para dirimir questões oriundas dos descobrimentos do Novo Mundo, codificadas inicialmente no reinado de Felipe II e completadas em 1680, com Carlos II. Um de seus capítulos trata de *corsários y piratas, aplicacion ou trato com los extranjeros?* Referindo-se, entre outros tópicos, à distribuição das presas e butins, determinando que *el quinto de las presas que pertenecen al Rey, sea para los generales y flotas y las que se recobren se*

* N.A.: Na elaboração destes tópicos foram utilizadas informações obtidas nas seguintes publicações: *Historia Naval Argentina* — Vol V — BA, 1988; *El Corso Rioplatense* — H. Rodriguez y P. Arquideguy — INB BA — 1998; *Los Corsários de Montevideo* — A Barazza — CEHNM — Montevideo — 1978; *Los Corsarios de Artigas* — A Berazza — CEHNM Montevideo — 1978; *Campanãs Navais de la Republica Argentina*: A C.J. Carranza — DEHN — Vol. II — DA — 1962; *Historia Naval Argentina* — T. Cailliet Bois — EMECE — Edt. BA — 1944.



Corveta *Bertioga* (Quadro a óleo de Balliester)

vuelvan a sus donos; que si en las presas se halaren bienes robados a suditos del Rey, se los entreguen luego; que las presas de los fuertes se repartan entre los soldados; los navios y la artilleria sea del Rey.

Tais preceitos, antiqüíssimos, receberam feitiço moderno nas *Ordenanças del Corso y Real Cedillo de 1797*, logo seguidas pelo *Regulamento Especial del Corso de 1801* (ou simplesmente *Ordenança del Corso*) bastante detalhado, fixando em 29 artigos normas para o armamento dos corsários, seus direitos, distribuição de presas e butíns, procedimento para com os prisioneiros, etc.

Com a instalação da Junta de Governo de Buenos Aires em 1810, e o fim do Vice-Reinado do Prata, desencadearam-se hostilidades entre as duas margens do Estuário do Prata, os “patriotas” na ocidental e os colonizadores na oriental, hostilidades que se estenderam pelos Rios Uruguai, Paraná e Paraguai. A inferioridade em elementos navais de Buenos Aires em relação ao inimigo era enorme, logo acentuada pela derrota da primeira Força Naval organizada pela Junta, sob o comando de Juan Bautista Azopardo, no Combate de San Nicolau de Los Arroios. Assim, entre 1810 e 1814, as lutas limitaram-se aos teatros de

operações fluviais. Mas a reação das Províncias Unidas foi adquirindo força, mormente depois de ter sido escolhido para a chefia da esquadra o irlandês Guillermo Brown, que, de imediato, demonstrou suas qualidades de chefe naval com a ocupação em força da Ilha de Martín Garcia, chave do sistema fluvial que desemboca no Prata. Venceu em seguida a esquadra realista, bloqueou e tomou Montevidéu, dominando o estuário.

Tendo Fernando VII recuperado o trono dos Bourbons, reviveu com energia a reação aos movimentos libertários das antigas colônias sul-americanas, com algum êxito, exceto em Buenos Aires, que continuou a desafiar a antiga metrópole, a despeito de sua situação interna estar a um passo da anarquia. Esta teve fim com o Congresso de Tucuman que, a 9 de julho de 1816, proclamou a independência das Províncias Unidas

do Rio da Prata, tendo assumido o cargo de seu diretor Juan Puerreydon, que consolidou a causa da libertação. Mas não terminara a pretensão espanhola de recuperar o antigo império. Para combatê-la, a nova confederação teve que recorrer à arma naval dos fracos: o corso. O primeiro alvo visado seria poderosa expedição espanhola, chefiada pelo General Morillo, que saíra de Cádiz com rumo desconhecido, o qual poderia ser o Prata. Seguiu entretanto para a Venezuela, tendo aí

efeito devastador. Afastada esta ameaça, a campanha corsária estendeu-se pelo oceano. Iniciou-a a Corveta *Zefir* (15 canhões) sob o comando de Thomaz Taylor, norte-americano, cuja primeira presa foi o mercante *Montserrat*, seguida por muitas outras. A *Zefir* naufragou, mas Taylor, nos Estados Unidos, armou um segundo corsário, o *Patriota*. A ele se juntou o Brigue *Invencible*, armado e comandado pelo nosso conhecido

David Jeweet, que teve dificuldade nas costas brasileiras, sendo preso por três semanas em Salvador⁽⁶⁾.

O corso contra a Espanha ampliou-se consideravelmente. O próprio Brown, herói das lutas no estuário, rumou para o Pacífico à frente de uma frota constituída pela Fragata *Hercules* e o Brigue *Trinidad*, aos quais se juntou a Corveta *Halcon* (comando de Bouchard, nome que teria realce na guerra contra o Brasil). As

autoridades navais queriam que a expedição fosse comandada pelo irmão de Brown, mas este, sendo também acionista do empreendimento, largou de Buenos Aires sem licença e, quando instado a fazê-lo, negou-se a regressar, sendo por isto destituído do comando da esquadra. Mas quando sua ação tornou-se novamente necessária, na Guerra Cisplatina, foi chamado a ocupar seu antigo posto.

A campanha corsária de Brown, plena de aventuras, terminou nas Antilhas. Outro cor-

Guillermo Brown, de imediato, demonstrou suas qualidades de chefe naval com a ocupação em força da Ilha de Martín Garcia, chave do sistema fluvial que desemboca no Prata. Venceu em seguida a esquadra realista, bloqueou e tomou Montevidéu, dominando o estuário

(6) David Jeweet depois de comandar um segundo corsário, a Fragata *Heroína*, foi contratado pela Marinha brasileira, tomando parte nas lutas pela Independência e contra a Confederação do Equador, atingindo o posto de chefe-divisão. Recusou-se a participar do bloqueio do Rio da Prata por se considerar suspeito.

sário platino que se celebrizou foi a *Fragrata Argentina* (34 canhões e caronadas de cal. 8 a 12), comando de Bouchard, que deu a volta ao globo perseguindo a navegação espanhola. Nestas primeiras experiências, os corsários platinos obedeciam às *Ordenanças del Corso de 1810*. Com a ampliação das operações pelo Atlântico e pelo Pacífico, foi necessário ajustá-las às novas situações que se criavam. Em 1812 elaborou-se uma *Regulamentacion del Corso*, complementada em 1819 pelos *Ditames de Medidas para Hostilizar el Gobierno y Comercio Español*. Há registro da emissão de 205 Patentes de Corso entre 1817 e 1821, nem todas utilizadas, mas 103 diferentes corsários operaram, tendo sido feitas perto de 300 presas.

Também Artigas, na então chamada Banda Oriental, ao se rebelar contra os dominadores espanhóis e portugueses (e até as Províncias Unidas) recorreu à guerra de corso. A situação era peculiar, pois não se tratava de um governo estabelecido e reconhecido internacionalmente, e tão somente de patriotas insurretos. Poderia assim haver dúvidas sobre sua autoridade para conceder Patente de Corso, que não seriam aceitas pelos países-vítimas (mesmo pelos neutros) com risco de os corsários içando a bandeira de Artigas, azul e branco com faixa rubra, serem considerados piratas.

Mas Artigas pediu, e obteve, o apoio norte-americano para sua iniciativa. Em ofício enviado a 16 de setembro de 1817 ao Presidente Monroe (que clamava ser "A América para os americanos"), por intermédio do cônsul Lloyd Hayes, relatou os esforços que fazia para libertação da nova república, e juntou Patentes de Corso em branco que foram muito bem recebidas principalmente em Baltimore, um ninho de corsários, o que continuou a ser até a Guerra Cisplatina.

Com as Patentes de Corso (denominadas Patentes de Navegação) seguiam *Instruções Gerais del Corso*, a regulamentação a ser

seguida, assinadas ambas pelo "Chefe dos Orientais e Protetor dos Povos da República", sendo as Patentes reforçadas pela autorização de "embargar e tomar por guerra todo e qualquer navio espanhol ou português que encontre" exceção feita àqueles surtos em portos neutros ou amigos. Um terceiro documento concedia a alguns homens das guarnições o título de oficiais das presas (que comandariam as presas), o que era comum nos navios corsários. Os corsários de Artigas agiram inicialmente nos rios, passando depois a operar no Atlântico, obtendo bons resultados a despeito dos protestos da Espanha, de Portugal, do General Lecor em Montevidéu e até de Buenos Aires. Há registros de terem saído de Baltimore 40 corsários *artiguenhos*, além dos que eram armados da própria Banda Oriental.

O efeito do corso rio-platense sobre a Espanha foi bastante sensível. Segundo o historiador norte-americano Theodoro E. Carrier, "...eliminar a Espanha do comércio oceânico e a inibir a de pretender impor sua vontade às antigas colônias..." No *Memo-rando de Brown* lê-se que "...o Governo das Províncias Unidas limitou sua atenção em fatigar a Espanha a menoscar seu comércio por meio do corso, o que trouxe ruinosas conseqüências para o país". A pressão sobre a Espanha chegou ao ponto de levá-la a utilizar sua aproximação com os Estados Unidos (que estavam interessados em adquirir a Flórida e, com isto, ampliar sua expansão para o Golfo do México), solicitando que estes intervissem junto às Províncias Unidas para que suspendessem o corso. Conseguiu-se em 1821 (já não interessava tanto continuá-lo) com o decreto do Governo platino que, começando por dizer que "um dos recursos que os desgraçados direitos de guerra tomam legais e seus fins necessários, é o corso marítimo..." restringia de tal maneira a concessão de Patentes e a ação dos corsários que os fez desaparecer.

Pelo que se viu no esboço acima, o emprego da guerra de corso havia sido política bélica utilizada largamente pelas Províncias Unidas, e com êxito, estando elas perfeitamente familiarizadas e experimentadas relativamente à legislação, metodologia e mecanismo adotados para sua execução imediata, dispondo inclusive das ligações necessárias. Seria assim de esperar que, com a carência de meios navais capazes de derrotar o bloqueio que sufocava o Rio da Prata (a despeito de tenaz reação), repetissem as operações levadas a efeito contra a Espanha, aproveitando-se de um elo fraco de nossa economia, qual fosse o transporte marítimo comercial, percorrendo a imensa extensão costeira, essencial para a vida nacional e de difícil proteção.

Desencadeia-se a guerra de corso

Ao ser declarada a guerra entre as Províncias Unidas e o Império do Brasil, a 10 de dezembro de 1825, com a Província Cisplatina rebelada, já um corsário operava nas costas brasileiras. Chamava-se *Guillermo*. Era um brigue ex-norte-americano, o *William*, de 182 toneladas de deslocamento, adquirido em agosto de 1825 pelo armador espanhol D. Vicente Cesare, que conseguira para ele Patente de Corso da Banda Oriental, dando-lhe o comando ao francês Francisco Fourmatin, apelidado o Bibois, que mais tarde fez carreira na Marinha argentina e alimentava simpatias pelos rebeldes uruguaios. A Patente oriental não tinha muito valor, o que podia transformá-lo em pirata. O armador queria-o imediatamente no mar. Tentou conseguir Patente das Províncias Unidas, que lhe foi recusada, pois não estavam em guerra com o Brasil; O Almirante Rodrigo Lobo, em diversos ofícios para as autoridades brasileiras, alertou acerca das tentativas que o *Guillermo* fazia para pôr-se

ao largo. O Cônsul em Buenos Aires, Falcão de Frota, mantinha-se em contato com os chefes navais platinos protestando sobre as possibilidades de ele vir a operar. Estes aceitavam as objeções e tomavam providências para evitar a saída do corsário, tais como desmontar-lhe o leme, retirar seu velame ou arriar os mastaréis.

Nada porém conseguiu impedir que, declarando oficialmente que se dirigia ao Chile em viagem comercial, a 8 de novembro de 1825, *Guillermo* iludisse os navios de Rodrigo Lobo e velejasse para a costa brasileira. Saíram em sua perseguição o Brigue *Caboclo** e a Corveta *Maria da Glória*, que não mais o encontraram. O indefeso tráfego costeiro do Império foi pilhado, tendo *Guillermo* feito, de acordo com suas declarações, 23 presas, enviadas para Carmen de Pantagones. O tesoureiro desta localidade, Ambrosio Mitre (pai do futuro General e Presidente Mitre), pediu a Buenos Aires instrução de como considerá-las. Responderam-lhe que se tratava de apropriações de um pirata que, como tal, deveriam ser arrestados. Fourmatin foi preso. Defendeu-se declarando ter recebido Patente do General uruguaio Lavalleja.

Com a declaração de guerra em dezembro, a situação do *Guillermo* foi legitimada com Patente argentina concedida em março de 1826. Agora denominado *General Lavalleja*, armado com 8 canhões de calibre 8, em seu único cruzeiro completou uma trintena de presas, das quais, segundo informação brasileira, três foram reapresadas. Em uma, a Sumaca *Aurora*, a caminho de Carmen de Pantagones, a tripulação de escravos rebelou-se, matou os apesadores, exceto o piloto ao qual obrigaram a regressar para Paranaguá (os escravos foram alforriados). Dois outros mercantes, os Brigue *São Miguel* e a Sumaca *Palmas*, foram retomados pela Corveta *Maria da Glória*.

* N.R.: Veja figura na 4ª capa (superior).

todos em novembro. Em julho de 1826, de volta a Carmen de Pantagones, o *General Lavalleja*, traído pelos escolhos da barra, naufragou, salvando-se toda a tripulação, inclusive o armador, D. Cesare, que estava bordo⁽⁷⁾.

A guerra de corso desencadeada pelas Províncias Unidas, apesar deste êxito inicial, não teve imediata continuidade. Só em julho de 1826, perdido o *General Lavalleja*, uma pequena escuna – *Hijo de Mayo* – de 17 toneladas e armada com três canhões de calibre 4, comando de James Harris, realmente começou a permanente campanha de corso nas costas brasileiras, devidamente regulamentada, o que não havia sido em relação ao *Lavalleja*.

Desde janeiro de 1826, entretanto, o corso fora decidido. Decreto de 2 de janeiro do Secretário da Guerra e da Marinha, “considerando a agressão injusta e violenta do Império do Brasil”, fez saber que, a despeito dos desejos das Províncias Unidas, expresso por decreto de 6 de outubro de 1821, de não empregar o corso, “este funesto meio de guerra volta neste caso a ser necessário, sendo um dos meios mais eficazes para obter o fim desejado de reduzir as razões do Império e induzi-lo a adotar os princípios de moderação e justiça sem os quais não pode haver paz nem segurança entre as nações”. Em quatro artigos autorizava o corso marítimo contra as propriedades e os navios do Imperador do Brasil e seus súditos. Quem desejasse receber Patente de Corso deveria dispor-se a cumprir as determinações regulamentares expedidas a 15 de maio de 1817. Da posição

defensiva enfrentando o bloqueio do Prata, a Marinha platina passava à ofensiva que afetaria diretamente o Império.

As atividades do *General Lavalleja* e do chamado corso fluvial⁽⁸⁾ que se desenvolvia nos Rios Paraná e Uruguai mostraram a necessidade de serem atualizadas e complementadas as *Ordenanças de 1817*, o que foi objeto de decretos de 13 e 16 de janeiro de 1826. Novos acréscimos foram sendo feitos na legislação do corso, como a 14 de setembro, prevenindo contra embarcações menores que assaltavam indiscriminadamente no estuário e nos rios e a proibição de serem concedidas Patentes para barcos menores de 20 toneladas, e, a 25 de outubro de 1827, instruindo os corsários a só se engajarem quando fossem superiores em força ao adversário. As presas seriam preferencialmente trazidas para os portos platinos. Não deveria haver violência e maus tratos nas visitas a navios neutros. E relatórios de cada cruzeiro deveriam ser feitos e, juntamente com quaisquer documentos apreendidos, entregues ao Governo.

Uma determinação em especial, sobre determinado tipo de presa, teve muita importância – não só pelos aspectos humanitários que apresentava, mas também porque, reconhecidamente, tinha finalidades militares, facilitando as capturas: tratava-se das instruções referentes ao destino a ser dado aos escravos prisionados. A libertação do elemento servil constituiu das primeiras preocupações das ex-colônias espanholas ao ficarem independentes. Nas Províncias Unidas foi proibido desde 1810 o tráfico escravagista e, logo a

(7) Há notícias, sem confirmação, de um segundo corsário com Patente da Banda Oriental – o *General San Martín* – que teria operado em conjunto com o *Guillermo*. Segundo informações brasileiras teria se perdido nas costas de Sergipe. Julgam autores argentinos que seria ele o próprio *Guillermo* usando nome diferente para despistar.

(8) Os encontros entre pequenas embarcações do tráfico fluvial, empregadas para abastecimento comercial ou suprimento de tropas, foram comuns desde o início da guerra – e mesmo antes. Recebeu o nome de corso fluvial. Embora tivesse certa importância, devido ao grande número de embarcações envolvidas, à frequência dos atritos e à falta de registro, é difícil de ser de analisado e descrito. A Lagoa Mirim foi teatro de lutas entre lanchões, mais como parte das ações terrestres.

seguir, aprovada a Lei do Ventre Livre. As Constituições de 1819 e 1826 confirmaram tais medidas. A libertação total dos escravos foi concedida em 1853, mas, na guerra do corso com o Brasil, o assunto recebeu especial tratamento.

O problema veio à tona quando, em janeiro de 1826, tendo o corsário ainda chamado *Guillermo* capturado o Brigue *São João Diligente*, desembarcou em Carmen de Patagones 310 homens, 60 mulheres e quatro crianças escravas. Foram libertados, deu-se-lhes empregos. Pagavam alimentação, habitação, ensino da língua castelhana com trabalho (espécie de escravidão com tempo limitado...). Três decretos expedidos a 6 e 28 de março de 1826 e a 12 de setembro de 1827, determinaram legalmente o que fazer com os escravos apreendidos nos navios brasileiros.

O primeiro desses decretos prometia aos corsários o pagamento de 50 pesos por escravo aprisionado. O segundo, entrando em maiores detalhes, mantinha a indenização de 50 pesos, acrescentando que os escravos deveriam ser entregues ao Governo, o qual os recrutaria para o serviço militar ou os empregaria com particulares, devendo serem livres dentro de, no máximo, seis anos, prazo que poderia ser ampliado se o escravo tivesse menos de 20 anos de idade ou não tivesse casado. Durante este tempo o Governo pagaria aos patrões um peso por mês, sendo o total arrecadado entregue ao escravo, findo seu compromisso.

O decreto de 1827 era mais explícito. Como o pagamento de 50 pesos não estivesse satisfazendo aos armadores dos corsários, que julgavam custar mais a manutenção dos escravos apresados até sua passagem para o Governo, por este preço sendo preferível restituí-los aos brasileiros, o novo documento legislativo determinava claramente:

a) todos os escravos que chegassem a um porto das Províncias Unidas seriam libertados imediatamente;

b) os armadores dos corsários teriam um crédito de 200 pesos por escravo, pagos por serviços prestados pelos mesmos, embora libertos;

c) o tempo de serviço necessários para conseguirem o resgate seria variável, conforme a idade de cada um;

d) os armadores se obrigariam a ceder ao Governo, de cada 100 escravos, homens e mulheres, dez varões que seriam mantidos a serviço do Estado por não mais de oito anos; e

e) era proibido o abandono dos escravos capturados em países estrangeiros (a não ser por motivos de segurança) mormente se aí houvessem brasileiros. Tais determinações foram razoavelmente cumpridas até as autoridades platinas perderem em parte o controle sobre os corsários, que saíam dos e voltavam para os Estados Unidos, os quais, à sucapa, vendiam os escravos nas Antilhas por muito mais do que os 200 pesos da indenização.

No decreto de setembro de 1827, além de serem frisados os aspectos filantrópicos por ele visado, "no sentido de contribuir para o alívio da humanidade aflita", aparecia a afirmativa de que, se os corsários não o cumprissem, a República ficaria privada de um dos procedimentos mais efetivos das hostilidades contra o Império. Reconhecia assim que, sendo os barcos mercantes brasileiros guardados por grande número de escravos, ante a possibilidade de sua liberdade (não tanto... mas com perspectivas futuras de a obterem...) as resistências esperadas seriam bem menores, como de fato o foram.

Organização dos corsários

Na organização dos corsários devemos considerar os seguintes pontos: os armadores, a concessão de Patentes, os comandos, as tripulações, os navios e seu armamento, os "ninhos" onde se abrigavam e a distribuição dos butins. Vejamos um a um.

Armadores

Eram comerciantes, quase todos estrangeiros, muitos espanhóis, que impulsionavam o corso por serem seus financiadores. 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 podia 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 dos julgamentos do Tribunal de Presas. Um único armador responsabilizava-se às vezes por três ou quatro corsários operando. Alguns comandavam seus próprios navios, como o fizeram James Harris, Fournier, John Coe, Jeweet. Muitos foram norte-americanos de Baltimore, para onde eram enviadas Patentes em branco.

Entre mais de 30 armadores, só uns dez tiveram realce. O de maior destaque foi o espanhol D. Vicente Cesare, que armou o futuro *General Lavalleja* (com o nome *Guillermo*) mesmo antes da declaração de guerra, como vimos. Continuou depois com muitos outros corsários, como o *Republicano Argentino*, *General Mansilia* (dois com o mesmo nome) e o que de todos teve maior êxito, o *General Brandsen*. D. Cesare era muito considerado, assim permanecendo depois da guerra. Teve a seu cargo o fornecimento de víveres de Buenos Aires na ditadura de Rosas em 1852.

Outro espanhol que se salientou como armador de corsários foi Juan Jules Arriola, responsável pelos *Hijo de Mayo*, *Hijo de Julio*, *Sin Par*, *Bonairense* e *Presidente*. Um argentino, Juan Pedro Aguirre, bastante ativo nas Guerras de Independência, diminuiu sua participação na Cisplatina. Foram de sua armação o *Vencedor de Ituzaingó* e o *Liberador Bolivar*. O norte-americano William

Wright, ex-comissário da Marinha de Guerra, armou o *Congresso*, quando este navio transformou-se em corsário, e mais o *San Martin* e o *Constante*, os quais também comandou. O espanhol D. Antonio Cuya, armador e comandante do *Rayo Argentino*, ficou muito rico. Como amigo de Urquiza, tomou o partido contra Rosas, sendo enviado especial no Rio de Janeiro e em Montevidéu. O Estado também em várias ocasiões armou corsários, como o *Ituzaingó*, o *Juncal* e a *Gaviota*.

Patentes de Corso

O requerimento para obtenção de uma Patente de Corso deveria ser acompanhado pela descrição detalhada do navio a ser empregado, seus equipamentos, armação bélica e artilharia, mais o nome do comandante e o pagamento de uma taxa de substancial valor. Só seria aprovado depois de acurado exame sobre a possibilidade que teria o barco proposto de conseguir êxito. Não é de crer, no entanto, que para os corsários recebendo Patentes em Baltimore as exigências fossem tão rígidas.

Comandantes e tripulações

A quase totalidade dos comandantes corsários era de estrangeiros: norte-americanos, italianos, franceses, ingleses, holandeses, suecos. Deixaram lembrança vitoriosas Fournier, italiano; Fourmatin; francês; Girolamo Saiurando—o Chentope—genovês; Jorge de Kay, norte-americano; Doutant, holandês. Havia os que, contratados para a Marinha de Guerra, alternavam o corso com as operações militares, deixando nomes consagrados na memória naval argentina. Se os comandantes corsários representavam o aventureirismo internacional de melhor procedência, as tripulações eram formadas por uma ralé heterogênea com origens as mais estranhas: marinheiros mercantes, ex-presi-

diários, prisioneiros que aderiam a seus captores, havia de tudo. Gente em busca de dinheiro rápido, ainda que com risco de vida e sujeitos a disciplina rigorosa, castigos brutais, passadio restrito, a não ser quando os butins incluíam gêneros alimentícios. No ápice da guerra, muitos homens da Marinha de Guerra das Províncias Unidas desertavam para se engajarem no corso, onde teriam melhores perspectivas monetárias, embora duvidosas, o que desperta a indignação do Almirante Brown.

Como um exemplo da "torre de babel" vigente na guarnição de um corsário, a tripulação do *Oriente Argentino* compunha-se de três holandeses, 14 norte-americanos, 48 franceses sendo francês o comandante (preferia homens de sua nacionalidade), um colombiano, cinco italianos, cinco suecos, sete ingleses, três irlandeses, um alemão, e um sem nacionalidade conhecida, nem por ele mesmo.

Navios e armamento

Os navios corsários eram normalmente de pequeno porte, resistente e bons de manobra. Os maiores deslocavam 200 a 300 toneladas (tamanho de um caça-submarino na Segunda Guerra Mundial). Chegaram a usar escunas de 17 toneladas (tamanho de um iate de recreio atual). Bastante armados, com oito a dez canhões disparando projetis esféricos e três a quatro caronadas de maior calibre e menor alcance (não mais de 200 metros) carregados com numerosos balins, eficientes contra pessoal e para romper o velame do inimigo – os que mais empregavam. Os corsários não se destinavam a enfrentar navios de guerra, apenas mercantes pouco ou nada armados, embora alguns tivessem feito presas militares com a audácia e a habilidade marinheira que os caracterizavam.

Distribuição de butins

As presas dos corsários deviam ser submetidas ao julgamento de um tribunal (o Tribunal de Presas), que as classificaria como boas ou más, dependendo de terem sido feitas de acordo com os ditames da regulamentação existente ou não. No caso de serem consideradas más, seriam restituídas a seus donos e estes ressarcidos das perdas, solução bastante teórica quanto à exequibilidade; se boas, seriam vendidas – e o Governo comumente comprava as mercadorias, pois esta era uma das fontes do abastecimento da cidade de Buenos Aires, prejudicada pelo bloqueio. O armamento pertencia obrigatoriamente ao Estado. Dos valores obtidos com a venda, a "parte do leão" (50%) ia para o armador e o resto obedecia a variável distribuição, não se afastando muito de um padrão estabelecido. Como 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", de 12 a 15, e os homens da tripulação de 1,5 a 4. Isto correspondia a quantias muito superiores às pagas às guarnições da Marinha de Guerra.

Os "ninhos" dos corsários

Com as saídas e chegadas no Rio da Prata dificultadas pelo bloqueio, os corsários escolhiam outros portos ou "ninhos" – nos quais se abrigavam, abasteciam-se, reparavam-se e para onde levavam as presas. Foram estes "ninhos" Carmen de Pantagones e San Blas, na costa sul da Argentina, e, a menor distância de Buenos Aires, o Rio Salado. O comando brasileiro do Rio da Prata desde logo decidiu neutralizar os dois primeiros. Os ataques, entretanto, mal informados e mal executados, falharam. No Rio Salado limitamo-nos a estabelecer rigoroso bloqueio que foi tendo cada vez mais êxito até o fim da guerra.

A determinação de quantas Patentes foram concedidas, quantos corsários operavam em nossas costas, quantos foram destruídos, quantas presas feitas, retomadas, afundadas ou queimadas é tarefa bastante difícil. Na historiografia brasileira, já dissemos, o corso não tem tratamento prioritário, embora, também afirmamos, tenha-se constituído na ação naval de maiores e piores conseqüências para nós. Em documentos, ofícios, memorandos, cartas trocadas entre autoridades, notícias jornalísticas, nas *Efêmerides de Rio Branco* e *Garcez Palha*, encontram-se abundantes referências ao corso, comunicando perdas, pedindo auxílio, mas tudo disperso, sem que números sejam fixados — ou o são de maneiras diferentes um dos outros. Mesmo nos livros argentinos, bem documentados, variam as estimativas. A melhor obra sobre o assunto, fruto de intensa e orientada pesquisa, *El Corso Rioplatense*, de autoria dos Almirantes Horacio Rodriguez e Pablo Arquideguay, concorda que poderá haver falhas nos números referidos, pois alguns corsários estrangeiros não tinham registro em Buenos Aires.

De todas as estatísticas apresentadas, a que nos parece mais fidedigna, como aproximação da verdade que merece servir como amostra, é a que consta dos capítulos sobre corso, de responsabilidade do Almirante Laurio Destefani, na *História Naval Argentina*, Vol. VI, cujos números são os seguintes: "Patentes de Corso concedidas: 207; operavam contra o Brasil no oceano: 27 corsários, dos quais 20 armados pelo Estado, 27 foram capturados, 18 destruídos por causas diversas; presas feitas pelos corsários: 405, das quais 139 chegaram aos portos das Provincias Unidas, 133 foram destruídas, 24 reapresadas, 33 liberadas e de 74 não se conhece o destino.

Depois da autorização oficial para a guerra de corso, dada a 6 de janeiro de 1826, já com o recém-reconhecido *General Lavalleja* operando, houve um interregno enquanto o corso se organizava. Tomou impulso realmente em junho (mesma época do acidente do *General Lavalleja*), quando largou de Buenos Aires a pequena Escuna (chamada pelos argentinos de *lanchon*) *Hijo de Mayo*, armada por Jose Julian Arriola e comandada por James Harris (*el coxo Harris*), um inglês que havia pertencido à tripulação da Fragata *Argentina* (não tomou parte no célebre cruzeiro à volta do mundo) mas preferia o corso a servir na Marinha nacional. Fez proezas inesperadas para sua capacidade. Seguiu-o um segundo lanchon, o *Hijo de Julio*, de 20 toneladas, do mesmo armador, e sob o comando de outro célebre corsário, Fourmatin. Daí por diante as atividades do corso continuaram em um crescendo, tendo maior êxito em 1827, quando chegaram a agir simultaneamente em nossas costas 15 corsários, e só no segundo semestre fizeram 142 presas.

As dificuldades para combatê-los e evitar seus efeitos maléficos no tráfego comercial eram enormes, como se pode bem compreender considerando a vastidão das águas costeiras do Brasil, percorridas por centenas de embarcações comerciais de pequeno porte — sumacas na maioria, com alguns brigues, pouco maiores.

Ainda havia o tráfico negreiro oriundo da África também perseguido, ao mesmo tempo em que os navios neutros eram revistados a ver se portavam mercadorias para o Brasil, logo confiscadas. A proteção feita com lentos veleiros, dependentes do vento para seguirem determinados rumos ou mesmo para se movimentarem, exigia um número de vigilantes impossível de existir. As oportunidades de interceptação só apareciam em pontos focais da ação dos corsários, como nas pro-

ximidades de portos freqüentados, na defesa dos comboios e nas chegadas e partidas no Rio da Prata. Brown em seu *Memorando*, comentando as razões pelas quais se iniciavam as conversações de paz, escreveu: "O Império do Brasil, ainda que populoso, estava longe de ser homogêneo (*compacto*). Estendendo-se por tantos graus de latitudes e tão diversos climas, os habitantes das localidades extremas não se podiam unir nas mesmas operações... O extenso tráfico interno e externo do Império e os grandes capitais nele envolvidos ofereciam excelente campo para a ousadia dos corsários, cujas incursões, arruinando um enorme número de negociantes do Brasil, empobreciam o tesouro público."

Como suas vítimas, as unidades corsárias também eram pequenas, mas muito bem armadas e melhor operadas, com comandos e tripulações aguerridas, audaciosas, ansiosas por êxito que lhes garantiriam pingues recompensas. Os navios mercantes, que tinham como alvo, eram às vezes armados, mas sem terem seus canhões manejados como os dos corsários. Estes em poucos casos enfrentaram e venceram navios de guerra. Podem ser relacionados como tendo sido destruídos ou apresados no mar entre as unidades da Marinha Imperial quatro escunas – *Leal Paulistana*, *Isabella*, *Nove de Fevereiro* e *Jurujuba*; três brigues – *Cacique*, *Príncipe Imperial* e *Flor da Verdade*; e um transporte – *Ururau*. As maiores perdas militares da guerra de corso deram-se em Carmen de Patagones e San Blas, além da fragata *Dona Paula*, encalhada e perdida no Banco de São Tomé, quando perseguia um corsário.

* N.R.: Veja figura na 4ª capa (inferior).

** N.R.: Veja figura na 3ª capa (superior).

Por três vezes a Marinha de Guerra das Províncias Unidas enviou seus navios para operarem nas costas brasileiras contra o tráfico marítimo, repetindo a atuação dos corsários. A primeira dessas expedições foi comandada pelo próprio Brown. Pretendia sair com três navios e encontrar-se no mar com um quarto, adquirindo no Chile. Dos que furariam o bloqueio, só conseguiu-o a Escuna *Sarandi*, com Brown a bordo. Juntou-se à corveta *Chacabuco*, ex-chilena, e, juntas primeiramente, e, depois, separadas, obtiveram bons resultados em suas razias. A *Chacabuco* chegou a aproximar-se da Divisão Naval que levava D. Pedro I para o Sul, sendo repelida, escapando na escuridão da noite.

A segunda saída fê-la a escuna *Ocho de Febrero*, sob o comando de Tomaz Espora, dos mais brilhantes oficiais da Marinha platina. Destinava-se a impedir reforços vindos por mar para as tropas brasileiras no Rio Grande do Sul. No regresso, interceptada pela divisão sob a chefia de João

das Bottas, empenhou-se em cruento duelo de artilharia com navio semelhante, a *Bella Maria*, comandada por Joaquim Marques Lisboa, o futuro Marquês de Tamandaré. Derrotado por fim, Espora foi recebido pelos vitoriosos com todas as honras, homenagem justa pela maneira com que se bateu.

Em um último e desesperado ato, os remanescentes da Esquadra das Províncias Unidas tentaram uma saída em massa para o Atlântico, para ação corsária de envergadura. Encontrando o bloqueio, disto resultou o combate de Santiago*, que marcou, com a destruição que se seguiu, o fim das forças navais das Províncias Unidas.

A medida protetora mais ampla opondo-se às investidas dos corsários foi a proteção da navegação mercantes organizada em sistema de comboios. A importância assumida por tal providência pode ser aferida pelo radicalismo da regulamentação que o comandava, prevendo a pena de morte para aqueles que falhassem na sua defesa sem justificativa clara e galés perpétuas para quem desobedecesse a instruções recebidas (*Regulamento para as Escoltas do Comboios* – publicado no *Jornal do Commercio* de 15/12/1827).

Mesmo isto não evitou que o seguro marítimo aumentasse de 30%, a navegação costeira fosse franqueada para bandeiras estrangeiras e se tivesse que tomar cuidados especiais para evitar a fome em algumas comunidades do Nordeste. (*Jornal do Commercio*, edição de 09/10/1827). Se os efeitos da ação destruidora dos corsários não aparece com nitidez na historiografia, são sensíveis nos abundantes brados encontrados nos arquivos, na imprensa da época, lamentando apresamentos, pedindo auxílio urgente ou queixando-se de falta de abastecimento.

(Ex: ofício da Câmara de Deputados ao Presidente do Conselho de 29/08/1827; documentos sob a rubrica C do Instituto Geográfico e Histórico Brasileiro.)

Mas a adoção do sistema de comboios, importante que tinha sido, não constituiu na única fórmula de defesa que fez o curso perder seu ímpeto. Depois de se fazer permanente no segundo semestre de 1826, a guerra de curso progrediu face à precariedade da reação brasileira – tanto na caça direta aos corsários que infestavam nossas costas, como na interceptação dos mesmos em suas chegadas e partidas no Rio da Prata e na tentativa de neutralização dos “ninhos” no sul da Argen-

tina. Os bons resultados alcançados animavam os armadores, inclusive os norte-americanos de Baltimore, animando-os a investimentos que fizeram o curso atingir um ápice em 1827. Mesmo as autoridades governamentais das Províncias Unidas além de estarem sempre prontas a conceder Patentes de Corso quando solicitadas – ou mesmo em branco, enviadas para Baltimore – animavam-se não só a armar corsários elas mesmas, como a determinar uma incursão de navios da Marinha de Guerra destinada a depredar o tráfico marítimo do Império, chefiada pelo próprio Almirante Brown. Pretendiam fazê-la com quatro unidades. Das três que tentaram, só uma conseguiu romper o bloqueio – a

Escuna *Sarandi*. Outra, a Corveta *Chacabuco*, adquirida no Chile, já se achava ao largo. Mesmo assim reduzida, a devastação causada pela operação foi considerável.

Ao lado do desgaste que a ação dos corsários representava para o Império, dela as Províncias Unidas auferiam outra vantagem – o abastecimen-

to de Buenos Aires – e mesmo das províncias interioranas – prejudicado pelo bloqueio mas em grande parte substituído pelas mercadorias apresadas.

No terceiro ano de guerra, 1828, entretanto, a situação mudara. Os pontos focais da ação dos corsários passaram a ser bem policiados, o bloqueio do Rio da Prata, e em especial do Rio Salado, mais cerrado, e o sistema de comboios funcionando com eficiência. As conseqüências logo foram sentidas. O número de corsários capturados ou destruídos aumentou, o de presas apreendidas diminuiu. Com isto, o retorno dos capitais dos armadores decresceu, tornando-se algumas vezes negativo. A

O combate de Santiago marcou, com a destruição que se seguiu, o fim das forças navais das Províncias Unidas

Marinha de Guerra ressentiu-se em sua capacidade ofensiva nas "guerrilhas" do estuário, com o emprego de suas unidades no corso (embora reforçada pelas quatro unidades tomadas em Carmen de Petagones) e a fuga em busca de melhores salários. A guerra de corso foi aos poucos desaparecendo, ainda que existisse até o fim da

guerra, mesmo depois, porquanto alguns corsários não tiveram conhecimento do tratado de paz.

Referindo-nos novamente aos dados estatísticos levantados pelo Almirante Disdefani, com as restrições por ele mesmo apontadas, reproduzimos os seguintes quadros de sua autoria:⁽⁹⁾

CORSÁRIOS

1826	17 – (dos quais 3 do Estado, 5 capturados, 3 destruídos)
1827	27 – (dos quais 7 de 1826, 20 novos, 9 capturados, 4 destruídos)
1828	34 – (dos quais 1 de 1826, 13 de 1827, 20 novos, 9 do Estado, 13 capturados, 7 destruídos)

PRESAS

1826	51 – (21 chegaram nos portos, 5 destruídas, 7 reapresadas, 4 liberadas, 14 não se conhece)
1827	248 – (75 chegaram nos portos, 98 destruídas, 12 reapresadas, 22 liberadas, 41 não se conhece)
1828	106 – (43 chegaram nos portos, 30 destruídas, 5 reapresadas, 7 liberadas, 19 não se conhece)

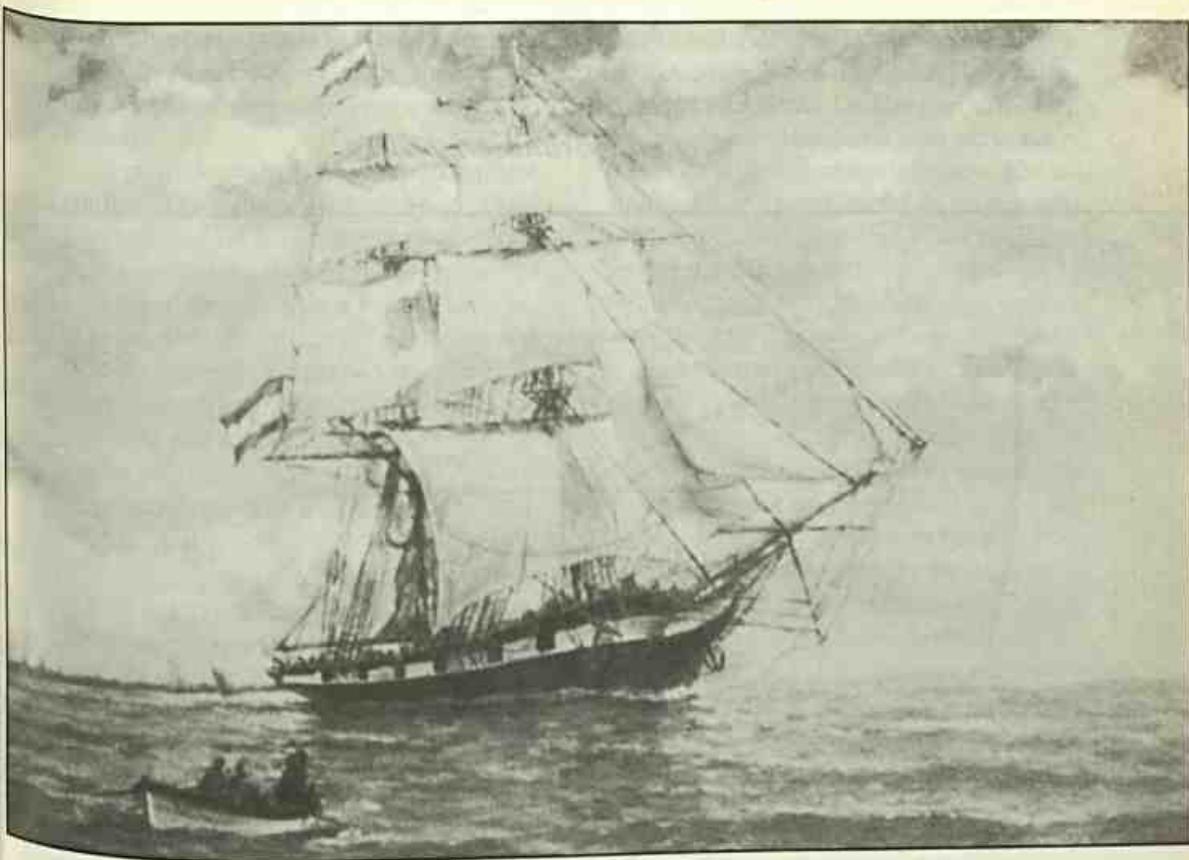
Não há dúvidas que o corso, talando nossa navegação comercial, teve efeito devastador na economia nacional. O historiador argentino Bois de Caillet escreveu que, apesar de sua importância, o corso não seria capaz de derrotar o Império. Cremos também que não. Mas certamente muito cooperou para a mútua exaustão dos combatentes, obrigado-os, mais do que às vitórias militares, a dar termo àquela

lamentável guerra, só alvissareira para a nova e independente República Oriental do Uruguai. Por isto mereceria atenção especial dos historiadores brasileiros.

*
* *

A campanha do corsário *General Brandsen* foi a mais bem-sucedida de todas. Merece ser descrita como exemplo.

(9) *História Naval Argentina* – Vol. VI, cap. XV – Departamento de Estudios Históricos Navales – Buenos Aires – 1988.



O Brigue *General Brandsen*

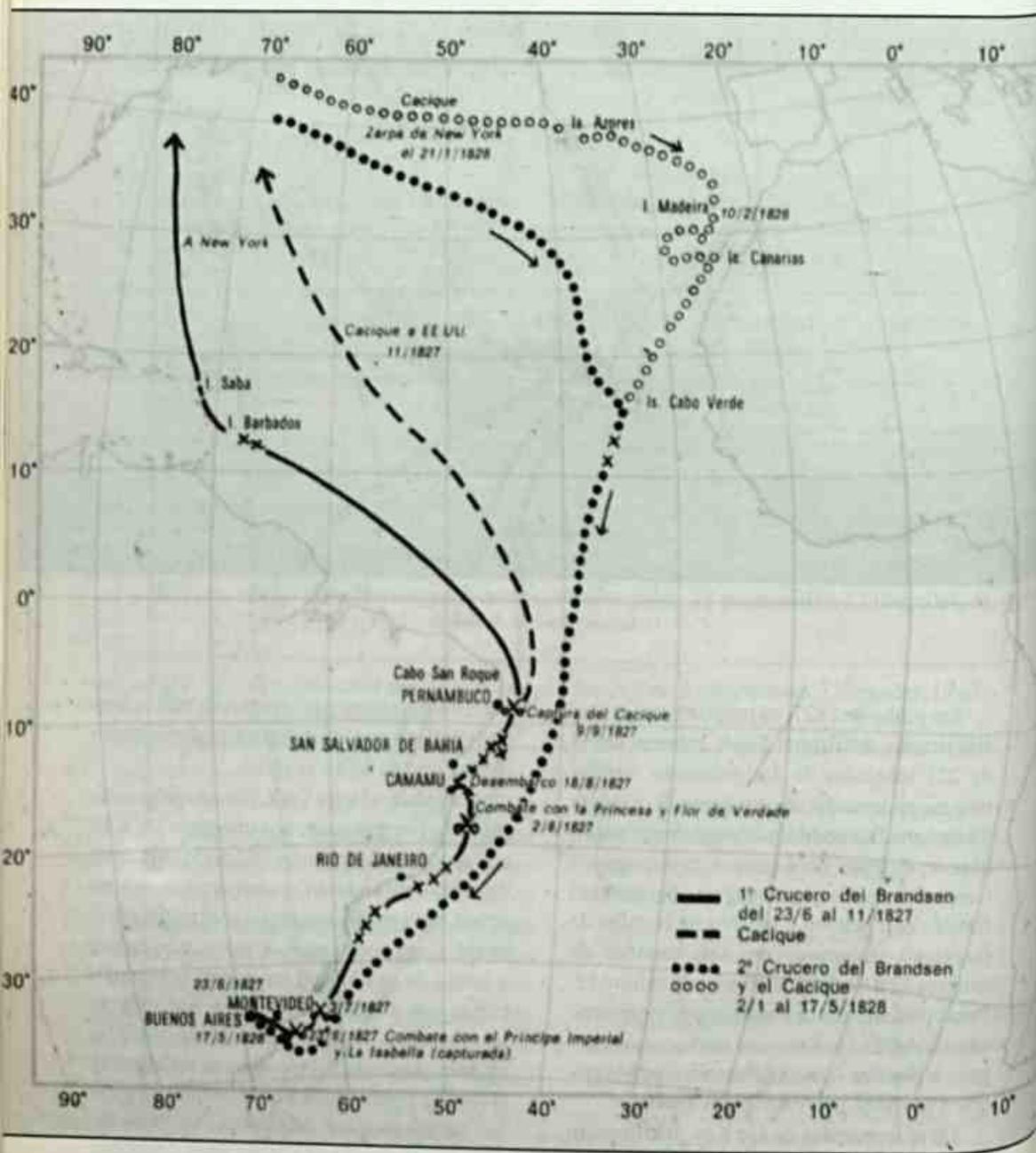
Em junho de 1827, os proprietários norte-americanos do Brigue *Silph*, robusto navio de 227 toneladas de deslocamento, venderam-no ao armador de corsários D. Vicente Cesare, em Buenos Aires, que, para utilizá-lo, obteve Patente de Corso e denominou-o *General Brandsen*, homenagem a cavalheiro francês que pelejou e morreu na Batalha de Ituzaingó. Armou-o com seis canhões de calibres 12 e 8 e duas caronadas de calibre 12. Para comandá-lo foi indicado o norte-americano Jorge C. De Kay, que havia pouco chegado a Buenos Aires oferecendo seus serviços à Marinha das Províncias Unidas.

Os antecedentes de De Kay justificavam sua indicação para comandar um dos dois

maiores corsários que operaram nas costas do Brasil e o que mais fantásticos resultados obteve em um único cruzeiro.

Nascido em Nova York, filho de proprietário de navio mercante, aos oito anos De Kay embarcou como grumete, iniciando vida ativa no mar, confundindo, como era comum na época, navegação comercial com tratos guerreiros. Com pouco mais de nove anos estava a bordo de um brigue navegando eventualmente sob a bandeira francesa, nas guerras napoleônicas. Esteve a seguir em meio às pugnas navais da independência do México. Navegou pelas Antilhas, infestadas de piratas, contra os quais combateu. No Peru, tomou parte do cerco de Callao, onde conheceu

O cruzeiro do Brigue *General Brandsen*



Tomaz Espora, servindo na Marinha peruana. Voltou para os Estados Unidos, encarregando-se de levar para Cartagena uma grande fragata.

O próximo passo desta vida aventureira é confuso. Diz o historiador argentino Angel Carranza que De Kay cumpriu tarefa semelhante à anterior, trazendo uma fragata de nome *Sud América* para o Brasil. Aqui, em contato com D. Pedro I, foi por este destrutado, pelo que, ofendido, rumou para Buenos Aires, oferecendo ali seus serviços. Deve ter havido

algo diferente em sua passagem pelo Rio de Janeiro, pois nunca tivemos uma fragata com o nome *Sud América*, nem iria o Imperador ter entrevista com um jovem marinheiro. De qualquer forma, não ficou em bons termos com a Marinha brasileira, o que o levou a juntar-se à das Províncias Unidas. Também não é muito clara a razão pela qual o Almirante Brown lhe tenha logo atribuído funções de importância, a não ser que influenciado por informações de Espora.

O preparo do *General Brandsen* para iniciar suas operações foi extremamente rápido. A 2 de junho já estava fundeado na entrada do estuário, aguardando uma oportunidade para romper o bloqueio, que lhe apareceu com a escuridão da noite, passando, sem ser avisado, entre o Banco Chico e a costa.

A 25 de junho, ao meio-dia, duas unidades brasileiras, o Brigue *Príncipe Imperial*, armado com 14 canhões, e a Escuna *Isabella*, com cinco, tentaram interceptá-lo. Iniciaram um duelo de artilharia que durou até às 15 horas. O corsário, diferentemente do que os outros costumavam fazer,

reagiu, tentando abordar o *Príncipe Imperial*, o que este evitou manobrando e afastando-se. Voltou, então, De Kay para a *Isabella*, que encalhou. Abordou-a com escaleres e, depois de cruenta luta, aprisionou-a. Em seguida, saiu em perseguição do brigue, mas não conseguiu alcançá-lo. Depois de 24 horas de caça infrutífera, desistiu, tratou de três feridos, entre eles o próprio De Kay, reparou algumas avarias e rumou para o norte. Ante a bravura com que o comandante e a guarnição da *Isabella* combateram, deixou-os livres a

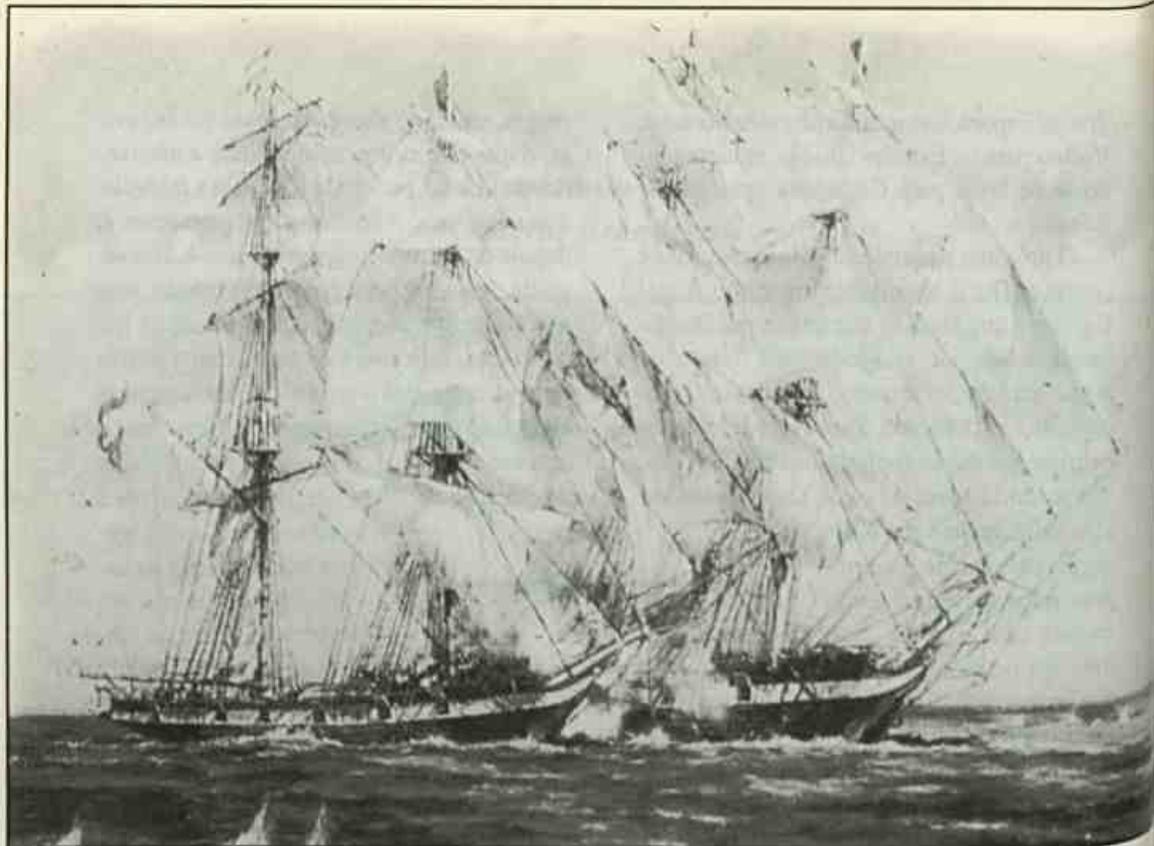
bordo de seu navio, em uma manifestação de cavalheirismo que não era costumeira entre os corsários. O procedimento do Tenente José França Ribeiro, comandante do *Príncipe Imperial*, levou-o a ser julgado por Conselho de Guerra acusado de não ter continuado a enfrentar o corsários.

Nos primeiros dias do cruzeiro, De Kay encontrou o Brigue inglês *Beagle*, ao qual entregou os prisioneiros da *Isabella*, pois um dos pro-

blemas que afligiam os corsários era o que fazer dos prisioneiros, que não podiam ser mantidos a seu bordo, ocupando espaço que era pouco, e consumindo gêneros e água nunca abundantes. Os ingleses informaram sobre a existência nas imediações de um comboio de sete mercantes, escoltados pelo ex-corsário, capturado, *Pampeiro*. O *Brandsen* não o achou. Avistou só uma escuna, que conseguiu fugir para a costa.

A partir do dia 17 de julho, sua sorte mudou para melhor. Até chegar na altura da Baía de Guanabara, já havia apresado sete mercantes – quatro brigues e três sumacas – saqueados e afundados ou queimados, exceto

Ante a bravura com que o comandante e a guarnição da *Isabella* combateram, deixou-os livres a bordo de seu navio, em uma manifestação de cavalheirismo que não era costumeira entre os corsários



Abordagem e tomada do Bergantin brasileiro *Cacique* pelo Brigue argentino *General Brandsen*

um brigue português, que foi considerado em Buenos Aires “má presa”.

Próximo a Abrolhos, a 11 de agosto, novamente o *General Brandsen* teve de se haver com navios armados. Eram dois brigues mercantes, mas cada um com 14 canhões de pequeno calibre – o *Princesa* e o *Flor de Verdade*, acompanhando um terceiro desarmado – o *Aurora*. De Kay não hesitou em atacá-los. Abriu fogo, logo respondido. O *Flor de Verdade* recebeu uma bordada que o obrigou a mudar de rumo, deixando a descoberto o *Princesa*, que foi atingido. Com avarias sérias, e mortos e feridos no convés, rendeu-se, arriando a bandeira. Considerando esse navio como capturado, De Kay avançou sobre o *Flor de Verdade*, abordou-o e dominou-o. Neste meio tempo, o *Princesa* recuperou-se e, com o *Aurora*, afastou-se, deixando o *General Brandsen* com uma única

presa, que fez seguir para as Antilhas, vendendo-a na Ilha de São Tomé. De Kay havia vencido pela segunda vez navios armados em guerra.

A farta colheita continuou. A 14 de agosto, apresou uma sumaca que serviu para livrá-lo de prisioneiros. A 17 de agosto, capturou outra, a *Estandarte Venturoso*, com rico carregamento. A água, cuja falta sempre afligia os corsários, começou a escassear. Içou a bandeira francesa e entrou em Camamu, no sul da Bahia, fazendo calar dois ou três canhões que defendiam a barra. Abasteceu-se e prosseguiu.

Continuou para o norte, deixando um rastro de destruição. A 20 de agosto, outra sumaca foi vítima. A 23, chegou a vez de São João, com 50 escravos. A 8 de setembro mais duas. A notícia de tais razias fez com que zarpasse de Recife para interceptá-lo o Brigue

Cacique, comando do Capitão-de-Fragata Jorge Mason, forte de 18 canhões, alguns de calibre 24. No dia 9, pela manhã, avistaram-se. De Kay, embora estivesse com a guarnição reduzida devido aos destaques para ocupar as presas que ia fazendo, ao invés de procurar fugir, como faziam outros corsários ante a superioridade do caçador, enfrentou-o. Trocaram bordadas, e o *General Brandsen* procurou a abordagem ora por um bordo do inimigo, ora pelo outro. A troca de tiros de armas portáteis, vindos das

gáveas e vergas, era intenso. No relatório apresentado por Mason ao ser libertado, diz ele que deu ordens para descargas da artilharia por ambos os bordos conforme a posição do atacante, mas que os artilheiros "estrangeiros" (alemães, informam os historiadores argentinos) que guarneciam as peças "parecia que atiravam para o ar", pois nenhum mal causavam ao inimigo. E, por fim, abandonaram seus postos. Atribuía isto ao fato de haver forte descontentamento entre os homens por não terem recebido sua

parte devida pelo apresamento do *Pampeiro*, e que a grande confusão armada no convés facilitou a abordagem dos corsários, aos quais muitos marinheiros da tripulação aderiram.

Há neste relatório passagens duvidosas. A luta não teria sido tão facilitada pelos adeptos, pois muitos agressores foram mortos e feridos na luta, inclusive, com certa gravidade, De Kay. O que aconteceu posteriormente a bordo do *Cacique* capturado também não demonstra grande número de adesões ao inimigo. O que não se deu foi reação à altura da audaciosa investida de De Kay.

Agora eram dois os corsários, *General Brandsen* e *Cacique*, este último comandado pelo Segundo-Tenente Juan Gray, inglês naturalizado argentino. Com quatro dias de navegação, o *Cacique* assinalou que fora denunciada uma rebelião dos prisioneiros. Os cabecilhas indicados, recusando apontar outros cúmplices, foram fuzilados e os prisioneiros colocados em uma espécie de pontão flutuante, amarrado a contrabordo do navio. No dia 18 de setembro, outro sinal

informava que Gray havia caído n'água e um escaler arriado para socorrê-lo virara, deixando oito homens também no mar. Mas a razão deste desenlace era mais trágica. No que se pode compreender como um acesso de loucura, Gray ia chamando os prisioneiros para o convés e fuzilando-os um a um. O décimo quinto atracou-se com ele, e desapareceram ambos no oceano. Para De Kay, a atitude de seu oficial era inexplicável. Uma declaração assinada pelos oficiais do *Cacique*, inclusive Mason, irresponsabilizou

o pelo que acontecera.

O *Cacique* foi mandado seguir diretamente para os Estados Unidos. O *General Brandsen* tomou o mesmo destino, mas passando por diversas ilhas do Caribe para abastecimento e deixando as presas que o acompanhavam. A permanência dos corsários em Nova York foi interrompida pelo protesto do cônsul brasileiro. Zarparam a 2 de janeiro de 1828, com De Kay embarcado no *Cacique*. Um temporal, no dia 13, separou os dois navios, que só foram reencontrar-se dois meses depois.

**A água, cuja falta sempre
afligia os corsários,
começou a escassear. De
Kay içou a bandeira
francesa e entrou em
Camamu, no Sul da
Bahia, fazendo calar dois
ou três canhões que
defendiam a barra.
Abasteceu-se e
prosseguiu**



Jorge C. de Kay, herói argentino

Ambos navegaram para leste, passando o *Cacique* pelas Ilhas de Açores e 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 Bransden*, em rota mais oeste. Encontraram-se em março na Ilha de Santo Antônio, no Cabo Verde, disfarçando sua nacionalidade e até ofertando ao governador um pavilhão azul e branco, dizendo ser a nova bandeira portuguesa!

Transferindo-se novamente De Kay para o *Bransden*, rumaram para o sul. Relatam que na altura do Rio de Janeiro apresaram um brigue e uma escuna armados, esta última, a *Jurujuba*, transportando numerário. O pri-

meiro não tem confirmação nos registros brasileiros. Aproximando-se do Rio da Prata, De Kay determinou que o *Cacique* continuasse diretamente para Carmen de Patagones, enquanto o *Bransden* tentaria furar o bloqueio. Mas sua estrela empalidecera.

A 2ª Divisão da Esquadra bloqueadora, com o chefe James Norton, que incluía as Corvetas *Bertioga** e *Niger** (a segunda tendo sido o mais poderoso dos navios corsários, capturada e incorporada à força naval brasileira) e as Escunas *Dois de Julho*, *Dezenove de Outubro*, *União* e *Nove de Janeiro*, estava em seu caminho. A *Niger*, mais rápida, saiu em perseguição ao *Bransden*, atirando. Este, impossibilitado de voltar para o largo, e já com sua velocidade afetada pelas avarias no aparelho vélico, encalhou na costa ocidental do estuário, sob a proteção de uma bateria de três canhões, chamada Bravo General Brown. Com a Escuna *Nove de Janeiro*, que se juntara em seu encalço, aconteceu o mesmo – também encalhou. As outras três escunas, de menor calado, aproximaram-se mantendo o duelo de artilharia com o *Bransden* e o reduto terrestre. A *Bertioga* e a *Niger* permaneciam à distância. Norton, querendo acompanhar de perto a operação, foi levado em escaler da *Bertioga*, o capitânia, para a *Nove de Janeiro*. Por fim, com o seu navio semidestruído, De Kay abandonou-o, levando perto de 50 homens para terra. A bateria foi calada e o *Bransden* incendiado, depois de aprisionados os oficiais e marinheiros que lá permaneciam.

Na tentativa de livrar a *Nove de Janeiro*, seus canhões foram alijados, mas corsários que haviam ido para terra conseguiram reativar a bateria e voltaram a atingir a escuna imobilizada. Antes que ela, na impossibilidade de ser salva, fosse incendiada, um tiro feriu gra-

* N.R.: Veja *Bertioga* na página 59 e *Niger* na 4ª capa (superior).

vemente Norton, que, levado para a *Bertioga*, teve o braço amputado. Continuou mesmo assim a determinar providências para salvamento do pessoal na *Nove de Janeiro*. No ofício enviado pelo Almirante Pinto Guedes para a Corte comunicando o evento, lê-se "...deu-me parte Norton de todo o sucesso, assinado com a mão esquerda e acaba dizendo: perdi meu braço direito, fiquei ferido no peito e em outros lugares, mas estou contente por ter sido, pela causa do Imperador e do Brasil que defendo. E estou pronto a arriscar minha vida pelas mesmas causas apenas pos-

sa fazer mais movimentos, o que espero não demore muito".

Um tiro feriu gravemente Norton, que, levado de volta para a *Bertioga*, teve o braço amputado. Continuou mesmo assim a determinar providências para salvamento do pessoal na *Nove de Janeiro*

As perdas em ambos os contentores foram sensíveis. Os números variam de informante para informante. Mas parece terem sido em torno de 35 mortos. Nesse encontro estiveram presentes os dois maiores corsários dos que infestaram nossas costas, um já capturado e ostentando a bandeira imperial, e o outro sendo destruído.

Com sua desesperada resistência, De Kay corou bravamente missão de corso que para nós foi a mais difícil de combater, e a que mais nos afetou.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Guerra de Corso /; De Kay, Jorge C. (Arg.); *General Brandsen* (Brigue - Arg.); Barroso; Inhauma;

BIBLIOGRAFIA

- BALDRICH, Juan Amadeo - *Historia de la Guerra del Brasil* - Buenos Aires, 1905
BERAZZA, Agustin - *Los Corsarios de Montevideo* - CEHNM - Montevideo, 1978
BERAZZA, Agustin - *Los Corsarios de Artigas* - CEHNM - Montevideo, 1978
BOITEUX, Henrique - *Os Corsários na Luta de 1825 a 1828* - Revista Marítima Brasileira - de julho de 1934 a outubro de 1935 - SDM - Rio de Janeiro
BOITEUX, Lucas - *Nossas Campanhas Navais - A Guerra Cisplatina - 1825 a 1828* - Revista Marítima Brasileira - de outubro de 1955 a setembro de 1959 - Rio de Janeiro
CAILLET, Bois T. - *Historia Naval Argentina* - EMECE Edit. - Buenos Aires, 1944
CARRANZA, Angel - *Campañas Navales de la Republica Argentina* - DBNH - Buenos Aires, 1962
DESTEFANI, Laurio - *na Historia Naval Argentina* - DENH - Buenos Aires, 1938
PALHA, José E. Garcez - *Efemérides* - SDM - Rio de Janeiro
PRADO, Maia - *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império* - SDM - Rio de Janeiro, 1963
RIO BRANCO, José R. P. - *Efemérides Brasileiras* - Revista do Instituto de Geografia e História Brasileiro (Tomo 82) - Rio de Janeiro, 1917
RODRIGUEZ, Horacio e ARQUINDEGUY, Pablo - *El Corso Rioplatense* - Instituto Browniano - Buenos Aires, 1996

Arquivo do IGNH - Documentos Q
Jornal do Comércio - Edições de 1827 e 1828